

# Conception Régionale des Transports et de l'Urbanisation pour le Jura bernois

## CRTU 2025

### ■ Mesures

#### Version IPP - février 2024

---

**Information et Participation de la Population (IPP)** du : 1<sup>er</sup> février au 15 mars 2024  
**Soirée d'information / présentation** 8 février 2024

---

**Examen Préalable (Exp)** du : -

---

**Adoptée par l'Assemblée des Membres de l'association régionale Jura bernois.Bienne**  
xxxx, le : -

La Présidente

---

**Indications ci-dessus certifiées exactes par Jura bernois.Bienne (Jb.B)**  
Sonceboz - Sombeval, le -

Le Directeur

---

**Approuvé par l'Office des Affaires Communales et de l'Organisation du Territoire**

## Composition du dossier

■ Synthèse

■ Mesures

■ Annexes

## Impressum

### Auteur / Editeur

Jura bernois. Bienne  
Rue Pierre-Pertuis 1  
2605 Sonceboz - Sombeval

### Chargé de projet

Baerfuss Marcel

### Appuis thématiques

Farron Fanny, Rothenbühler André, Vieille David

### Suivi des travaux

Commission Jb.B Aménagement du Territoire et Energie (*Com-ATEn*)

### Validation des Etats de Coordination

Comité Directeur de Jb.B (*CD Jb.B*)

### Référence bibliographique

CRTU 2025, 4<sup>ème</sup> édition, version IPP, Jb.B 2024

La reproduction des textes, graphiques et illustrations est autorisée moyennant la mention de la source

### Téléchargement au format PDF

[www.jb-b.ch](http://www.jb-b.ch)

Il n'est pas donné suite aux commandes de version(s) imprimée(s)

© Jb.B 2024.o2.o5

Les documents de la CRTU 2025 sont rédigés dans une logique épiciène et en cela, ils reflètent l'importance qui est accordée par l'association de communes Jura bernois.Bienne aux questions relatives à l'égalité des sexes. Ainsi, sauf mention contraire ou indication contraire selon le contexte, lorsque ce dernier l'exige toute référence au singulier inclut le pluriel et inversement et les termes d'un genre inclut l'autre genre et le neutre.

## Sommaire

JB.U-A.1	Besoins en surface affectées à la zone à bâtir	<b>7</b>
JB.U-A.1.1	Coordination régionale des Plans d'Aménagements Locaux ( <i>PAL</i> )	9
JB.U-A.1.2	Suivi du développement de l'urbanisation	13
JB.U-A.1.3	Système régional de Gestion des Zones d'Activités ( <i>SrGZA</i> )	15
JB.U-PH	Pôles 'habitat' affectés à la ZàB d'importance cantonale et d'intérêt régional	<b>20</b>
JB.U-PH.1.1	Valbirse 'Espace-Birse' - Pôle 'habitat' affecté à la ZàB d'importance cantonale	22
JB.U-PH.1.2	Reconvilier 'Champs Biains' - Pôle 'habitat' affecté à la ZàB d'importance cantonale	24
JB.U-PH.2	Pôles 'habitat / mixtes' affectés à la zone à bâtir d'intérêt régional	<b>26</b>
JB.U-PH.2.1	Villeret / ZPO - Pôle multisite 'habitat' affecté à la ZàB d'intérêt régional	28
JB.U-PH.2.2	Péry 'Champs l'Allemand' – Pôle mixte affecté à la ZàB d'intérêt régional	30
JB.U-PH.2.3	Tavannes 'Sur Les Pontins' - Pôle 'habitat' affecté à la ZàB d'intérêt régional	32
JB.U-PH.2.4	Tramelan 'Sur Les Brues' - Pôle mixte affecté à la ZàB d'intérêt régional	34
JB.U-PH.2.5	Reconvilier 'Grands Champs' - Pôle 'habitat' affecté à la ZàB d'intérêt régional	36
JB.U-PA	Sites prioritaires affectés à la ZàB 'Activités' d'importance cantonale et d'intérêt régional	<b>38</b>
JB.U-PA.1.1	Saint-Imier 'La Clef' - Site prioritaire affecté à la ZàB 'Pôle de Développement Economique' ( <i>PDE</i> ) d'importance cantonale	40
JB.U-PA.1.2	Tramelan 'Fin des Lovières' - Site prioritaire affecté à la ZàB 'Pôle de Développement Economique' ( <i>PDE</i> ) d'importance cantonale	42
JB.U-PA.2.1	Corgémont 'Es Cudries' - Site prioritaire affecté à la ZàB 'Activités' d'intérêt régional	44
JB.U-PA.2.2	Tavannes / Reconvilier 'pôles ABR' - Sites prioritaires affectés à la ZàB 'Activités' d'intérêt régional	46
JB.U-PA.2.3	Moutier 'Les Laives' - Site prioritaire affecté à la ZàB 'Activités' d'intérêt régional	48
JB.U-PA.2.4	Orvin 'L'Echelette' - Site prioritaire affecté à la ZàB 'Activités' d'intérêt régional	50
JB.U-DD	Sites prioritaires pour l'extension de l'urbanisation	<b>51</b>
JB.U-DH.1	Saint-Imier 'La Clef' - Pôle d'importance cantonale pour l'extension de l'urbanisation 'habitat et Activités'	53
JB.U-DH.2	Reconvilier 'Champs Biains' - Pôle d'importance cantonale pour l'extension de l'urbanisation 'habitat'	55
JB.U-DH.3	La Neuveville 'Les Chênes' - Pôle d'importance régionale pour l'extension de l'urbanisation 'habitat'	57
JB.U-DA.1	Pôle d'importance cantonale et sites prioritaires d'intérêt régional pour l'extension d'urbanisation 'Activités'	<b>59</b>
JB.U-DA.1.1	Tramelan 'Les Lovières' - Pôle de Développement Economique ( <i>PDE</i> ) pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'importance cantonale	61
JB.U-DA.1.2	Saint-Imier 'La Coudre' – Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional	64
JB.U-DA.1.3	Sonceboz-Sombeval 'Rond Clos – Blancheterres' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional	66
JB.U-DA.1.4	Tavannes 'Combe Malvaux' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional	68
JB.U-DA.1.5	Reconvilier 'Aire A 16' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional	70
JB.U-DA.1.6	Loveresse 'Pont du Moulin' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional	72
JB.U-DA.1.7	Valbirse 'Nomlieutant / Pré Vercelin' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional	74
JB.U-DA.1.8	Court 'La Nancoran' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional	76
JB.U-A.5	Réseau régional de Centres et 'types d'espace'	<b>78</b>

JB.U-RD	Secteurs à réhabiliter et à densifier ( <i>planification d'ensemble</i> )	<b>80</b>
JB.U-RD.1	Secteurs d'importance régionale pour la restructuration des ZIZA	81
J.B.U-RD.1.1	Péry - Rondchâtel 'Vigier' - Secteur d'importance régionale pour la restructuration des ZIZA	82
J.B.U-RD.1.2	Reconvilier 'Centre – Boillat - Secteur d'importance régionale pour la restructuration des ZIZA	84
JB.U-RD.2	Sites d'importance cantonale et régionale pour la restructuration des zones HMC	<b>85</b>
JB.U-RD.2.1	Reconvilier 'Gare et alentours' - Site d'importance cantonale pour la restructuration des zones HMC	87
JB.U-RD.2.2	Reconvilier 'Verterive' - Site d'importance régionale pour la restructuration des zones HMC	90
JB.U-RD.2.3	Court 'Espace gare' - Site d'importance régionale pour la restructuration des zones HMC	92
JB.U-RD.2.4	Moutier 'Espaces Gare' - Site d'importance régionale pour la restructuration de zones HMC	94
JB.U-RD.2.5	Tramelan 'Cœur de Cité' - Site d'importance régionale pour la restructuration des zones HMC	96
JB.U-A.7	Offre, répartition et financement des équipements publics	<b>98</b>
JB.U-A.8	Urbanisation vers l'Intérieur ( <i>UrbIn</i> )	<b>101</b>
JB.U-A.8.1	Urgence climatique	107
JB.U-A.8.2	Communes en santé	107
JB.U-A.8.3	Stations de téléphonie mobile ( <i>et installations similaires</i> )	108
JB.U-A.8.4	Echange d'informations	108
JB.U-A.8.5	Coordination entre urbanisation et politique du 3 <sup>ème</sup> âge	109
JB.U-LRS.1	Limites régionales à l'urbanisation sans marge de manœuvre	<b>111</b>
JB.U-LRA.2	Limites régionales à l'urbanisation avec marges de manœuvre	<b>112</b>
JB.T-D.3	Définition, réalisation et entretien des parcours de cyclotourisme, VTC / VTT	<b>113</b>
JB.T-D.4	Zones prioritaires pour la détente et les loisirs	<b>126</b>
JB.P-A.5	Champ d'aviation de Courtelary	<b>146</b>
JB.P-A.6	Rives du lac de Bienn	<b>148</b>
JB.P-A.7	Revalorisation des ouvrages historiques	<b>149</b>
JB.P-A.8	Mesures et projets dans les domaines de la nature et du paysage	<b>150</b>
JB.P-A.9	Mesures et projets dans les domaines de l'énergie	<b>153</b>
JB.P-A.10	Parcs Naturels Régionaux ( <i>PNR</i> ) Chasseral et du Doubs	<b>158</b>
JB.M	Mesures concernant la mobilité	<b>160</b>
JB.TP-E	Mesures concernant les transports publics - Lignes nationales	161
JB.TP-FL	Transports publics - Lignes régionales	164
JB.TIM	Transports Individuels Motorisés ( <i>TIM</i> )	187
JB.TIM-MàN	Mise à niveau du réseau routier / sécurité routière	188
JB.MD	Mesures concernant la mobilité douce	199
JB.MC-P	Places de parcs Park and Rail ( <i>P+R</i> )	216
JB.MC-B	Places de parcs Bike-and-Rail ( <i>B+R</i> )	218
JB.C	Suivi / controlling	<b>221</b>

## Liminaires

### L 1 Etat de Coordination / consignes cantonales

<sup>1)</sup> Les 'Etats de Coordination' indiquent le degré d'acceptation que le Canton accorde aux projets de Mesures. Pour les Mesures relevant de l'urbanisation, les 'Etats de Coordination' sont décrits comme suit :

- **Coordination Régulée (CR)** : la Mesure est acceptée par le Canton et peut se réaliser, sous réserve du financement des différents partenaires.
- **Coordination en Cours (CeC)** : le Canton accepte la Mesure sur le principe, mais des éléments pour son acceptation doivent encore être apportés (*programmation détaillée, financement, etc.*).
- **Information Préalable (IP)** : des études complémentaires ou des modifications importantes (*par exemple évolution de la qualité de la desserte*) sont nécessaires pour que les Mesures en Information Préalable passent en Coordination en Cours / Régulée.

<sup>2)</sup> Une Mesure avec l'état de coordination « Information Préalable » n'oblige aucunement le Canton : ce dernier prend connaissance de l'intention de la Région, sans portée cantonale contraignante.

→ **Les Mesures en Coordination Régulée et leur représentation sur la carte de la CRTU sont contraignantes pour les Autorités.**

---

### L 2 Horizon de mise en œuvre / degré de priorisation régionale de la Mesure

**Horizon A** : 2028-2031

**Horizon B** : 2032-2035

**Horizon C** : après 2035

Au regard de ces horizons qui vont au-delà du départ de Moutier en RCJU (*01.01.2026*) et, en toute logique des dispositions établies par le concordat intercantonal pour ce faire, les Mesures relatives aux sites prévôtois sont maintenues dans leur contenu 'CRTU 2021'.

---

### L 3 CRTU 2021 / CRTU 2025

<sup>1)</sup> Le Canton de Berne a mis en place de nouveaux outils pour la mise à jour des CRTU 2025 toutefois, au stade de l'Information et Participation de la Population (*IPP*), Jura bernois. Bienne aura décidé de ne pas encore s'en servir et ainsi de soumettre à ses communes une mise à jour des Mesures 'dans leur jus' de 2021. Ce choix est fondé sur une simplification de la consultation auprès des communes appelées à s'exprimer sur le contenu des Mesures CRTU, sans devoir 'jongler' avec de nouvelles présentations, de nouvelles appellations.

<sup>2)</sup> D'ici l'envoi du dossier aux Offices cantonaux pour examen préalable (*fin mai 2024*), l'ensemble des Mesures sera adapté afin de correspondre aux nouveaux cadres cantonaux.

---

### L 4 Liste des codes des Mesures

<sup>1)</sup> Le Canton a édicté des règles afin d'uniformiser les numéros de Mesures. Dans le cadre de la procédure d'Information et de Participation de la Population (*IPP*, *1<sup>er</sup> février – 15 mars 2024*) relative à la modification de la CRTU 2025, les catégories de classification cantonale sont identiques à la CRTU 2021.

<sup>2)</sup> Le tableau suivant donne la liste des codes des Mesures CRTU utilisés et leur nom. Les fichiers du modèle de données cantonal étant évidemment en 'Schriftdütsch', ce tableau propose une traduction des principaux domaines traités.

CODE/D	Name	CODE/Fr	Nom
S-SW	S-SW Schwerpunkt Wohnen	U-PH	Pôle 'habitat'
S-SA	S-SA Schwerpunkt Arbeiten	U-PA	Pôle 'Activités'
S-UV	S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet	U-RD	Secteur à réhabiliter et à densifier
S-VW	S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	U-DH	Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'habitat'
S-VA	S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	U-DA	Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités'
S-VÜ	S-VÜ Vorranggebiet Siedlungserweiterung Übrige	U-DD	Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'divers'
S-Bgo	S-Bgo Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie ohne Interessenabwägung	U-LRS	Limites régionales sans marge de manœuvre
S-Bgm	S-Bgm Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie mit Interessenabwägung	U-LRA	Limites régionales avec marges de manœuvre
S-Ü	S-Ü Übriger Inhalt Siedlung	U-A	Urbanisation 'autre'
L-Tg	L-Tg Siedlungstrenngürtel	P-S	Séparation paysage
L-Schu	L-Schu Landschaftsschutzgebiet	P-P	Paysage protégé
L-Ü	L-Ü Übriger Inhalt Landschaft	P-A	Paysage 'autre'
T-V	T-V Vorranggebiet Tourismus/Freizeit/Erholung	T-D	Territoire prioritaire tourisme/loisirs
C	C Controlling	C	Suivi / contrôle
KM-B	B+R	MC-B	B+R
KM-P	P+R	MC-P	P+R
LV-F	Fussverkehr ( <i>Netzlücken / Sicherheit</i> )	MD-P	Piéton ( <i>lacune du réseau / sécurité</i> )
LV-V	Veloverkehr ( <i>Netzlücken / Sicherheit</i> )	MD-V	Vélo ( <i>lacune du réseau / sécurité</i> )
LV-Ü	Übrige Massnahmen LV	MD-A	Autres mesures MD
MIV-Auf	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	TIM-MàN	Mise à niveau TIM / sécurité routière
MIV-Ü	Übrige Massnahmen MIV	TIM-A	Autres mesures TIM
ÖV-Ort	Schiene-Ortsverkehr	TP-FL	TP ferroviaires locaux
ÖV-Str	Strassengebundener ÖV ( <i>Bus / Strasse</i> )	TP-R	TP routiers
ÖV-Ü	Übrige Massnahme ÖV	TP-A	Autres mesure TP

## Besoins en surfaces affectées à la Zone à Bâtir (ZàB)

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.1			Tâche Durable
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
U1 (2016)	pp JB.U-A.8.4 (2021)	U-A Urbanisation 'autre'	

Carte (Géoportail cantonal, urbanisation interne, inventaire ZNC OACOT, Court, état janv. 2024)



Description de la mesure

### Utilisation mesurée du sol

1) « La Confédération, les cantons et les communes veillent à une utilisation mesurée du sol et à la séparation entre les parties constructibles et non constructibles du territoire. Ils coordonnent celles de leurs activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire et ils s'emploient à réaliser une occupation du territoire propre à garantir un développement harmonieux de l'ensemble du pays. » (*art. 1 LAT*). Ce mandat législatif est rappelé au PDC 2030 (*Mesure A\_o1*) en ce sens qu'il : « convient de stabiliser la consommation de terrains dans la perspective d'un développement durable du milieu bâti et de veiller à ce que les nouvelles constructions soient érigées aux endroits appropriés. A cette fin, des critères tenant compte des objectifs du projet de territoire du Canton de Berne (*utilisation mesurée du sol, réseau de centres, qualité de la desserte, etc.*) sont définis pour la détermination des besoins en terrains à bâtir des quinze prochaines années dans le domaine du logement. »

2) A ce titre, le PDC 2030 définit stratégies et règles mais, c'est au niveau régional, en aval, que sont prises les décisions spatiales concrètes, par exemple en ce qui concerne les priorités du développement futur de l'urbanisation avec les pôles d'habitat et d'emplois, les zones de densification et de restructuration ainsi que les extensions de l'urbanisation coordonnées au niveau supracommunal.

### Répartition des besoins / compensation de terrains à bâtir

3) Tout en respectant l'autonomie communale, « les besoins théoriques en terrains à bâtir pour les 15 prochaines années sont déterminés par le Canton » (*cf. Mesure A\_o1 PDC 2030*) et, « si le contingent des terrains à bâtir nécessaires pour les 15 prochaines années n'est pas intégralement revendiqué » par une commune, l'éventualité de la répartition de ces surfaces est appréciée par la Région.

4) A relever que de toutes les modifications de PAL menées depuis la modification de la LAT en 2014, S.E.O. aucune commune de la Région n'a considéré l'éventualité d'une répartition des besoins à bâtir à une autre échelle que sur son territoire communal (*pas même pour des besoins intercommunaux tels qu'écoles, infrastructures sportives, culturelles, sociales, Point d'Apport Volontaire - PAV, ...*).

5) L'occasion est ainsi offerte d'ouvrir le champ de la discussion et du dialogue à plus de régionalisme dans le développement des entités urbaines (*Mesure JB.U-A.1.1*), à l'image d'un Système régional de Gestion des Zones d'Activités (*SrGZA, cf. Mesure JB.U-A.1.3*), compte tenu des nombreuses contraintes soulevées par de nouvelles mises en zone (*terres cultivables, SDA, DN, NQTP, ...*). En quelque sorte une 'banque régionale d'affectation' qui distribue des surfaces aux communes en fonction de besoins opportuns, établis et avérés (*au sens de la Mesure A\_o1 PDC pour les zone HMC*) :

6) « Des pôles de développement de l'habitat excédant le cadre des besoins communaux théoriques peuvent être délimités sur la base d'une conception régionale des transports et de l'urbanisation (*CRTU*) approuvée par le Canton » (*Mesure A\_o1 PDC 2030*). Les conditions, à cet égard, sont les suivantes (*cf.*

également **annexes A2 et A3 CRTU**) :

- ils sont inscrits dans le PDC 2030 en tant que pôles (*prioritaires*) d'urbanisation d'importance cantonale consacrés au logement (*Mesure A\_o8 PDC 2030*) ;
- une compensation intervient à l'intérieur de la Région avec des communes qui n'ont pas classé autant de terrains que la détermination des besoins ne le leur aurait permis, pour autant que la procédure de compensation soit fixée de manière contraignante dans la CRTU et tienne compte des particularités du réseau de centres ;
- un Projet de Territoire établi par la Commune et apprécié par la Région soutient et justifie de façon probante l'articulation du projet (*cf. Mesure JB.U-A.1.1*).

Opportunité et utilité

- a) Cohérence supracommunale dans les grandes lignes du développement urbain avec la Région qui assure la répartition des surfaces possiblement à mettre en zone à bâtir si une commune ne revendique pas intégralement son contingent.
- b) Suivi et hiérarchisation des projections de développement (*Projets de Territoires communaux*) et des disponibilités pour l'urbanisation dans l'AaJb (*inventaire des ZNC, cf. Mesure JB.U-A.1.2*).
- c) Pour les grandes surfaces et les pôles, mise en zone en fonction des besoins avérés et aux endroits qui s'y prêtent le mieux.

Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Clé de financement
Responsabilité Région ( <i>Jb.B</i> )	Autres organes concernés Communes ; OACOT
État de coordination Coordination Régulée	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale  Au titre de la <i>Mesure A_o7 PDC 2030</i> , « lorsqu'elles envisagent des classements en zone à bâtir ou des changements d'affectation dans les limites des besoins en terrains à bâtir destinés au logement et aux activités qu'elles peuvent faire valoir pour les 15 prochaines années, les communes établissent une vue d'ensemble de leur potentiel d'urbanisation interne répondant aux critères énoncés à l'article 47 OAT. <b>Cette obligation ne s'applique toutefois pas aux pôles d'importance cantonale au sens de la fiche de mesure A_o8.</b> ». En soutien aux 'secteurs d'habitat dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt régional' ( <i>cf. Mesure JB.U-PH</i> ), la Région Jura bernois.Bienne demande à ce que ceux-ci bénéficient d'une mesure similaire aux pôles d'importance cantonale par la déduction pour moitié des surfaces libres de construction ou insuffisamment densifiées contenues dans ces périmètres.

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

Cette mesure de coordination régionale a une relation avec presque toutes les autres Mesures.

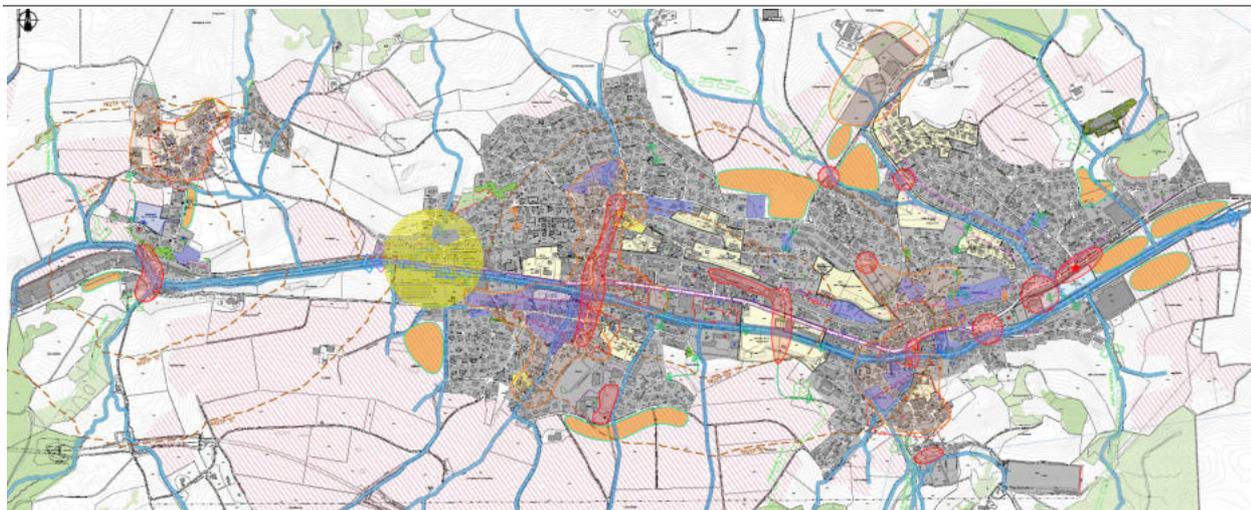
Documents

- PDC 2030 Mesures A\_o1 (*cf. aussi annexe A3 CRTU*), A\_o5, A\_o6, A\_o7, A\_o8, C\_o2 (*cf. aussi annexe A2 CRTU*)
- Art. 15 LAT, 8a, 8b, 74 et 126 a à 126 d LC et 11 a à 11 g OC
- INC, 2015 – Stratégie de protection du patrimoine du Canton de Berne
- Conseil fédéral, 2018 – Préserver la physionomie des localités suisses
- Conseil fédéral, 2020 - Stratégie interdépartementale d'encouragement de la culture du bâti
- Rapport du Conseil-exécutif du Canton de Berne - Projet Cantonal de Développement Paysager (*PCDP 2020*)
- Fiches communales 'besoins en terrains à bâtir affectés aux zones HMC', mises à jour annuelles transmises par l'OACOT à la Région (*Jb.B*)
- Chartes PNR ; NPR Programme de mise en œuvre Grand Chasseral ; Projet ABR

## Coordination régionale des Plans d'Aménagements Locaux (PAL)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.1.1			Tâche Durable
Ancien n°	Remplace la mesure	Communes	
U1.o1 (2o16)	pp JB.U8-A.8.3 (2o21)	Toutes les communes de l'AaJb dotées d'un PAL	

Carte (extrait du *Projet de Territoire Valbirse 2o4o*, n° 4o44-o4o B, état juin 2o23)



Description

### Développement urbain

1) Le Canton de Berne (*PDC 2o3o*) privilégie un développement urbain qui soit harmonisé avec les Transports Publics, adapté aux besoins (*démographie, société*) et durable et, la LAT (*'LAT 1' entrée en force le 01.05.2o14*) prescrit une coordination intercommunale dans le domaine des zones à bâtir (*art. 2 al.1 LAT*). Ce double mandat général donne, entre autres, à la Région (*Jb.B*) le rôle de déterminer les pôles de développement destinés à l'urbanisation.

2) Le PDC 2o3o reprend les dispositions de la LAT, notamment en indiquant que les surfaces de plus de deux hectares (*Mesure A\_o1*) doivent être inscrites dans la CRTU.

3) Ainsi, de manière plus générale une forte coordination entre ce qui est inscrit dans la CRTU (*Région*) et ce qui est projeté par les communes (*Projet de Territoire*) est indispensable, car l'ouverture de grandes zones à bâtir ne pourra plus être approuvée par le Canton sans 'un accord' préalable de la Région via la CRTU (*état de 'Coordination Régulée'*).

4) Les orientations régionales doivent être prises en compte par les communes sur le moyen et long termes (*Projet de Territoire*) soit ... au-delà des législatures ! C'est là un point important de la CRTU.

### Projet de Territoire / Conception Directrice

5) La Loi sur l'Aménagement du Territoire (*LAT, RS 7oo*) prévoit quatre buts principaux (*art.1 al.1 LAT*) à la réalisation desquels l'aménagement du territoire doit tendre :

- l'utilisation mesurée du sol,
- la séparation entre les parties constructibles et non constructible du territoire,
- la coordination des activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire,
- l'orientation de l'occupation du territoire compte tenu du développement souhaité de l'ensemble du pays.

6) Ces buts découlent directement de l'art. 75 al.1 de notre Constitution fédérale (*Cst., RS 1o1*). Le deuxième mandat constitutionnel a trait à « l'occupation rationnelle du territoire ». En d'autres termes, il convient d'éviter des décisions ponctuelles non intégrées dans une réflexion globale et à long terme. Pour répondre à cette injonction constitutionnelle, les Autorités responsables de l'aménagement du territoire ont pour tâche de fixer le développement que doit suivre un territoire donné et d'orienter ensuite sur cette base les activités ayant des effets sur l'organisation du territoire, soit de mettre en œuvre l'ensemble des buts de la LAT. Ainsi naît, constitutionnellement et légalement (*cf. aussi art. 68 al.1 LC et Mesure A\_o7 PDC 2o3o*), le *Projet de Territoire* ensuite décliné à l'échelle nationale (*Projet de territoire Suisse, PtS*), cantonale (*Projet de Territoire du Canton de Berne, PT-BE*), régionale (*Conception Régionale des Transports et de l'Urbanisation, CRTU*) et communale (*Projet de Territoire communal*).

7) Outil d'aménagement exprimant les lignes directrices du PAL, la définition d'un "Projet de Territoire" a

ainsi essentiellement pour objectifs de :

- répondre aux obligations nées du droit supérieur (*LAT, PDC 2030, LC, ...*) dans une démarche constante de constitution, confortement et d'amélioration des cadres de vie des habitants ;
- définir les visions prospectives de développement du territoire communal, base de travail et d'échanges pour la CRTU et la prochaine modification fondamentale du PAL ;
- préparer sereinement la mise en œuvre d'une Politique communale d'Urbanisation Interne ;
- assurer un développement coordonné dans le temps et dans l'espace pour l'habitat comme les Activités ;
- orienter la politique foncière communale au regard de potentiels et d'objectifs de développement particuliers ;
- anticiper les besoins d'équipement de la zone à bâtir (*dimensionnement des réseaux, calendrier des dépenses, ...*).

### Stratégie et politique foncières

8) La politique foncière n'est qu'un outil, elle ne constitue jamais une fin en soi, de fait, elle doit toujours rester soumise à des objectifs d'aménagement définis par ailleurs.

9) En menant une action foncière proactive, réfléchie et anticipative en tant que propriétaire, les Communes ont l'avantage de disposer des terrains nécessaires et stratégiques au bon endroit et au bon moment, ce qui leur permet d'assumer ses responsabilités publiques et de concrétiser leur projet de territoire.

10) De plus, l'implication des Communes dans un projet en tant que propriétaire est généralement un facteur facilitant pour le bon avancement de ce dernier : elles peuvent conditionner son démarrage, régler les blocages, orienter positivement la faisabilité foncière de l'ensemble de l'opération, mieux défendre l'intérêt général et promouvoir la qualité de l'urbanisation.

11) Pour les communes, être des actrices du foncier n'a pas pour but de concurrencer ou de s'opposer au secteur privé, mais d'être davantage et mieux impliquée pour influencer les usages du sol. La finalité de cette stratégie de propriétaire est de réussir à coproduire ou diriger un projet de territoire dans une optique de gain réciproque, et cela à plusieurs niveaux.

12) La stratégie foncière développer par les communes n'implique pas nécessairement des achats massifs de terrains, économiquement onéreux. La maîtrise de quelques sites-clés, en coordination avec des mesures d'aménagement du territoire, place les Autorités communales en position de force dans les décisions liées au développement de l'habitat et des Activités sur leur territoire.

13) L'opportunité, habituellement considéré comme un défaut, est au contraire une qualité pour la politique foncière des communes. Le moment où va être mise en vente une grande propriété, une emprise industrielle, une exploitation agricole, ... est souvent imprévisible. Une bonne politique foncière est donc celle qui se donne les moyens d'une prise de décision rapide appuyée sur un potentiel d'intervention suffisant (*c'est-à-dire qu'elle ne doit pas s'enfermer dans une planification pluriannuelle trop rigide*). Cette nécessaire capacité d'adaptation aux événements ne signifie évidemment pas qu'une politique foncière puisse n'être qu'opportuniste, en effet, chaque décision doit au contraire s'inscrire dans une perspective d'aménagement d'ensemble réactualisée :

- 14) Intervenir en priorité sur les terrains à urbaniser et non pas sur le marché des terrains à bâtir car, la finalité d'une politique de réserve foncière n'est pas d'ordre financier mais d'ordre urbanistique :
  - subventionner la production de terrains à bâtir est une politique facile à concevoir mais extrêmement coûteuse. Elle ne se justifie pas en termes de 'politique foncière' même si elle peut être utile, par ailleurs, en termes de 'politique économique' par exemple (*aide à l'implantation d'activités*) ;
  - c'est sur le 'marché' des espaces à urbaniser qu'une politique foncière peut avoir le plus d'impact pour le moindre coût. La valeur des espaces agricoles voués à une urbanisation plus ou moins lointaine est en effet totalement conditionnée par la politique foncière locale qui sera mise en œuvre ;
  - le prix des terrains ne dépend que de la 'compétition' entre les acquéreurs potentiels de ces terrains. La 'spéculation foncière' n'a jamais pu provoquer la hausse des prix ; elle en profite seulement, ou tente d'en profiter, ce qui est tout différent.  
Si les terrains à bâtir sont d'un prix anormalement élevé, cela peut être pour une ou plusieurs causes dont, une politique foncière laxiste au regard d'une 'production' insuffisante de terrains à bâtir liée à une politique d'aménagement trop malthusienne (*et c'est justement vers quoi nous allons avec la LAT*) aussi, pour éviter une spéculation future aux effets nuisibles, les communes se doivent de préparer l'avenir.

- 15) Intervenir ensuite sur les secteurs aux forts potentiels de transformation par l'engagement d'une politique foncière proactive d'acquisition par droit d'emption, préemption, expropriations, ...  
Une anticipation foncière indispensable face aux potentiels d'intensification présents dans le tissu bâti

aussi, les communes s'accorderont à définir une /des stratégie(s) qui leur permette d'anticiper les mutations urbaines futures de leur territoire (*droit de préemption pour s'assurer la maîtrise des prix et du foncier par exemple*). La veille foncière doit ainsi permettre aux communes de maîtriser leur marché foncier et d'intervenir pour tendre à éviter des spéculations qui mettraient à mal des opportunités de densification ou de mixité sociale dans le tissu constitué.

<sup>16)</sup> Bien que la question de l'extension de l'aire urbaine de très nombreuses communes du Grand Chasseral ne se posera probablement pas avant 15 à 20 ans, le sujet n'en demeure pas moins d'actualité en ce sens que l'essentiel des stratégies et politiques foncières des communes reposent sur les opportunités de développement à long terme du territoire urbain.

<sup>17)</sup> A cet effet, les Projets de Territoire sont indispensables pour identifier les secteurs potentiels sur lesquelles les politiques foncières communales devront se concentrer.

#### Opportunité et utilité

- a) Pour ce faire, conséquentes dans la maîtrise de leur développement, les communes établissent / mettent à jour leur "Projet de Territoire" à chaque modification du PAL, démontrant prospectivement la valorisation des entités urbaines, des espaces publics, du confortement des ambiances et de l'image de la Commune au regard d'objectifs prioritaires correspondant à quatre axes fondamentaux :
- promouvoir l'Urbanisation Interne (*UrbIn*) et contenir l'extension du milieu bâti ;
  - préserver et améliorer la qualité du milieu bâti (*culture du bâti*) en tenant compte des spécificités des sites construits, de la nature et du paysage communal ;
  - harmoniser au mieux le développement du milieu bâti et celui des transports ;
  - créer un cadre général attrayant pour l'économie locale / régionale.
- b) Coordination générale de tous les plans sectoriels régionaux.
- c) Prémices à la mise en œuvre d'un Système régional de Gestion régional des Zones d'Activités (*SrGZA*, cf. **Mesure JB.U-A.1.3**).

Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Clé de financement Canton et communes ( <i>via la Région</i> )
---------------------------	---

État de planification	Étapes de mise en œuvre
-----------------------	-------------------------

Responsabilité Région ( <i>Jb.B</i> )	Autres acteurs Communes, OACOT
--	-----------------------------------

#### Coordination transports et urbanisation

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
----------------------	---

Coordination Régulée	<p>Mesure A_o1: verso (1 / 3) - Détermination des besoins en terrains à bâtir destinés au logement pour les 15 prochaines années, classements en zone à bâtir et changements d'affectation - Formule et critères de calcul des besoins théoriques en terrains à bâtir destinés au logement :</p> <p>« Sur demande, le Canton met le calcul actualisé à la disposition de la commune qui entreprend de réviser ses plans d'aménagement local. »</p> <p>La Région Jura bernois.Bienne demande à ce que « le calcul actualisé » ne soit pas remis « sur demande » mais qu'il soit chaque année systématiquement transmis aux communes et à la Région après actualisation.</p>
----------------------	--

#### Besoin de coordination, interdépendance

- Coordination des données de bases entre communes, Région, Canton ; à ce titre les Fiches communales des 'besoins en terrains à bâtir affectés aux zones HMC', mises à jour annuellement, sont transmises par l'OACOT à la Région (*Jb.B*).
- La répartition des besoins pour l'habitat et les Activités des grandes zones à bâtir futures est établie à l'échelle régionale (*Jb.B*).

---

#### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

Cette mesure de coordination régionale a une relation avec presque toutes les autres Mesures.

---

#### Documents

- PAL et Projet de Territoire des communes de l'AaJb
  - Fiches communales 'besoins en terrains à bâtir affectés aux zones HMC', mises à jour annuelles transmises par l'OACOT à la Région (*Jb.B*)
  - OACOT, GAL n° 11.1 - Aménagement du paysage - Exigences en matière d'aménagement du paysage au niveau communal
  - OACOT, GAL - Le site construit - Le site construit en point de mire
  - DTT/DIJ 2023, Interfaces de transport dans le Canton de Berne, Aide-mémoire sur les rôles et les tâches
-

## Suivi du développement de l'urbanisation

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.1.2			Tâche Durable
Ancien n°	Remplace la mesure	Communes	
U1.o2 (2016)		Toutes les communes de l'AaJb munies d'un PAL	

Carte (Géoportail cantonal, urbanisation interne, inventaire ZNC OACOT, Orvin, état 01.2024)



### Description

- 1) Le suivi de l'inventaire des Zones à bâtir Non Construites (ZNC = réserves), tant pour l'habitat (zones HMC et ZPS HMC) que pour les Activités (SrGZA, cf **Mesure JB.U-A.1.3**), est une condition de base pour fonder les décisions à prendre dans la CRTU.
- 2) L'obtention de ces données de bases a été réalisée et subventionné par le Canton dans le cadre du projet de géoportail régional (GéoJb).
- 3) GéoJb est nécessaire pour l'inscription de ces données de bases pour la CRTU et, à ce titre, a fait l'objet d'une demande de subvention auprès du Canton et les associations régionales (ARJB et ACJ aujourd'hui globalement Jb.B) ont aussi contribué à son développement. Il s'agit maintenant d'assurer les frais de maintenance de cet outil sur le long terme.
- 4) Chaque ZNC est répertoriée et inscrite sur GéoJb ([www.geojb.ch](http://www.geojb.ch)) et une coordination entre le Canton les géomètres conservateurs permet la mise à jour de ces données.

### Opportunité et utilité

- a) GéoJb est un outil largement utilisé par les Collectivités et par d'autres usagers (bureaux d'études, architectes, banques, privés, ...). Les possibilités de suivi des ZNC offertes par GéoJb doivent être assurées à long terme pour permettre un suivi de l'état de celles-ci et, cette information étant de toute manière une base que le Canton demande aux régions pour approuver les mesures de la CRTU.
- b) Par ailleurs, GéoJb permet également l'obtention de données de bases nécessaires à la définition de nombreuses mesures de la CRTU.

### Coûts (mios CHF)

### Clé de financement

La mise à jour des ZNC est du ressort des communes avec contrôle par l'OACOT.

### État de planification

### Étapes de mise en œuvre

Assurer une coordination entre Canton, communes et géomètres-conservateurs des relevés et mises à jour des ZNC.

---

Responsabilité	Autres acteurs
Région ( <i>Jb.B</i> )	Communes ; OACOT ; Géomètres conservateurs

---

Coordination transports et urbanisation

---

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
----------------------	---

---

**Coordination Réglée**

Besoin de coordination, interdépendance

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1.1 ; JB.U-A.1.3 ; JB.U-A.8 ; JB.U-A.9**

---

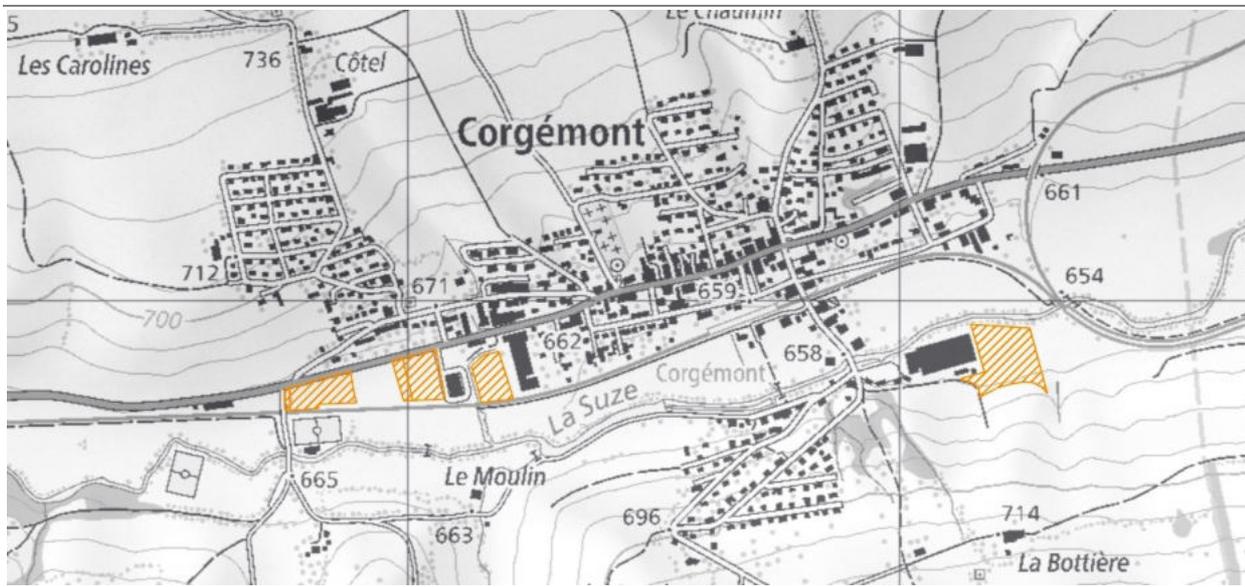
Documents

- LCGéo, OCGéo
  - [www.geojb.ch](http://www.geojb.ch)
  - OACOT, GAL - Zones à bâtir non construites - 'Guide' + 'Manuel technique' pour le recensement des zones à bâtir non construites dans les plans d'affectation
-

## Système régional de Gestion des Zones d'Activités (SrGZA)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.1.3			Tâche Durable
Ancien n°	Remplace la mesure	Communes	
-		Toutes les communes de l'AaJb munies d'un PAL	

Carte (Géoportail cantonal, SGZA, Corgémont, état 01.2024)



Description

### Système de Gestion des Zones d'Activités (SGZA)

1) Le 1<sup>er</sup> juin 2018 le Conseil-exécutif a arrêté un troisième train de mesures en lien avec la Stratégie Economique 2025, grâce auquel il compte renforcer l'attractivité du Canton de Berne en tant que site économique. A ce titre, l'Exécutif cantonal constate que notre Canton manque de grandes parcelles d'un seul tenant pouvant être bâties rapidement. La mesure 4 (*'mener une politique active pour la mise à disposition de surfaces'*) doit permettre au Conseil-exécutif de poursuivre une politique active de mise à disposition de surfaces.

2) Afin de répondre aux besoins des entreprises sises dans le Canton et de celles qui voudraient s'y implanter, le Canton s'est engagé à exploiter au mieux les instruments d'aménagement du territoire (*entre autres les Pôles de Développement Economiques - PDE - et Zones Stratégiques d'Activités - ZSA*), étudier de nouvelles possibilités et améliorer les informations sur les Zones d'Activités existantes non bâties ou dont l'affectation peut être modifiée.

3) Le Système de Gestion des Zones d'Activités (SGZA, cf. art. 30 al.2 OAT) cantonal se 'limite' pourtant à un 'Mémento' et une carte 'SGZA' sur le Géoportail cantonal, celle-ci, simple inventaire cartographique des Zones à bâtir Non Construites (ZNC). Outil bien insuffisant pour mener une véritable politique de promotion économique autant qu'un monitoring des Zones Industrielles et Zones d'Activités (ZIZA) en termes d'aménagement du territoire.

4) Le Mémento cantonal souligne entre autres que, « conformément à l'article 30 a, alinéa 2 OAT, la délimitation de nouvelles Zones d'Activités requiert l'introduction par le Canton d'un Système de Gestion des Zones. Il s'agit ainsi d'**optimiser en permanence l'utilisation des Zones d'Activités, du point de vue régional**, pour qu'elle aille dans le sens d'une utilisation mesurée et appropriée du sol. L'objectif est d'utiliser au mieux les Zones d'Activités existantes avant d'en créer de nouvelles. »

5) « Les classements en zones d'activités doivent respecter toutes les exigences formulées à l'article 15 LAT. Il convient en particulier de tenir compte de :

- la **coordination au niveau supracommunal**,
- la mobilisation cohérente des réserves d'affectation internes et,
- la garantie juridique de la disponibilité des terrains à bâtir. »

6) Les ZIZA ne peuvent ainsi être étendues qu'à condition d'avoir mobilisé les réserves. Dans le cas où les réserves ne peuvent pas être valorisées ou ne peuvent l'être qu'avec difficulté, elles seront déplacées vers des secteurs d'Activités existants et plus appropriés. Nous ne pouvons plus nous contenter d'une vision à la parcelle commune par commune, mais devons élargir le champ d'action par secteurs / ZIZA

pour développer des périmètres intégrant idéalement toutes les composantes de l'aménagement du territoire.

### Ecologie industrielle

7) Avec un emploi sur deux dans le secteur secondaire et un cadre économique tournée vers l'exportation, tant de compétences que de produits, qui représente approximativement 10 % des exportations cantonales bernoises directes, industrie et horlogerie sont omniprésentes dans l'écosystème économique du Grand Chasseral. Toutefois, ce dynamisme se double d'une forte dépendance aux ressources importées et, pour y faire face, les acteurs économiques régionaux se doivent de développer des initiatives visant à rendre notre économie plus robuste, moins dépendante des énergies fossiles et plus respectueuse de notre territoire et de l'environnement.

8) Ainsi, la Région Grand Chasseral, par ses entreprises, met en œuvre les principes d'une écologie industrielle<sup>14)</sup> et, à l'appui d'un Système régional de Gestion des Zones d'Activités (SrGZA), développe plus particulièrement une politique de réduction à la source des déchets, spécifiquement ceux qui sont les plus dommageables pour l'environnement.

9) L'écologie industrielle a pour objectif de faire évoluer le système économique, non durable dans sa forme actuelle, pour le rendre viable à long terme. C'est ainsi une démarche de management environnemental adoptée par un secteur ou une entreprise industrielle qui vise à diminuer les impacts de la production industrielle sur l'environnement naturel. En 1995, le scientifique américain Robert Frosch (1928 - 2020) a proposé de la définir comme "l'ensemble des pratiques destinées à réduire la pollution industrielle". L'écologie industrielle s'inscrit dès lors dans une démarche de développement durable et représente la réponse des entreprises aux enjeux actuels de la protection de l'environnement et de l'amélioration des conditions sociales.

### Système régional de Gestion des Zones d'Activités (SrGZA)

Jb.B, grâce à ses cinq commissions, travaille sur l'amélioration du fonctionnement des communes, notamment par l'incitation aux collaborations intercommunales et par la régionalisation de certaines tâches. Par sondage auprès de nos communes début 2022, Jb.B a entre autres posé la question suivante à laquelle 32 communes ont répondu :

Seriez-vous favorable à une gestion intercommunale des zones d'activités (*viabilisations, fiscalité, réserves de zones d'activités, ...*) ?

NON	OUI	OUI, sous certaines conditions	NEUTRE
9	19	3	2

Les 32 communes ayant répondu au questionnaire sont majoritairement favorables à une gestion intercommunale des zones d'Activités. Il faudrait néanmoins pouvoir garantir une équité financière pour que les petites communes ne soient pas perdantes. Pour certaines communes favorables à cette idée, une collaboration constituerait déjà un bon début, une gestion régionale étant à leur sens plus difficile à mettre en place sans devoir toucher à l'autonomie communale. Par exemple, une uniformisation des règlements de constructions favoriserait déjà une certaine homogénéité entre les différentes communes. Un soutien régional dans les échanges avec l'OACOT serait également le bienvenu. Le modèle des « technopôles » par sous-région pourrait être un exemple intéressant à étudier.

A noter que cette image est très proche de représenter la parfaite réalité de la situation du Grand Chasseral :

- les Communes qui n'ont pas répondu à cette question n'ont, ou pas de réserves en ZIZA ou, tout simplement pas de ZIZA ;
- les 'grandes' communes, en termes de ZIZA, étant très majoritairement favorables.

10) Au constat régional des réserves de terrains à bâtir affectés aux ZIZA de plus de 44 hectares soit, comparativement :

- 52 bâtiments de la dimension du site Straumann à Villeret ou,
- 97 bâtiments de la dimension du Palais des Congrès de Bienne,

relevons cependant, entre autres, que :

- la moitié de ces surfaces n'offrent de loin pas une constructibilité adéquate quand elles ne sont pas thésaurisées,
- il y a peu de grandes surfaces disponibles d'un seul tenant (> 0,5 ha),
- il n'y a aucune planification de ces surfaces avec, pour conséquence, une dilapidation de la ressource et, des 'portes' de villages simplement flanquées de 'boîtes', sans aucune qualité d'aménagement ni valorisation pour les communes.

11) De fait, pragmatiquement et concrètement, une planification élaborée de manière coordonnée à

l'échelle de la Région doit ainsi indispensablement être menée de façon à formaliser un Système régional de Gestion des Zones d'Activités (SrGZA).

<sup>12)</sup> Le SrGZA Grand Chasseral ne s'arrête cependant pas à un inventaire de ZNC mais tend à définir une 'économie collaborative' et des ZIZA plus denses, fonctionnellement mixtes et de qualité. Tels sont les objectifs de réalisations 'inspirantes' vers lesquelles nous devons tendre parce que, complètement négligées dans notre Région, les ZIZA doivent nécessairement évoluer vers une vertueuse utilisation du sol et davantage de qualité.



<sup>13)</sup> La planification des ZIZA est un défi pour les communes, la Région et le Canton. Parent pauvre de l'aménagement du territoire, elle s'est (*trop*) longtemps limitée à définir de larges zones, plus ou moins éloignées de l'habitat (*en raison du bruit et des nuisances*), tout juste 'encadrées' par des règles quantitatives (*indices, hauteur, distance entre bâtiments et aux limites*), pour 'produire des 'boîtes' sur un niveau, entourées de parkings extérieurs avec comme conséquence l'extension de zones monofonctionnelles, peu denses et ... défigurant les portes de nos communes.

<sup>14)</sup> D'un développement traditionnellement horizontal (*bâtiments industriels relativement simples, mono-utilisateurs et de faible hauteur*), on se dirige vers des immeubles industriels plus complexes et verticaux, qui offrent plus de surface pour un même périmètre au sol et sont parfois occupés par plusieurs entreprises. Les défis à relever par la mise en œuvre de la densité ne sont pas anodins. Les processus de production de certaines entreprises doivent être repensés pour s'adapter à des espaces disponibles plus restreints et parfois à l'étage. Il n'est en effet plus envisageable de garantir à tous des accès de plain-pied. Cela implique de trouver des solutions parfois innovantes, qui prennent en compte l'évolution technologique rapide et la digitalisation, et remet en question la pertinence des modèles d'affaires traditionnels.

<sup>15)</sup> Si les bâtiments changent, il convient également de revoir l'environnement des ZIZA. La densité des surfaces s'accompagne d'une plus grande fréquentation des périmètres et nécessite des aménagements adéquats. La mutualisation des parkings et les plans de mobilité font partie intégrante du SrGZA et, à l'instar des quartiers urbains, des activités de services doivent pouvoir être proposées aux travailleurs des secteurs, pour faire des ZIZA de véritables pôles attractifs et, entre autres, limiter les déplacements inutiles en périphérie.

#### Opportunité et utilité

- a) Avec la raréfaction des disponibilités de terrains à bâtir dans le Jura bernois, plus particulièrement pour des Activités, le SrGZA permet aux Autorités, aux entrepreneurs / industriels / artisans / promoteurs / investisseurs ainsi qu'à tout public d'obtenir une vision d'ensemble de l'offre et des opportunités régionales.
- b) Garantir une utilisation rationnelle des ZIZA dans leur ensemble, c'est-à-dire du point de vue supra-communal.
- c) L'élaboration et la gestion du SrGZA Grand Chasseral par la Région (*Jb.B*) en concertation avec les Offices cantonaux (*PE-BE, OACOT essentiellement*) et les communes est un préalable à la modification des ZIZA entrées en force ou à la délimitation de nouvelles ZIZA.
- d) Eviter l'engagement d'éventuelles procédures besogneuses et coûteuses dans la perspective d'un classement en ZàB de nouvelles ZIZA.
- e) Sur la base d'un inventaire détaillé et à l'appui de sa tenue à jour, le SrGZA, tel qu'esquissé et dans un partenariat Communes / Région / PE-BE, axe globalement son intervention sur quatre objectifs clés :

#### 1) ZIZA existantes

- favoriser et accompagner la disponibilité et une utilisation mesurée et rationnelle des réserves existantes ;

- coordonner une offre foncière effective et adaptée aux besoins préhensibles de la Région ;
- accompagner les démarches de planification et de concrétisation des projets de construction ;
- encourager la réduction de l’empreinte environnementale du bâti ;
- dynamiser l’image de nos entreprises et de nos Communes par des cadres de références de qualité ;
- accompagner le redéveloppement économique de sites délaissés, à défaut la reconversion de ZIZA en zones d’habitation et mixtes ;
- favoriser un cadre de vie agréable pour les entreprises, les usagers et les riverains.

## 2) ZIZA futures

- dimensionner les sites en fonction de l’évolution prévue des emplois à l’échelle régionale ;
- coordonner la localisation et la vocation des sites ;
- favoriser une réflexion énergétique globale dans les processus de planification des pôles de développement ;
- permettre des pratiques d’économie circulaire (SVAC) ;
- anticiper des réserves stratégiques d’importance cantonale / régionale d’un seul tenant et maîtriser leur utilisation.

## 3) Mobilités

- s’assurer d’une bonne desserte des sites, également par les transports publics et la mobilité douce ;
- accompagner des solutions de mobilité d’entreprises, mobilité commune / mobilité de sites ou des potentiels de services partagés.

## 4) Gouvernance

- promouvoir une gouvernance participative efficiente, en misant sur le partenariat et en privilégiant la collaboration avec les structures existantes ;
- initier des mutualisations (*services ou infrastructures*) et coopérations inter-entreprises ; de nombreux axes d’optimisation sont possibles :
  - collecte des déchets,
  - partage d’installation de chauffage, de centrale photovoltaïque,
  - solutions de mobilité commune ou services partagés,
  - standard téléphonique et secrétariat,
  - etc.

Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Clé de financement
0,08	Région ; PE-BE ; OACOT
État de planification	Étapes de mise en œuvre
	Horizon A
Responsabilité	Autres acteurs
Région ( <i>Jb.B</i> )	CEP-Jb ; PE-BE ; communes
Coordination transports et urbanisation	

État de coordination	Demande d’intégration ou de modification de planification cantonale
Coordination en Cours	La Région Jura bernois.Bienne demande le complément de la Mesure A_05 PDC 2030, rubrique ‘démarche’ : Le Canton ( <i>OACOT, aspects relevant de l’aménagement du territoire et PE-BE, aspects économiques</i> ) soutient ses régions dans l’élaboration d’un Système régional de Gestion des Zones d’Activités ( <i>SrGZA</i> ) qui tend à garantir une utilisation rationnelle des ZIZA dans leur ensemble et à mettre en œuvre les principes d’une écologie industrielle.

Besoin de coordination, interdépendance

Modification des ZIZA entrées en force ou délimitation de nouvelles ZIZA menées en coordination communes - Région par le biais du SrGZA.



---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1.1 ; JB.U-A.1.2 ; JB.U-PA ; JB.U-DD**

---

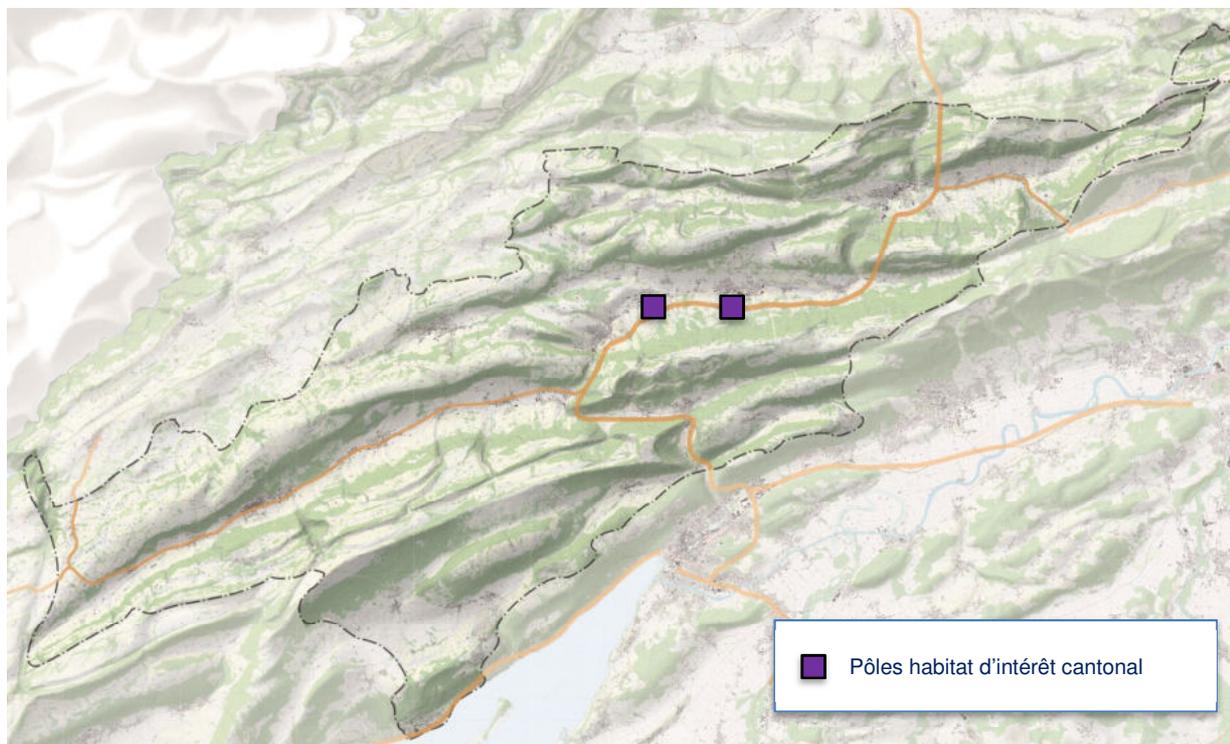
Documents

- OACOT - beco décembre 2016 - Mémento relatif à la gestion des zones d'activités dans le Canton de Berne
  - Scope Development 2022 - Densité et mixité dans les zones d'Activités
  - Géoportail cantonal – SGZA
  - Projet de Centres en réseau (*ARJB 2015, cf. Annexe 6*)
-

## Pôles 'habitat' affectés à la ZàB d'importance cantonale et d'intérêt régional

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U2 (2016)		U-PH Pôle d'habitat	

Carte



Description de la mesure

1) Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance cantonale (**JB.U-PH.1**) ou régionale (**JB.U-PH.2**) pour développer et valoriser des secteurs d'habitat dense, des zones d'Activités ou pour réaliser des projets de requalification de quartiers.

2) Le Canton définit des conditions minimales pour leur emplacement ainsi sont nécessaires, pour qu'un pôle puisse être approuvé :

- surface minimale = 1 hectare ;
- localisation = dans les centres de niveau 1 à 4 (*éventuellement aussi sur les axes de développement et dans la couronne de l'agglomération*) ;
- densité et qualité = les pôles ont une densité d'habitants supérieure à la moyenne attendue (*cf. annexe A3*) et leur développement est de qualité.

3) Pour chaque secteur déterminé, Communes et Région définissent démarches et conditions nécessaires au parfait déroulement des projets et de leur réalisation effective. Le but est que Communes, Région et Canton se coordonnent pour que les secteurs où de grands projets de d'intensification urbaine sont possiblement probants soient réalisés dans des conditions optimales, afin que ces endroits aient un impact positif maximal à long terme sur les différents objectifs stratégiques de la CRTU, par-là, de la Commune et de la Région.

Opportunité et utilité

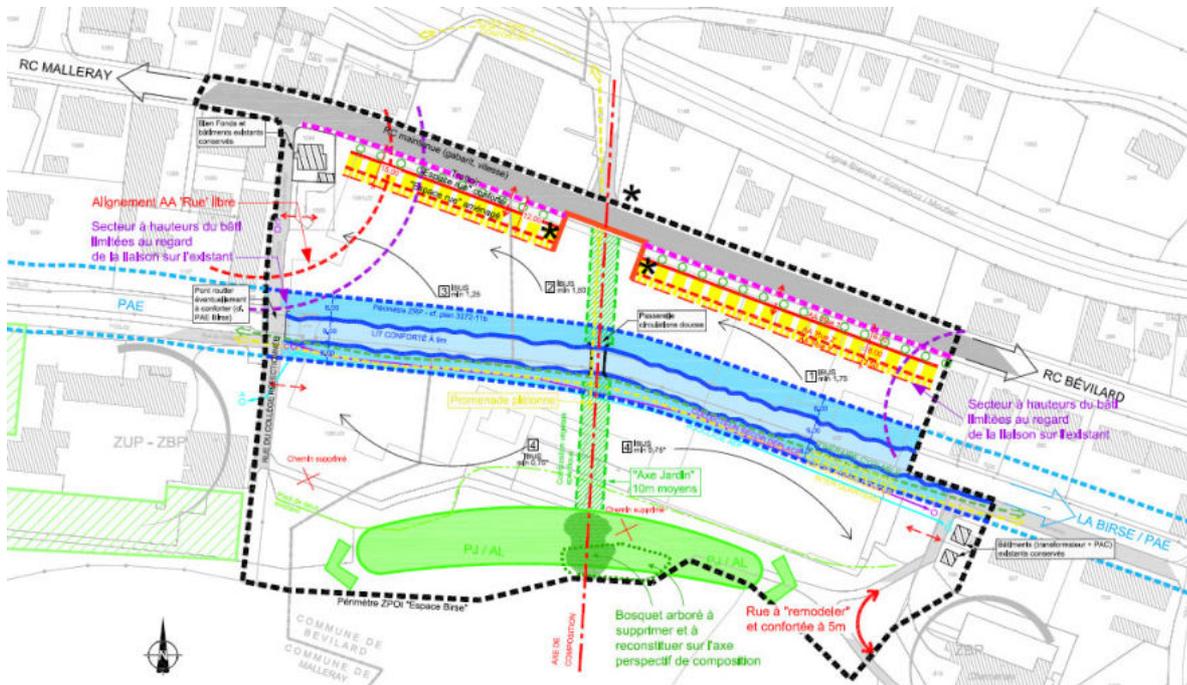
- a) Dans les pôles stratégiques régionaux (*projet ABR, NPR*), identifier les secteurs de la zone à bâtir existante qui se prêtent particulièrement bien à des mesures de densification urbaine ou de réhabilitation.
- b) Accentuer l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par la création de zones d'habitat ou d'Activités bien desservies.
- c) Encourager les initiatives en faveur de la réhabilitation de quartiers, la réalisation de mesures urbanistiques, les aménagements routiers, etc., ces mesures devant permettre de densifier l'habitat tout en rendant des quartiers plus attrayants.
- d) Engager une 'culture du bâti' probante et efficiente.

Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Clé de financement
Responsabilité Région ( <i>Jb.B</i> )	Autres organes concernés Communes ; OACOT
État de coordination  Coordination Régulée	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale  Au titre de la Mesure A_o7 PDC 2030, « lorsqu'elles envisagent des classements en zone à bâtir ou des changements d'affectation dans les limites des besoins en terrains à bâtir destinés au logement et aux activités qu'elles peuvent faire valoir pour les 15 prochaines années, les communes établissent une vue d'ensemble de leur potentiel d'urbanisation interne répondant aux critères énoncés à l'article 47 OAT. <b>Cette obligation ne s'applique toutefois pas aux pôles d'importance cantonale au sens de la fiche de mesure A_o8.</b> ». En soutien aux 'secteurs d'habitat dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt régional', la Région Jura bernoise demande à ce que ceux-ci bénéficient d'une mesure similaire par la déduction pour moitié des surfaces libres de construction ou insuffisamment densifiées contenues dans ces périmètres. La situation de 'blocage' des sites de Tramelan 'Sur les Brues' et de Tavannes 'Sur les Pontins' ( <i>cf. Mesure JB.U-PH.2</i> ) motive et justifie expressément cette demande.
Dépendances et limites avec d'autres Mesures	
<b>Groupe de Mesures JB.U-A.1 ; JB.U-A.8 ; JB.U-A.9</b>	
Documents	
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Entre autres Mesures A_o8 et C_o4 PDC 2030</li><li>▪ INC 2015 – Stratégie de protection du patrimoine du Canton de Berne</li><li>▪ Conseil fédéral 2018 – Préserver la physionomie des localités suisses</li><li>▪ Conseil fédéral 2020 - Stratégie interdépartementale d'encouragement de la culture du bâti</li><li>▪ Projet ABR</li><li>▪ Projet de Centres en réseau (<i>ARJB 2015, cf. Annexe 6</i>)</li><li>▪ Projets de Territoire et PAL communaux</li></ul>	

## Valbirse 'Espace Birse' - Pôle 'habitat' affecté à la ZàB d'importance cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.1.1			Horizons B/C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U2-o1-o1		Valbirse	

Carte (PDIC-EB, Carte d'Objectifs n° 3272-11a, mars 2o15)



### Description

- 1) Dans la première CRTU ce secteur était défini comme secteur de restructuration industrielle d'importance régionale. Depuis, l'usine Schaublin qui occupait ces locaux industriels a reconstruit son outil industriel à la porte Est du Village de Bévillard (*inauguration juin 2o13*) et la société Real Estate a racheté ce terrain pour y développer le projet immobilier « Espace-Birse ».
- 2) Le secteur affecté en 2o14 en Zone à Planification Obligatoire Intercommunale (ZPOI, *Communes de Malleray et de Bévillard*), fait l'objet en 2o15 d'un Plan Directeur Intercommunal d'agencement (PDIC-EB) qui permet l'édition d'un premier Plan de Quartier (PQ 1) pour deux bâtiments en 2o16.
- 3) Le projet de parc résidentiel « Espace Birse » prévoit la construction d'une zone mixte, bien qu'essentiellement de l'habitat, avec un potentiel de 16o logements, dans des bâtiments comprenant jusqu'à sept étages (*hauteur de 22 mètres*).
- 4) Avec 53 logements livrés au printemps 2o18, la construction va se faire par étapes durant probablement les vingt prochaines années avec un assez remarquable Indice Brut d'Utilisation du Sol (IBUS) minimum de 1.
- 5) La remise à ciel ouvert de la Birse et la création d'un chemin au bord de la Birse pour la mobilité douce ont été réalisés concomitamment au PQ 1 (2o17-2o2o).

### Opportunité et utilité

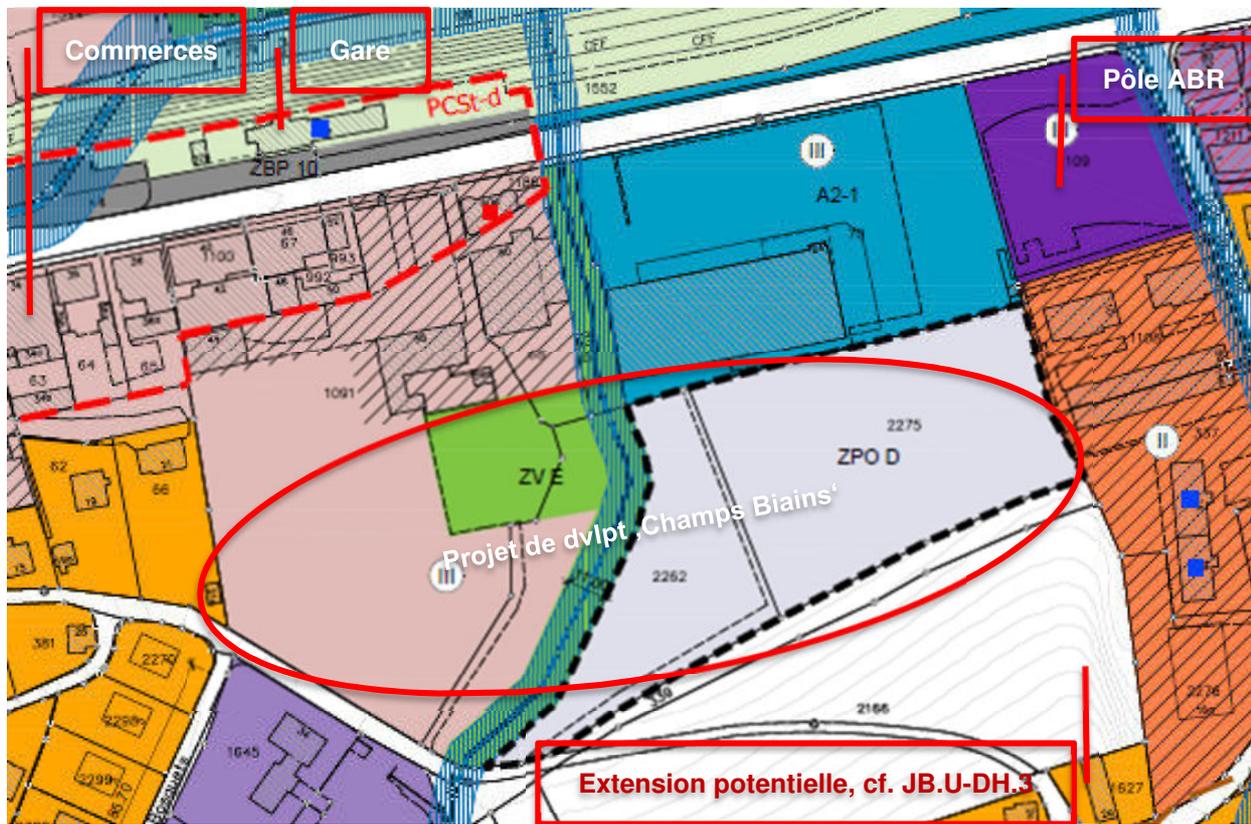
- a) L'intérêt du projet réside en particulier dans le fait qu'il a gommé une friche industrielle d'une part et, d'autre part, qu'il permet la création de nombreux logements avec une excellente qualité de desserte par les transports publics (*2oo m de la gare*).
- b) Projet très structurant, avec des effets positifs attendus sur de nombreuses autres problématiques territoriales à Valbirse (*traversée du Village, augmentation attendue de l'utilisation des TP, permettant de justifier une cadence à la demi-heure entre Sonceboz et Moutier, amélioration des qualités environnementales et de la qualité de vie au centre de Valbirse avec la mise à ciel ouvert de la Birse et l'amélioration de la piste cyclable, etc.*).
- c) Le projet Espace Birse est reconnu d'importance cantonale par le Canton et bénéficie de l'accompagnement des services de l'aménagement du territoire en tant que « Grand projet ». Ce statut, défini par la fiche A\_o8 du PDC 2o3o, permet à la Commune de ne pas comptabiliser ce pôle d'importance cantonale dans ses quotas de réserves de zones à bâtir (*cf. Mesure A\_o7 PDC 2o3o*).

Coûts ( <i>mios CHF</i> )		Clé de financement <b>Privé</b>	
État de planification En attente PQ n° 2		Étapes de mise en œuvre	
Responsabilité Commune		Autres acteurs Région ( <i>Jb.B</i> ) ; OACOT	
Coordination transports et urbanisation			
Desserte TP	suffisante	Superficie ( <i>ha</i> )	3,5
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone ( <i>ha</i> )	-
		SDA ( <i>ha</i> )	-
État de coordination		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
<b>Coordination Réglée</b>			
Besoin de coordination, interdépendance			
La Route Cantonale est, au droit de la ZPO, comprise dans celle-ci ( <i>OPC</i> ). Une passerelle est à construire au-dessus de la Birse ( <i>OPC</i> ).			
Dépendances et limites avec d'autres Mesures			
Modification mineure de la piste cyclable prise en compte dans le PS-TC cantonal Requalification de la route cantonale ( <i>cf. Mesure JB.TIM-Màn.7</i> )			
Documents			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ZPOI 2014</li> <li>▪ PDIC-EB 2015</li> <li>▪ PQ 1 2016</li> <li>▪ PAL Valbirse</li> </ul>			

## Reconvenir 'Champs Biains' - Pôle 'habitat' affecté à la ZàB d'importance cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.1.2			Horizons B/C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
-		Reconvenir	

Carte (extrait du Plan de Zones d'Affectation, état janvier 2022)



### Description

Les possibilités de densification offertes par le secteur des Champs Biains, celui-ci exceptionnellement bien desservi par les transports publics, sont remarquables avec :

- 1,95 hectare idéalement situé au centre du Village, à deux pas de la Gare, des commerces et du futur pôle ABR 'Justice et Police' ;
- un contexte urbain qui, adossé au pôle 'Justice et Police', permet un habitat dense ;
- un secteur plus largement compris dans les réflexions du secteur de la Gare en termes de restructuration / densification (*Grand'Rue n° 48-50*) et de formalisation d'une nouvelle façade en rive Nord de la Route cantonale (*de la Gare à la 'frontière' de Loveresse*) ;
- potentiellement, un confortement des surfaces constructibles vers le Sud (cf. **Mesure JB.U-RD.2.2**).

### Opportunité et utilité

- La mesure JB.U-DH.2.2 CRTU 2021 préconisait la maîtrise foncière par la Municipalité, c'est désormais chose faite grâce à une opération judicieusement menée par l'Exécutif municipal, aussi bien en termes financiers qu'en termes d'aménagement du territoire. En effet, grâce à la décision de l'Assemblée Municipale du 13 décembre 2021 d'accepter l'acquisition par la Municipalité du bf 2262 et du Sud du bf 1091, une importante partie du foncier des Champs Biains est désormais maîtrisée par la Commune.
- De fait, des perspectives et un développement qui permettent un appui probant au pôle ABR 'Justice et Police' et justifient, de l'avis de la Région, une pleine appréciation de 'secteur d'importance cantonale' et un état de 'Coordination Régulée'.

### Coûts (mios CHF)

Part financière pour la viabilisation de la ZPO 'Champs Biains' estimée par la Commune à 1,6 mio CHF (part 'Collectivité') pour les mesures de

### Clé de financement



renaturation du ruisseau et de régulation des aléas d'inondation, les compléments / confortements de viabilité à apporter à la rue Le Benevis (réseaux, mesures PGEE et aménagement de la rue) et aux compléments des réseaux d'AEP (distribution et bouclage) et d'assainissement.

État de planification	Étapes de mise en œuvre
Le PAL de la Commune de Reconvilier est actuellement en cours de modification.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Adoption et approbation de la modification du PAL (2025 / 2026).</li> <li>2) Ediction d'un Plan de Quartier pour la ZPO, celui-ci plus globalement compris dans les réflexions générales du secteur (Grand'Rue, bf 1091 et 2273 auxquels peut s'ajouter un potentiel d'extension de 1,9 ha vers le Sud, ...).</li> </ol>

Responsabilité Commune	Autres acteurs Propriétaire foncier bf 2275 ; Région (Jb.B)
---------------------------	--

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	1.96
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone (ha)	0
		SDA (ha)	0

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
Coordination Régulée	<p>Par le choix 'stratégique' opéré dans le cadre du projet ABR (pôle Justice et Police installé à Reconvilier) mais également au regard de la situation effective du site des Champs Biains (celui-ci répond en l'état aux attendus d'un pôle d'importance cantonale au titre de la Mesure A_08 PDC 2030), la Région Jura bernoise. Bienne demande la modification / le complément des Mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ A_08 : verso – Pôles d'urbanisation d'importance cantonale consacrés au logement et aux affectations mixtes : ajouter le site des Champs Biains de Reconvilier</li> <li>▪ C_01 : verso - Le réseau de centres du Canton de Berne : élargir le 'centre régional de 4<sup>ème</sup> niveau' de Tavannes à la Commune de Reconvilier (sans Saules ni Loveresse en cas de fusion) pour n'en former qu'un : Tavannes-Reconvilier 'Centre régional de 4<sup>ème</sup> niveau'.</li> </ul>

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-DH.2 ; JB.U-RD.2.1 ; JB.U-A.8**

Documents

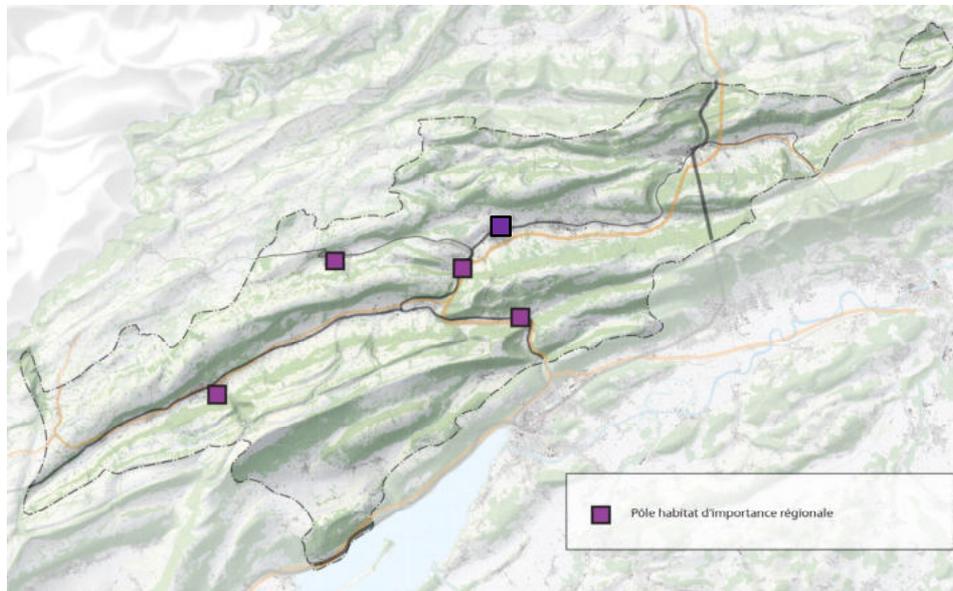
- Projet de Centres en réseau (ARJB 2015, cf. **Annexe 6**)
- Projet ABR et StratEco 2030
- PAL de Reconvilier



## Pôles 'habitat' / 'mixte' affectés à la ZàB d'intérêt régional

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.2		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U2.o2 (2o16)		U-PH Pôle d'habitat	

Carte



Description de la mesure

1) Cinq secteurs sont portés par la CRTU 2o25 :

- trois issus des CRTU 2o17 et 2o21 (*Tramelan, Tavannes et Péry*) avec un site au potentiel déjà bien apprécié (*Péry*) et deux sites en 'stand by' au niveau des PAL communaux respectifs (*Tramelan et Tavannes*),
- un nouveau secteur 'multisites' à Villeret à développer (*en substitution du secteur de Saint-Imier Longines \**) et,
- un nouveau secteur à Reconvilier.

2) Pour les sites en 'stand by', même si les horizons de mise en œuvre vont bien au-delà de la portée quadriennale de la CRTU, voire même de l'appréciation d'un horizon C, il est indispensable de les maintenir 'actifs' compte tenu du temps long nécessaire aux planifications, négociations, acquisitions foncières, mise en place des financements puis élaboration détaillée des projets. Les exemples des ZPO "Espace Birse" (**Mesure JB.U-PH.1.1**) et "Champs l'Allemand" (**Mesure JB.U-PH.2.2**) le démontre parfaitement.

3) Ces sites font l'objet de conditions et démarches particulières afin de s'assurer que l'ossature de leur développement corresponde à des exigences élevées en termes de programmation et d'intégration urbaines, de densité de logements et de valorisations environnementales.

4) La densification au sens large (*imposée par la raison et la volonté populaire dans le cadre de la révision de la LAT en 2o13 – acceptée à 62,3o % dans l'AaJb*) et l'augmentation des diverses sollicitations sur l'espace bâti et non bâti se traduisent par une lourdeur croissante des règles, instruments et procédures à observer.

5) Nonobstant, dans ce contexte grand consommateur des ressources de la Collectivité (*énergies des personnels, temps, finances, ...*), nous ne répondons pas dans le Grand Chasseral au devoir stratégique d'une qualité élevée du milieu bâti en édulcorant, atténuant, simplifiant les règles fondamentales de nos communes en termes d'aménagement du territoire et de construction (*RCC*). L'action est bel et bien dans le renforcement des garde-fous de celles-ci, en affirmant des engagements sur les valeurs de notre patrimoine quitte à devoir se confronter plus énergiquement à tous autres intérêts variés, contribuant ainsi à la sauvegarde objective de la physionomie des localités et au développement durable du milieu bâti dans le Jura bernois.

6) Car, au milieu de nos incertitudes, nous savons cependant que le futur de notre société essentiellement villageoise dépendra de notre capacité à inventer de nouveaux modèles de développement synonymes d'espaces urbains résilients, porteurs de diversité où il fera bon vivre ; ces espaces fonctionnant alors comme 'attracteurs' parce que l'on se rassemble là où les choses se passent et ... on recherche

spontanément 'le beau' et 'l'agréable'.

7) La 'culture du bâti' (*Déclaration de Davos, 2018*) n'a rien d'une thématique élitiste, elle est au contraire une injonction à promouvoir nos spécificités régionales et doit trouver dans les 'laboratoires' des 'secteurs d'importance régionale' tout l'écho d'un environnement construit qui influence bien-être, cohésion sociale et sentiment d'appartenance au lieu.

8) Le "Pritzker" (*'prix Nobel' de l'architecture*) aura maintes fois, entre autres avec les Hollein (1985), Rossi (1990), Siza (1992), ... jusqu'en 2009 avec le suisse Peter Zumthor puis encore Wang (2012), récompensé le "régionalisme critique", à savoir une identité architecturale considérant que « la tradition est un enjeu pour l'innovation ». Ce n'est donc plus une architecture d'objets mais d'objectifs, ceux-ci au service de notre Région. C'est ainsi ouvrir les champs de la réflexion, sans dogmatisme, qu'un urbanisme et une architecture aux accents de "régionalisme critique" sont inventifs, créatifs, contemporains et, qu'ils contribuent à affermir une identité qui, contextuellement et économiquement, seront à tous titres probants.

9) La Mesure A\_o1 PDC 2030 définit les objectifs d'IBUSds à atteindre pour chaque type d'espace (cf. aussi **annexe A3 CRTU**) mais les 'secteurs d'importance régionale' nécessitent dans tous les cas une densité supérieure.

\* Le secteur Saint-Imier Longines est supprimé de la CRTU au regard de la ferme opposition de son propriétaire d'investir ce terrain. Avec la réalisation de la nouvelle halte ferroviaire de La Clef, ce dernier secteur lui est préféré (cf. **Mesure JB.U-DH.1**).

#### Opportunité et utilité

- Les 'secteurs d'importance régionale' font échos aux pôles de compétences ABR et sont situés au contact des plus importants de ceux-ci (*Saint-Imier, Tramelan, Tavannes, Reconvilier et Bienne*).
- Dans ces secteurs il est apprécié atteindre une densité de l'habitat supérieure aux standards cantonaux (*Mesure A\_o1*), réponse idoine à une Urbln
- à la moyenne du tissu existant tout en s'intégrant dans le site. Cette mesure vise à construire là où les infrastructures existent déjà pour réduire les coûts à long terme pour les communes.

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

Responsabilité

Autres organes concernés

Région (*Jb.B*)

Communes

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination Régulée

Par le choix 'stratégique' opéré dans le cadre du projet ABR (*pôle Justice et Police installé à Reconvilier*) mais également au regard de la situation effective du site des Champs Biains (*celui-ci répond en l'état aux attentes d'un pôle d'importance cantonale au titre de la Mesure A\_o8 PDC 2030*), la Région Jura bernoise. Bienne demande la modification / le complément des Mesures :

- A\_o8 : verso – Pôles d'urbanisation d'importance cantonale consacrés au logement et aux affectations mixtes : ajouter le site des Champs Biains de Reconvilier
- C\_o1 : verso - Le réseau de centres du Canton de Berne : élargir le 'centre régional de 4<sup>ème</sup> niveau' de Tavannes à la Commune de Reconvilier (*sans Saules ni Loveresse en cas de fusion*) pour n'en former qu'un : Tavannes-Reconvilier 'Centre régional de 4<sup>ème</sup> niveau'.

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1.1 ; JB.U-A.1.2 ; JB.U-A.5**

Documents

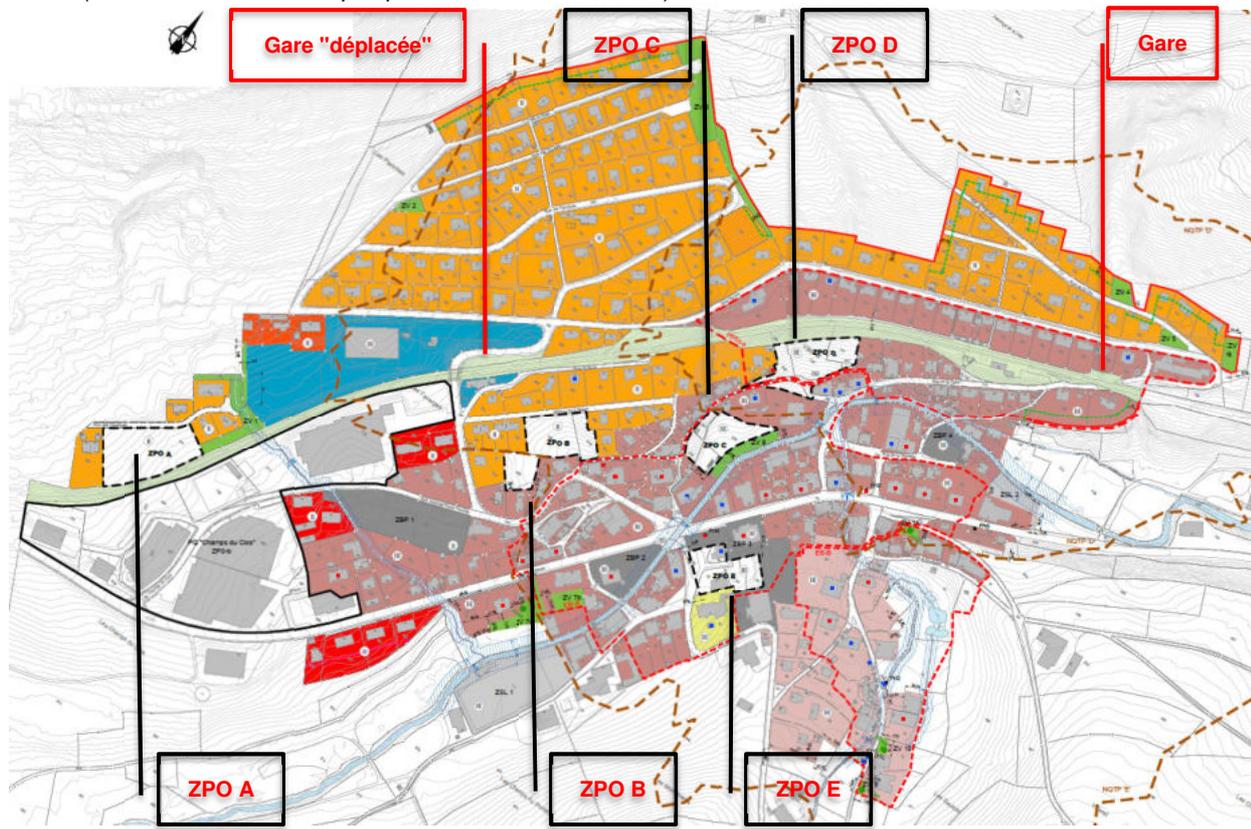
- PDC 2030
- Projets de Territoire et PAL communaux



## Villeret / ZPO - Pôle multisites 'habitat' affecté à la ZàB d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.2.1			Horizons B/C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
-	JB.U-PH.2.2 CRTU 2o21 – Saint-Imier ter- rains Longines	Villeret	

Carte (PZA n° 3415-1o, adopté par l'AM du 05.12.2o22)



### Description

- 1) Ce secteur 'multisites' figure d'emblée en 'Coordination en Cours' dans la mesure où :
  - le PAL a été adopté par l'Assemblée Municipale en décembre 2o22 et que l'édiction de cinq nouvelles Zones à Planification Obligatoire (ZPO) vise fondamentalement l'objectif affirmé de conforter la constructibilité des tissus existants, à ce jour insuffisamment densifiés, et répartis entre de nombreux propriétaires afin d'en coordonner la construction en respect des prescriptions imposées à la Commune par le PDC 2o3o ;
  - l'intérêt de plusieurs sites, totalisant plus de 18'000 m<sup>2</sup> compris dans le même tissu villageois, permet de proposer un panel de 'produits' immobiliers diversifié, tant dans la mixité des typologies de logements (*du studio au 5 pces et +*) que dans les formes urbaines en miroir des différents tissus dans lesquels s'inscrivent ces ZPO ;
  - la gare une fois déplacée, sera au cœur de ce dispositif d'intensification urbaine.
- 2) L'importance stratégique de ce secteur 'multisites' - Saint-Imier voit son statut de pôle de compétences régional conforté par le projet ABR - justifie pleinement son inscription dans la CRTU.

### Opportunité et utilité

- a) Densification urbaine en appui du pôle de compétences ABR de Saint-Imier et à l'important bassin d'emploi que représente le secteur Champs du Clos.
- b) Appui à la PolUrbln envisagée par l'Exécutif municipal (*expérience de mise en œuvre à partager ensuite avec les autres communes de la Région*).
- c) Confortement de l'installation de chauffage à distance.

Coûts (mios CHF)

Clé de financement

Communes – privés (cf. RCo PAL n° 3415-5o A)

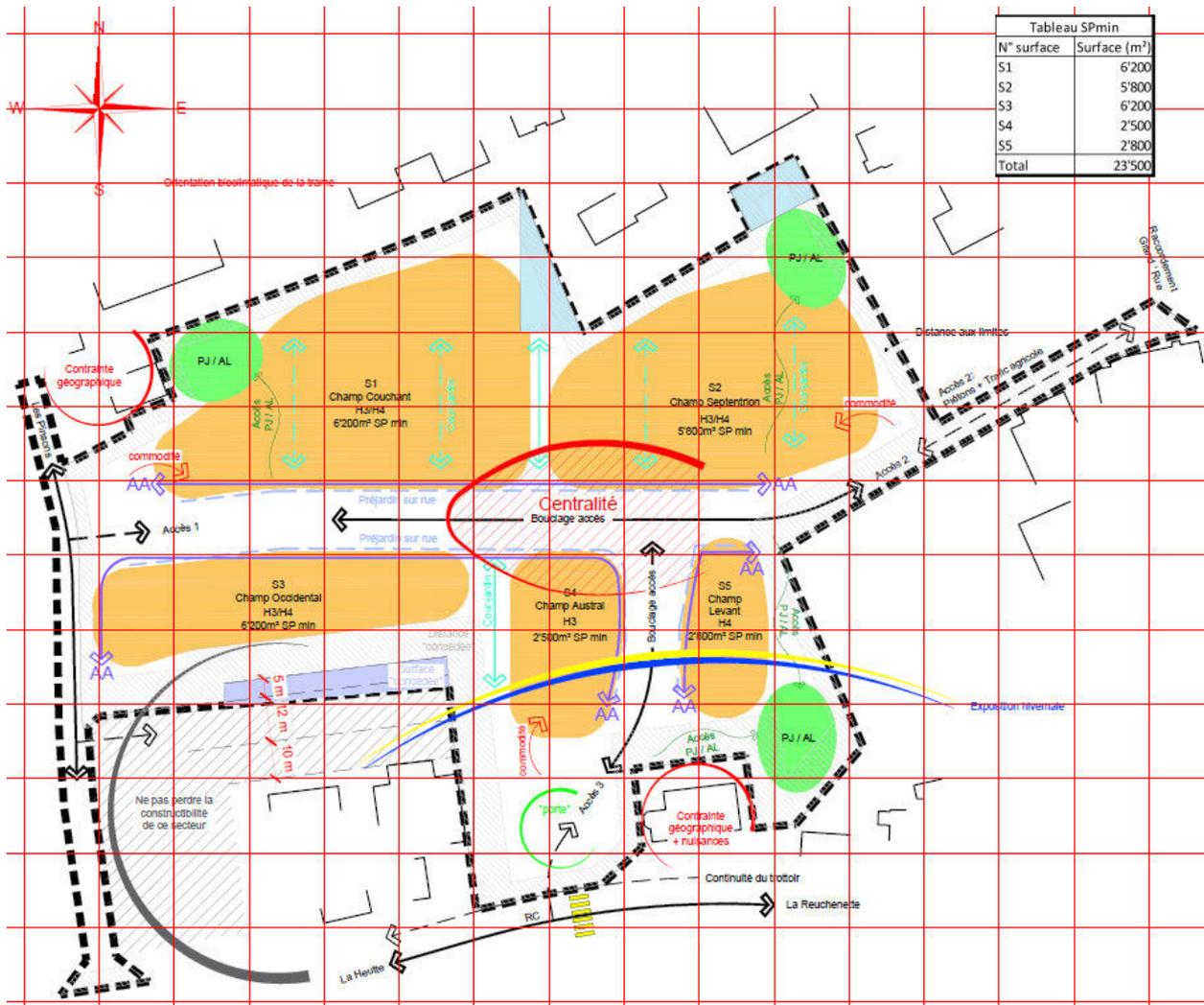


État de planification		Étapes de mise en œuvre	
Plans de Quartiers à élaborer			
Responsabilité		Autres acteurs	
Commune		Région ( <i>Jb.B</i> ) ; Propriétaires fonciers	
Coordination transports et urbanisation			
Depuis le 12 décembre 2021, une ligne de bus CJ relie le centre de Villeret à l'hôpital de Saint-Imier tout en passant par la gare de Saint-Imier. A la session d'hiver 2023 du Grand Conseil, le Gouvernement a demandé au Parlement cantonal d'approuver différentes adaptations de l'horaire à partir de décembre 2024 et notamment l'intégration de la ligne de bus "Villeret Centre – Saint-Imier gare – Saint-Imier hôpital" dans l'offre cantonale.			
Desserte TP	Suffisante	Superficie ( <i>ha</i> )	1,82
Qualité de desserte TP	D / E / F actuellement ; D / E à terme	Mise en zone ( <i>ha</i> )	0
		SDA ( <i>ha</i> )	0
État de coordination		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
Coordination en Cours			
Besoin de coordination, interdépendance			
Dépendances et limites avec d'autres Mesures			
Documents			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PAL Villeret</li> </ul>			

## Péry 'Champs l'Allemand' - Pôle 'mixte' affecté à la ZàB d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.2.2		4	Horizons B/C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U2-o2.o3 (2o16)		Péry-La Heutte	

Carte (PDCA – Carte d'objectifs n° 1797-1o1, nov. 2o17)



### Description

1) Avec une surface d'un peu plus de 2,9 ha, le secteur des Champs l'Allemand à Péry (ZPO 'Champs l'Allemand' aux termes du PAL de Péry) figurait déjà, en 'Coordination en Cours' dans la première CRTU. Avec un état de coordination maintenu et 'hissé' en priorité B, ce site a été repris dans la deuxième CRTU au regard du Niveau de Qualité de sa desserte par les Transports Publics (NQTP D) qui répond aux exigences cantonales, d'une part et, d'autre part, par sa proximité avec la Ville de Bienne (par ailleurs l'un des pôles de compétence du projet ABR), respectivement des Champs de Boujean.

2) A deux pas de la gare de Péry (ligne ferroviaire Bienne – LCdF, Bienne à 1o min.) et au bénéfice de la ligne de bus 73 (TPB - Transports Publics Biennois) à la cadence confortée depuis son ouverture en décembre 2oo9 (initialement 8 trajets A/R, aujourd'hui 15 trajets A/R avec cadence à l'heure) et prolongée dans son parcours (initialement Péry-Chps de Boujean-Orpond, aujourd'hui Péry-Chps de Boujean-Pieterlen), le développement du secteur des 'Champs l'Allemand' permettra de pérenniser cette offre en TP particulièrement intéressante.

3) A ce stade, ces études permettent de préciser le programme de la ZPO, respectivement des Plans de Quartier (PQ) à édicter :

- emprise de la ZPO : 29'34o m² / IBUS : o,8 ;
- bâtiments essentiellement de logement avec possibilité d'une mixité d'usage à rdc ;
- HFG de 11,5 m. max, soit 4 étages (R+3) ;



- orientation du bâti privilégiant les apports solaires du matin et l'après-midi (axe N-S) avec appartements majoritairement 'traversants' ;
- potentiel de 168 lgts soit 353 hab. (~120 hab/ha) ;
- tendre à développer le premier projet de 'Quartier à Energie Positive' (QEP) dans le Jura bernois ;
- stationnement résidents exclusivement en sous-sol / stationnement 'visiteurs' extérieur d'env. 35 places.

4) Notons que dans le Sud de la ZPO, au contact de la Route cantonale et des constructions existantes bordant celle-ci, il serait probablement profitable, à l'échelle de la ZPO en tant que telle mais également pour son voisinage, d'envisager une affectation mixte.

#### Opportunité et utilité

- a) Développement d'un nouveau pôle d'habitat de densité relativement élevée (IBUS 0,8 et 4 étages max. prescrits au RCC) à proximité de l'offre en transports publics (train + bus).
- b) Un projet bien programmé et par étapes doit permettre à la Commune de profiter de cette zone sans provoquer des déséquilibres notamment en termes d'effectifs scolaires.
- c) La taille de ce pôle permet d'envisager un développement d'ensemble avec des typologies variées (habitat individuel, habitat individuel groupé, habitat collectif, une mixité sociale et un nombre d'étages variable).

Coûts (mios CHF)

Clé de financement

Communes - privés

#### État de planification

Faisabilité en cours de planification.

#### Étapes de mise en œuvre

- a) Les faisabilités de développement de la ZPO 'Champs l'Allemand' font l'objet de présentations régulières aux propriétaires fonciers depuis les travaux de modification du PAL de Péry en 2012. Ainsi, préalablement à toute procédure d'Information et Participation de la Population (IPP, art. 58 LC), une démarche participative est menée par la Commune au plus près des intérêts partagés liés au développement du secteur. Aux premières esquisses (2012-2014) s'est substituée une 'étude préliminaire' (2017) afin d'affiner objectifs, principes de composition et potentialités constructives, apprécier des étapes de phasage, quantifier les coûts de la viabilisation et assurer les premiers contacts avec développeurs et promoteurs (2018-2019).
- b) La Commune doit s'assurer de la disponibilité des terrains et établir, au besoin avec le soutien du Canton et de la Région, des dispositions contractuelles avec les propriétaires / promoteurs / ou autres investisseurs qui accompagnent les étapes de réalisation du projet.

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Région (Jb.B) ; Propriétaires fonciers

Coordination transports et urbanisation

Trottoir sur RC (OPC)

Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	2,9
Qualité de desserte TP	D / E	Mise en zone (ha)	0
		SDA (ha)	0

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination Régulée

Cf. Mesures JB.U-A.1 et JB.U-PH

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.8 ; JB.U-A.9**

#### Documents

- PAL de Péry approuvé le 21.03.2013 (document en cours de modification / fusion avec le PAL de La Heutte)
- Horaires ligne de bus 73
- PDCA « étude préliminaire » (nov. 2017)

## Tavannes 'Sur les Pontins' - Pôle 'habitat' affecté à la ZàB d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.2.3			Horizons A/B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U2.o2.o4 (2016)		Tavannes	

Carte



Description

1) Le pôle habitat 'Sur les Pontins' a été inscrit dans la 2<sup>ème</sup> CRTU à la suite de la phase d'Information et de Participation de la Population (*IPP*) menée dans le cadre de la modification du PAL en 2015, car il était envisagé de modifier l'affectation du secteur (*Activités vs habitat*). La Commune estimait en effet que l'accès au site n'était pas adapté pour un secteur d'Activités (*passage à niveau CFF / impact sur les quartiers d'habitations proches, etc.*).

2) La Région a répondu favorablement à cette demande, en inscrivant le pôle habitat en 'information préalable'. Le maintien de ce secteur en Activités se justifiait difficilement, d'autant qu'aucun projet n'y a jamais vu le jour, d'une part et, d'autre part que la Commune de Tavannes possède encore des surfaces importantes pour les activités dans le secteur Pleine Eau.

3) Il conviendra dès lors de corriger l'affectation du secteur lors de la prochaine modification du PAL de Tavannes (*horizon 2030-2035*), dans la mesure où cela n'a pas pu être fait en 2021-2022 (*compte tenu des réserves CMH trop importantes pour 'digérer' le site des Pontins*) et ainsi faire évoluer l'état de coordination à la CRTU.

4) Le parcellaire qui compose ce secteur sur une surface totale de 1.8 hectare est entièrement en mains privées mais, notons que les contacts entre propriétaires et Autorités municipales sont fréquents et constructifs.

Opportunité et utilité

a) Le changement d'affectation envisagé apparaît opportun à toutes les parties.

b) Le Niveau de Qualité de la desserte par les Transports Publics (*NQTP*) du secteur est satisfaisant (*niveau E, avec un accès aisé à la gare et globalement plat*) ce qui tend à envisager un IBUS élevé.

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

Commune - privés

État de planification

Étapes de mise en œuvre

La modification du PAL de Tavannes a été adoptée par l'AM le 13 décembre 2021.

Corriger l'affectation du secteur lors de la prochaine modification du PAL de Tavannes (*horizon 2030-2035*).

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Propriétaires fonciers

Coordination transports et urbanisation

---

Desserte TP	<b>Suffisante</b>	Superficie (ha)	<b>1.8</b>
Qualité de desserte TP	<b>E</b>	Mise en zone (ha)	<b>0</b>
		SDA (ha)	<b>0</b>

---

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale		
Coordination en Cours	<b>Cf. Mesures JB.U-A.1 et JB.U-PH</b>		

---

Besoin de coordination, interdépendance

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

---

Documents

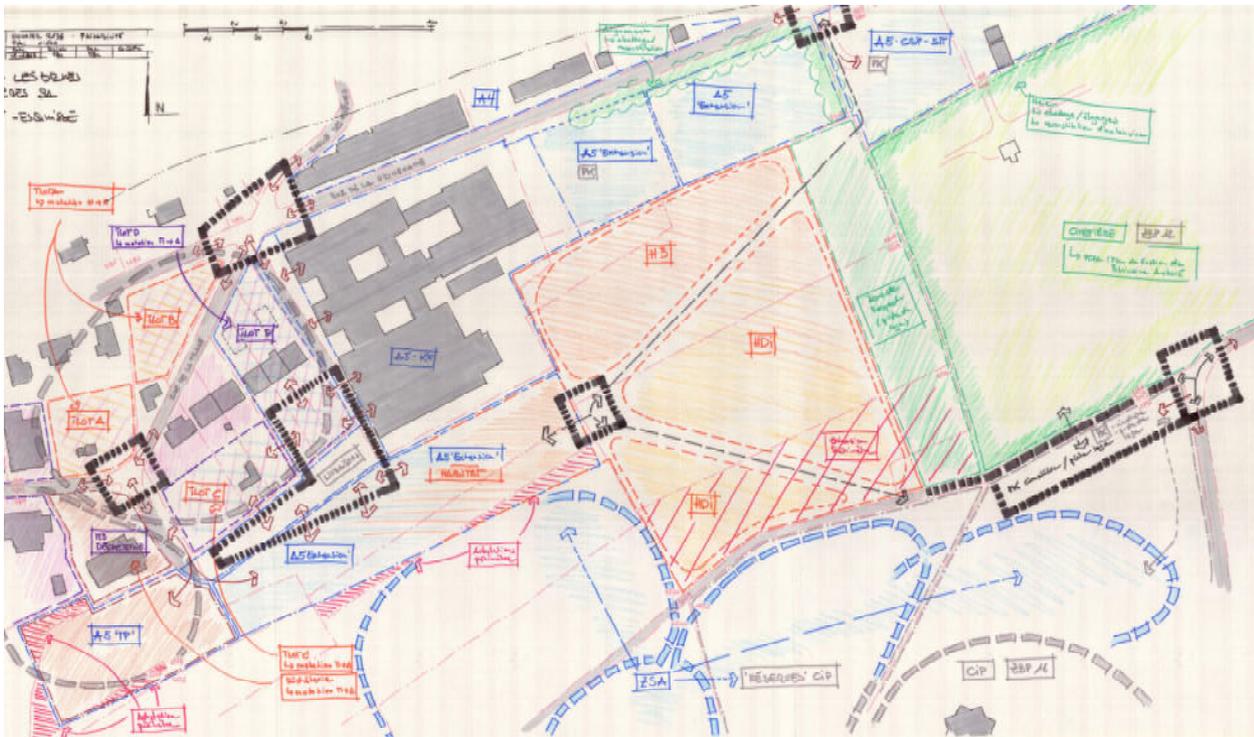
- PAL de Tavannes

---

## Tramelan 'Sur les Brues' - Pôle 'mixte' affecté à la ZàB d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.2.4			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U2-o2.o5 (2016)		Tramelan	

Carte (Faisabilité-Esquisse n° 4136, 2017)



### Description

1) Bordée au Nord par la Rue de la Promenade, adossée au cimetière à l'Est (ZBP 12) et à une zone Mixte à l'Ouest, avec une limite Sud attenante à la zone agricole au-delà de laquelle se trouve l'assiette d'emprise du CIP (et à l'Ouest de celle-ci, les surfaces pressenties en ZSA), la zone d'Activités A5 (pôle 'Sur les Brues') est encore largement exempte de constructions / installations si ce ne sont :

- extrémité Est : Services Techniques de la Municipalité de Tramelan et plateforme de stationnement pour le site de Regenove (Centre Social Protestant, CSP, vis-à-vis en zone A6),
- extrémité Ouest en rive de la Rue de la Promenade : entreprise Kummer Frères SA (avec des emprises d'évolution des livraisons-stationnements débordant sur la zone mixte voisine).

2) On constate ainsi aisément que lorsque ces terrains ont été affectés à la zone à bâtir, qui plus est en zone d'Activités (!), aucun concept n'a véritablement été échafaudé quant à un aménagement déterminé avec plus ou moins de précisions ainsi, il s'est opéré une mise en zone à la 'parcelle' sans vision stratégique de développement du secteur.

3) Le secteur 'Sur les Brues', ainsi actuellement affecté en Zone d'Activités (A5) au Plan de Zones (PZ) de Tramelan, a été très directement concerné par les réflexions menées lors de la dernière étape de modification du PAL relative aux ZIZA, lesquelles de s'interroger sur le maintien de certains secteurs d'Activités 'sans intérêt marqué' depuis plus de trente ans.

4) Le secteur 'Sur les Brues' est très clairement de ceux-là compte-tenu :

- de sa topographie, incompatible avec les besoins de façonner des plateformes pour y aménager des locaux d'Activités (évent. quelques aptitudes à recevoir pour partie des petits ateliers d'artisanat) ;
- d'une desserte routière qui est bonne depuis le Centre de la Localité, cependant avec toute la problématique des croisements entre quai marchandises des CJ, gare routière, circulation, flux voyageurs / usagés de la Gare et de la Poste (zone "20") et les parcours des écoliers ; en l'état, l'évitement du parvis de la Gare n'est pas envisageable aussi, 'rajouter' du trafic d'entreprise ne reflète pas une préconisation idéale ;
- d'une desserte par les transports publics qui est par contre excellente (train et réseau de bus) et l'accessibilité PMR – PBS des plus aisées par la Rue de la Promenade ;
- de l'effet 'vitrine' imperceptible au-delà de la Gare (Rue de la Promenade) car le secteur est éloigné

des lieux de passages fréquentés de la Localité ; mais, la toute proximité du CIP peut, au même titre que pour le secteur 'Fin des Lovières', être un axe de développement opportun et en synergie d'une logique de cluster (?) ;

- des bruits et nuisances sur les zones d'habitat qui restent aujourd'hui modérés mais perceptibles sur le voisinage (*circulation, livraisons*).

5) Ce secteur a été inscrit comme pôle de développement d'importance régionale dans la 2<sup>ème</sup> CRTU, suite aux données de bases et aux réflexions menées dans le cadre au projet de Centres en réseau qui concluaient que d'un point de vue régional, le maintien de ce secteur en zone d'Activités (*à tout le moins pour partie*) ne se justifiait pas au regard de ses caractéristiques. La Commune de Tramelan, dans son processus de modification du PAL, arrive aux mêmes conclusions que la Région.

6) Ainsi, ces surfaces devraient logiquement évoluer vers des usages qui peuvent user de façon valorisante de leurs particularités et ainsi être affectées à de l'habitat, permettant d'offrir une typologie d'habitat tendant à un véritable quartier aux valeurs actuelles de Développement Durable (DD).

#### Opportunité et utilité

- a) Le développement de la zone 'Sur les Brues' est à apprécier au travers de différents enjeux et à des niveaux différents mais, en finalité, elle doit surtout être considérée comme un secteur important du développement futur de la cité tramelote.
- b) Avec l'opportunité d'une évolution de son affectation (*pour les surfaces encore libres de construction*) vers de l'habitat, 'Sur les Brues' sont à même de représenter, à terme, un quartier exemplaire pour Tramelan et le Grand Chasseral (*image, conformation, ambiances, ...*) au regard des principes et des attributs d'une Urbanisation vers l'Intérieur parfaitement maîtrisée.

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

État de planification

Étapes de mise en œuvre

En l'état du PAL de Tramelan, ce secteur reste en Information Préalable mais se doit de rester présent au sein de la CRTU

Corriger l'affectation du secteur lors de la prochaine modification du PAL de Tramelan (*horizon 2035-2040*).

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Propriétaires fonciers

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP

Suffisante

Superficie (*ha*)

1,8

Qualité de desserte TP

D

Mise en zone (*ha*)

0,45 (*compensés !*)

SDA (*ha*)

0

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination en Cours

Cf. **Mesures JB.U-A.1 et JB.U-PH**

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1 ; JB.U-A.8 ; JB.U-A.9**

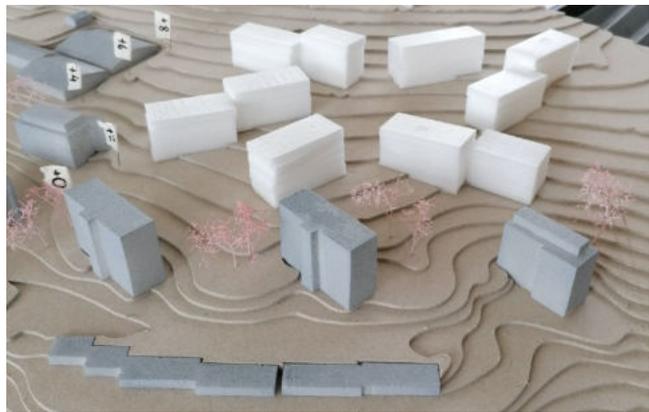
Documents

- PAL de Tramelan

## Reconvilier 'Grands Champs' - Pôle 'habitat' affecté à la ZàB d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.2.5			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
-		Reconvilier	

Carte (PQ 5271-001, juin 2022 / maquette d'étude volumétrique - études : mlzd)



### Description

- 1) En termes de PolUrbln, la modification en cours du PAL de Reconvilier tend à une intensification urbaine, plus particulièrement à l'égard des secteurs libres de construction d'emprise importante, à l'image de la ZPO B 'Grands Champs'. Pour celle-ci, préalablement existante, le projet de modification du PAL porte essentiellement à conforter sa constructibilité par des mesures de police des constructions.
- 2) Si ce n'est le bf 2254 (288 m<sup>2</sup>) qui appartient à la Municipalité de Reconvilier, l'ensemble des autres bfs est aux mains d'un même propriétaire à la suite de la décision de l'Assemblée municipale de décembre 2021 au cours de laquelle la vente de ces terres a été consentie.
- 3) Au projet de modification en cours du Plan de Zones d'Affectation (PZA), la ZPO B occupe une surface de 16'561 m<sup>2</sup>. Elle jouxte deux autres affectations de la ZàB avec, au Nord une zone H6 et à l'Est une zone d'Activités et, est contiguë à la Zone Agricole (ZAgr appréciée en SDA) sur ses façades Sud et Ouest. Actuellement la surface est cultivée de façon intensive en grandes cultures et l'emprise de la ZPO n'est pas concernée par quelque danger naturel que ce soit et est libre de toutes 'contraintes' naturelles (ni cours d'eau, ni haie, bosquet, arbre, ...).
- 4) Topographiquement, la limite Sud est assez uniformément située à la cote de 768,5 msm et, en limite Nord, globalement à 760 msm, soit une pente assez régulière de 8,68 %.
- 5) Géométriquement, sans considérer les deux 'antennes' Nord (bf 2254 en raccordement à la Rue du 16 mars) et Est (extrémité du bf 464 en raccordement à la rue Les Condémines), l'assiette constructible de la ZPO représente globalement un rectangle de 145 x 100 m.
- 6) Au projet de modification du PAL, la ZPO figure au plan d'extension du Chauffage à Distance (CàD) et au PGEE, l'ensemble de la surface est apprécié avec un raccordement à la Rue du 16 mars.
- 7) Dans la nécessaire logique de pouvoir garantir souplesse et 'modulabilité' prescriptives des surfaces à construire, en regard plus particulièrement de l'évolution incertaine du contexte économique de ces prochaines années, la maîtrise du programme urbanistique doit s'affranchir de la rigidité de cadres trop contraignants. Dès lors, le projet de RCC de l'Exécutif municipal pour la ZPO 'Grands Champs' esquisse des contraintes urbanistiques et architecturales certes mais, avec des marges de manœuvre à même de pouvoir tout à la fois garantir « souplesse et 'modulabilité' » et des caractéristiques de durabilité, de qualité et d'innovation.
- 8) Ainsi, dans un premier temps, la définition du Plan de Quartier tend à conserver cette flexibilité et maniabilité de l'outil prescriptif ; dans un second temps, si le terrain d'assiette du programme est aisé dans sa géométrie, le projet doit par contre jouer entre topographie, vis-à-vis avec les tours du 16 mars, vues vers Chandon et dégagement Sud ainsi qu'en direction de Tavannes.
- 9) De la sorte, couplés aux prescriptions portées au RCC, ces éléments définissent contextuellement l'évidence des premiers objectifs du projet immobilier pour lequel il est essentiellement recherché :
  - un quartier 'sans' voitures (plateformes de stationnement en sous-sol) ;
  - pour chaque logement, une relation visuelle avec le 'grand' paysage ;
  - des espaces privés extérieurs pour chaque logement dirigés / orientés vers 'l'extérieur' ;

- une ventilation naturelle, ensoleillement généreux et agréable par l'orientation donnée aux logements.

<sup>10)</sup> Dans la CRTU 2021, la Région envisageait le dézonage de cette ZPO au bénéfice du développement du secteur de Champs Biains (cf. **Mesures JB.U-PH.1.2**) cependant, depuis, avec la formalisation du projet ABR (avec les sites de Reconvilier et de Tavannes) et surtout de son calendrier et, à l'appui du Projet de Territoire Reconvilier 2050 élaboré par la Municipalité, il y a nécessairement lieu d'apprécier la situation de façon plus informée, plus pertinente, plus aiguisée et actualisée.

<sup>11)</sup> Le projet esquissé, développé et mis au point pour la ZPO 'Grands Champs', exemplaire à tous points de vue, soutient d'autant plus une nécessaire nouvelle appréciation régionale et tend à ce que ce projet soit porté par la CRTU.

#### Opportunité et utilité

- La vente des bf des Grands Champs à un promoteur représente une splendide opération de politique foncière de la part du CM en garantissant la construction de ceux-ci à court/moyen terme et, en permettant l'acquisition par la Municipalité des bf des Champs Biains, ceux-ci à deux pas de la Gare et attenant à un projet d'intensification urbaine exemplaire (cf. **Mesures JB.U-PH.1.2 et JB.U-PA.2.2**) ;
- Un projet qui soutient le projet ABR - sites de Tavannes et de Reconvilier - par l'offre de logements pour les personnels qui, à défaut d'un NQTP favorable, en étant situé entre ces deux pôles (2,2 km, respectivement 1,3 km), permet des déplacements aisés à pied ou à vélo (Reconvilier est la 1<sup>ère</sup> Commune de l'AaJb à décrocher le label de 'Communes en santé' en 2023).
- Le 'Projet de Territoire Reconvilier 2050' (PTR 2050) avec, entre autres une complète considération de l'ISOS couplée aux modifications relatives à la ZPO portées au RCC dans le cadre de la modification du PAL en cours, répond pleinement aux attendus du droit supérieur.
- Le projet de construction est à bout touchant et permet de parfaitement répondre au calendrier ABR.

Coûts (mios CHF)

Clé de financement

État de planification

Étapes de mise en œuvre

Le PAL de la Commune de Reconvilier est actuellement en révision.

- 1) Approbation de la modification du PAL par le Canton.
- 2) Adoption du PQ par le CM et approbation par le Canton.
- 3) Passé cette dernière, le site des Grands Champs est apprécié en état de Coordination Régulée.

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Propriétaire foncier

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP                      Insuffisante

Superficie (ha)                      1,66

Qualité de desserte TP      E

Mise en zone (ha)                      0

SDA (ha)                                      0

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination en Cours

Cf. **Mesures JB.U-A.1, JB.U-PH.1.2, JB.U-PH.2 et JB.U-PA.2.2**

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-PH.1.2 ; JB.U-PA.2.2; JB.U-A.8**

Documents

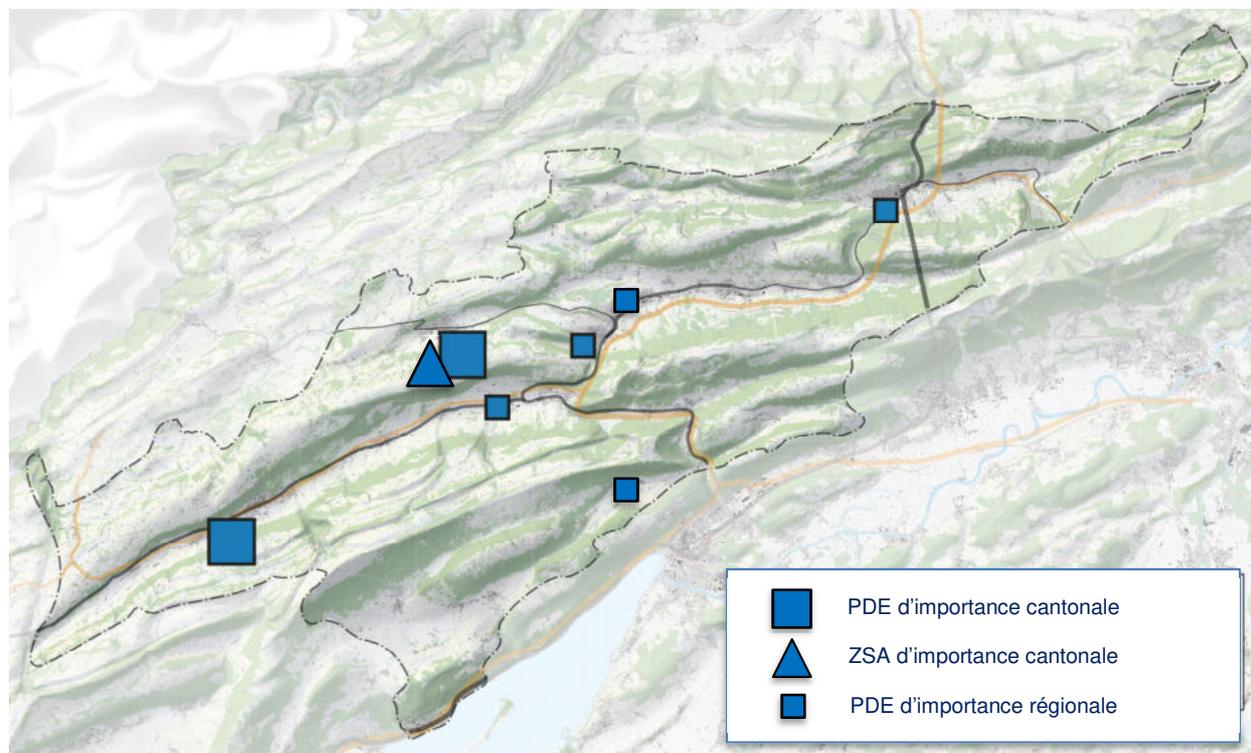
- PAL Reconvilier 2012 et projet 'modification 2022'
- PQ 'Grand Champs', version ExP juin 2022



## Sites prioritaires affectés à la ZàB 'Activités' d'importance cantonale et d'intérêt régional

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA			voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U3		U-PA Pôle d'Activités	

Carte



## Sites prioritaires affectés à la ZàB 'Pôles de Développement Economique' (PDE) d'importance cantonale

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.1			voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U3-01		U-PA Pôle d'Activités	

Description de la mesure

1) Le Canton de Berne s'engage, par l'intermédiaire de son programme de Pôles de Développement Economique (PDE), en faveur de la création de conditions favorables au développement économique sur des sites déterminés. Le programme des PDE est ainsi un instrument permettant de coordonner les décisions politiques dans les domaines de l'aménagement du territoire, des transports, de l'économie et de l'environnement. Il est un élément de la Stratégie économique du Canton de Berne et constitue un pilier central de son développement spatial et économique.

2) Les sites des PDE sont inscrits de manière contraignante dans le Plan Directeur Cantonal 2030 (PDC 2030).

3) Le programme des PDE a été mis en place en 1989 et se compose des PDE à proprement parlé et des Zones Stratégiques d'Activités (ZSA). Actuellement une quarantaine de PDE sont constitués et se divisent en :

- PDE « Services » (PDE-S), situés aux points nodaux des transports publics, ils offrent des surfaces convenant à des bureaux ou à des centres commerciaux mais aussi des espaces affectés aux loisirs - avec l'exigence d'un niveau 'B/C' en matière de Niveau de Qualité de la desserte par les Transports Publics (NQTP) et,
- PDE « Activités » (PDE-A), situés à proximité d'un accès autoroutier, sont destinés à l'industrie et à l'artisanat - avec l'exigence d'un niveau 'D' en matière de NQTP.

4) Les Zones Stratégiques d'Activités (ZSA) sont délimitées et gérées dans le Canton de Berne en tant que projet d'accompagnement du programme des PDE. Elles visent à offrir des surfaces de grande taille et d'un seul tenant qui soient constructibles en l'espace de quelques mois seulement.

5) Ce groupe de Mesures désigne ainsi les PDE et ZSA inscrits dans la zone à bâtir.

## Sites prioritaires affectés à la ZàB 'Activités' d'intérêt régional

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.2			voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U3-o2		U-PA Pôle d'Activités	

### Description de la mesure

Ce groupe de Mesures désigne les sites encore libres de construction ou insuffisamment bâtis d'importance régionale inscrits dans la zone à bâtir pour permettre la construction de bâtiments dévolus à des fonctions industrielles, artisanales ou commerciales.

### Opportunité et utilité

- La description de ces pôles d'Activités dans la CRTU est déterminante pour les PDE (*inscription au PDC 2030*).
- Pour les pôles régionaux, cette détermination à la CRTU est garante d'un appui régional dans leur développement (*cf. Mesure JB.U-A.1.3*).

Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Clé de financement
Responsabilité	Autres organes concernés
Communes	Région ( <i>Jb.B</i> ) ; CEP ; PE-BE
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

### Voir sous-Mesures

Besoin de coordination, interdépendance

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

#### JB.U-A.1.3

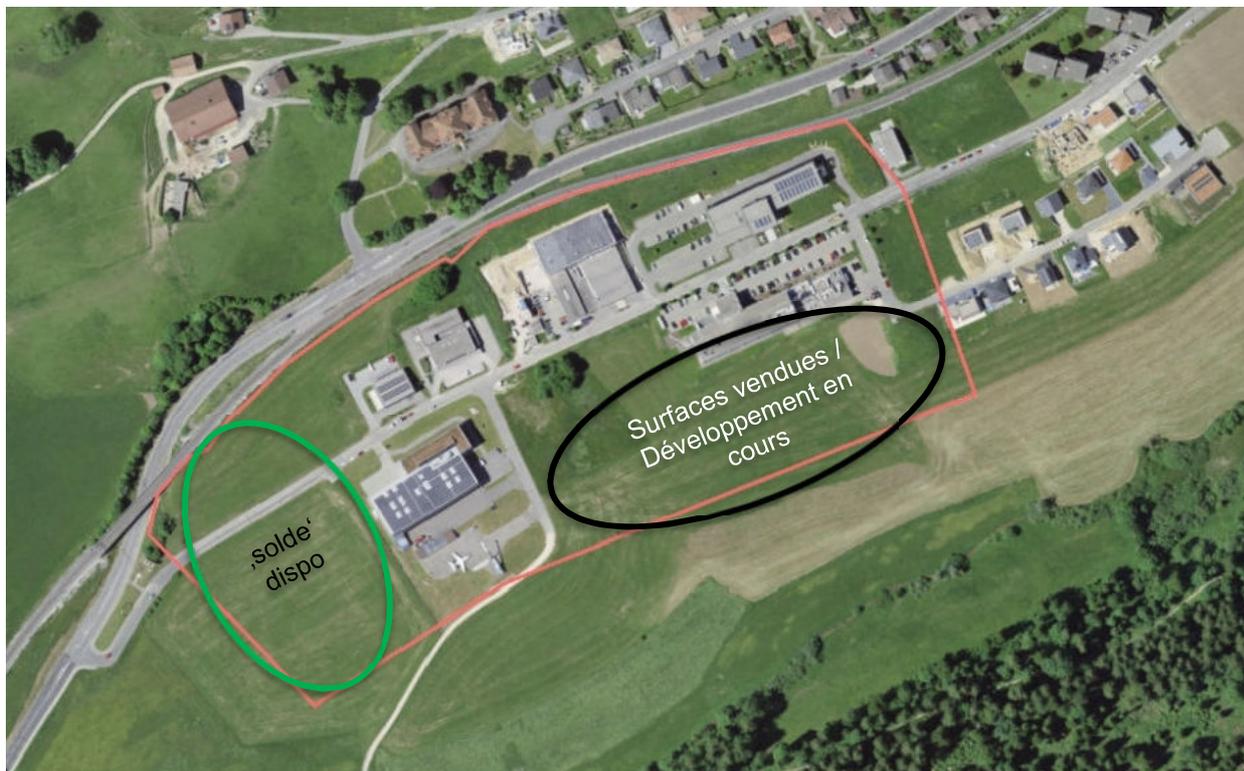
#### Documents

- Mesures A\_o5 et C\_o4 PDC 2030
- OACOT - beco décembre 2016 - Mémento relatif à la gestion des zones d'activités dans le Canton de Berne
- Géoportail cantonal - Système de Gestion des Zones d'Activités (SGZA)
- Système régional de Gestion des Zones d'Activités (SrGZA, *cf. Mesure JB.U-A.1.3*)
- Projet de Centres en réseau (ARJB 2015, *cf. Annexe 6*)

## Saint-Imier 'La Clef' - Site prioritaire affecté à la ZàB 'Pôle de Développement Economique' (PDE) d'importance cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.1.1			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U3-01.01		Saint-Imier	

Carte (orthophotographie 2020)



### Description

- 1) Le Pôle de Développement Economique (PDE-A) d'importance cantonale est reconnu par le Canton dans le PDC 2030 en 'Coordination Régulée' (cf. *Mesure C\_04*).
- 2) La qualité de la desserte va très fortement s'améliorer sur ce PDE à la mise en service en 2025 du nouvel arrêt sur la ligne CFF.
- 3) Cette mesure figure à titre informatif dans la CRTU, ce pôle étant existant toutefois, de son presque achèvement dépend la faisabilité du développement d'un pôle mixte d'importance cantonale prévu dans le même quartier de la Clef (cf. *Mesure JB.U-DH.1*).

### Opportunité et utilité

La dynamique de développement du PDE de la Clef est évidemment une plus-value économique pour Saint-Imier mais il a surtout permis la réalisation d'une nouvelle halte CFF, déterminante pour la mobilité de tout ce pan de la Cité imérienne.

### Coûts (mios CHF)

### Clé de financement

### État de planification

Le PDE est existant mais bientôt achevé et à cela il y a lieu de pouvoir répondre au besoin de l'économie régional par le développement d'un nouveau secteur (cf. *Mesure JB.U-DH.1*).

### Étapes de mise en œuvre

### Responsabilité

Commune

### Autres acteurs

Région (Jb.B) ; CEP ; PE-BE

Coordination transports et urbanisation

---

Desserte TP	Amélioration en cours	Superficie (ha)	8.8
Qualité de desserte TP	D (à venir)	Mise en zone (ha)	0
		SDA (ha)	0

---

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

#### Coordination Réglée

---

Besoin de coordination, interdépendance

Cette mesure figure à titre informatif dans la CRTU, ce pôle étant existant toutefois, de son presque achèvement dépend la faisabilité du développement d'un pôle mixte d'importance cantonale prévu dans le même quartier de la Clef (cf. **Mesure JB.U-DH.1**).

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1.3 ; JB.TP-FL.21**

---

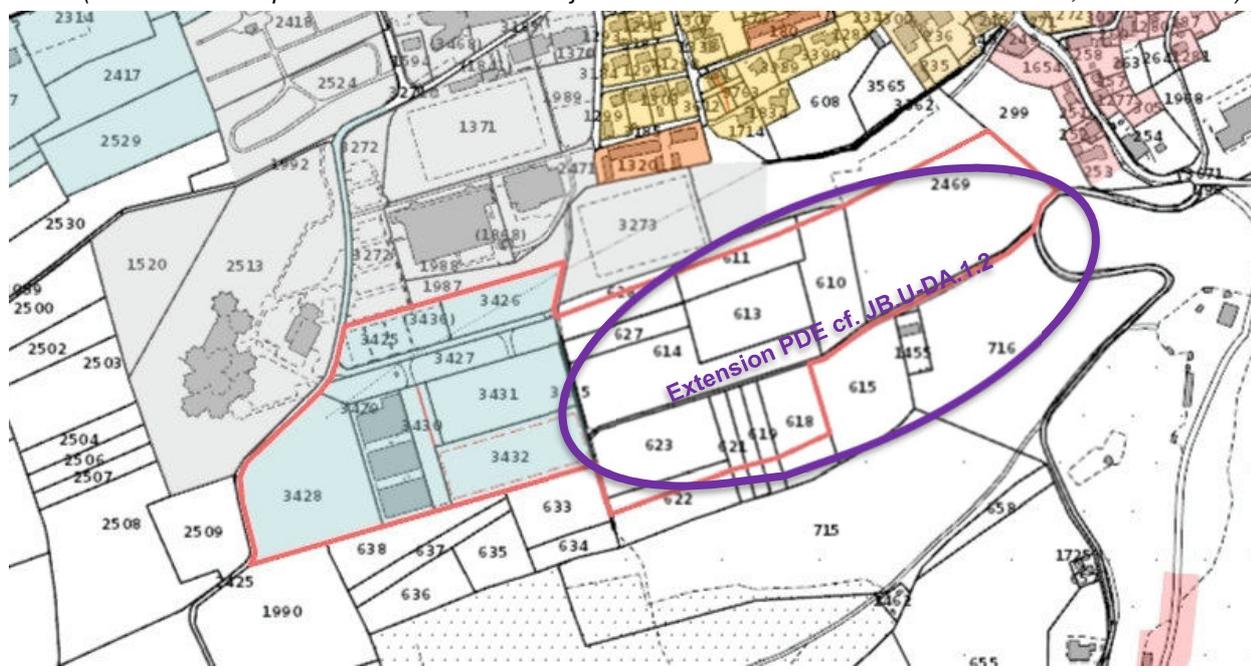
Documents

- Conception Directrice Saint-Imier 2030
-

## Tramelan 'Fin des Lovières' - Site prioritaire affecté à la ZàB 'Pôle de Développement Economique' (PDE) d'importance cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.1.2			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U3-o1.o2		Tramelan	

Carte (extraits du Géoportail cantonal et du Projet de Territoire Tramelan 2050 n°2683-80, état 06.2022)



### Description

1) Il est prévu que ce Pôle de Développement Economique (PDE-A) d'importance cantonale, reconnu par le Canton dans le PDC 2030 en 'Coordination Régulée' (cf. *Mesure C\_o4*), se constitue en trois étapes, sur trois différentes emprises territoriales continues (une première installation - existante - puis deux extensions vers l'Est).

2) À ce jour, seul le secteur Ouest (ZPO 4, en vert sur l'illustration) est affecté à la zone à bâtir avec un Plan de Quartier (PQ) entré en force en 2001, celui-ci modifié une première fois en 2014 et une nouvelle modification est en cours. Avec cette modification, le Plan de Quartier 'Fin des Lovières' comprend :

- un secteur central réalisé avec la construction d'Espace DEFI (ensemble de trois bâtiments de 7'500 m<sup>2</sup> SP) et de son parc de stationnement en 2008-2009 ;
- un secteur Sud avec la construction engagée en mars 2021 de la nouvelle usine EMP (25'500 m<sup>2</sup> de SP pour 13'400 m<sup>2</sup> de surfaces 'productives', soit 53 % des SP) et sa 'mise en service' fin 2023 ;
- un secteur Nord-Est en cours de développement (horizon 2025-2027),
- un secteur Nord (actuel stationnement d'Espace DEFI) en cours de développement (horizon 2027-2028) ;
- un confortement de la constructibilité du PQ sur son flanc Ouest (modification 2024 du PQ) ce qui permet une réponse idoine aux besoins de surfaces constructibles à offrir pour de nouvelles installations avec possiblement 20'000 m<sup>2</sup> SP.

3) Une gouvernance pour gérer différents éléments de gestion opérationnelle (parkings, énergie) et de développement de ce secteur est souhaitée aussi bien par les Autorités municipales que par la Région d'autant que le développement de ce secteur est contraint par le nombre d'emplacements de stationnement (cf. **Mesure JB.U-DA.1.1**).

4) Le PQ 'Fin des Lovières' étant à bout touchant de ses capacités, de son presque achèvement dépend la faisabilité du développement de la continuité du PDE (cf. **Mesure JB.U-DA.1.1**).

### Opportunité et utilité

- a) Le suivi de ce PDE est important d'un point de vue régional et pour la Commune de Tramelan. En effet, la dynamique d'occupation de ce pôle a des influences sur d'autres secteurs d'importance régionale pour les Activités (*Vallée de Tavannes notamment*).
- b) Le développement global de ce secteur (*activités économiques, loisirs et formation*) peut avoir un

impact très structurant pour l'ensemble du territoire de Tramelan (*maintien de la cadence TP / gestion globale de la circulation, etc.*).

Coûts ( <i>mios CHF</i> )		Clé de financement TEI ( <i>Commune</i> ) ; privés	
État de planification Le PQ 'Fin des Lovières' s'inscrit dans un cadre de développement plus large du PDE pour lequel un Plan Directeur sera élaboré ( <i>cf. Mesure JB.U-DA.1.1</i> ).		Étapes de mise en œuvre La mise en place d'une gouvernance pour le développement de ce site, avec des acteurs industriels, les partenaires ( <i>CIP, ceff, ...</i> ), la Commune, la Région, ... permettra de coordonner ces différents acteurs pour le développement de ce secteur très important à l'échelle du Grand Chasseral. En effet, la question des accès, de la mobilité, de l'énergie, des stationnements, ... nécessitent des partenariats et des coordinations régulières entre acteurs.	
Responsabilité Commune		Autres acteurs Région ( <i>Jb.B</i> ) ; CEP ; PE-BE	
Coordination transports et urbanisation			
Desserte TP	Suffisante	Superficie ( <i>ha</i> )	4.3 ( <i>PQ seul.</i> )
Qualité de desserte TP	E	Mise en zone ( <i>ha</i> )	0
		SDA ( <i>ha</i> )	0
État de coordination  PDE : Coordination Régulée Hub des Reussilles : Coordination en Cours, <i>cf. Mesure JB.U-DA.1.1</i>		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
Besoin de coordination, interdépendance			
Dépendances et limites avec d'autres Mesures <b>JB.U-A.1.3 ; JB.U-DA.1.1</b>			
Documents			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PAL Tramelan</li> <li>▪ EIE 'Fin des Lovières', REP / RIE / RCo n° 4916-10</li> <li>▪ <a href="http://www.tramelan.ch">www.tramelan</a></li> </ul>			

## Corgémont 'Es Cudries' - Site prioritaire affecté à la ZàB 'Activités' d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.2.1			Horizon B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U3-o2.o1		Corgémont	

Carte



Description

- 1) Le secteur se situe à la porte Ouest du Village et comprend déjà plusieurs bâtiments d'Activités (*concessionnaires et garages, fromagerie, techniques médicales*) et une centrale de chauffage à distance.
- 2) Adossé à la voie de chemin de fer et en façade de la Route Cantonale, il offre encore de bonnes réserves (*environ 2,3 ha*) bien que réparties en quatre surfaces.
- 3) La qualité de desserte de ce secteur est relativement mauvaise (*aucune / E*), mais le déplacement à pied ou à vélo depuis la gare se fait à plat et n'est pas un obstacle aux déplacements en mobilité douce.

Opportunité et utilité

D'un point de vue régional, le suivi de l'évolution des surfaces disponibles dans les principales zones de développement de la Région est déterminant pour éviter l'emiettement des surfaces que l'on constate ici et pour conditionner un environnement d'accueil (*puits de travail*) valorisant pour les entreprises qui s'y installent, pour la Commune qui les accueille et l'image du Grand Chasseral.

Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Clé de financement		
État de planification	Étapes de mise en œuvre Pas de démarches particulières, si ce n'est un suivi de l'occupation de ce secteur par la Région ( <i>cf. SrGZA, Mesure JB.U-A.1.3</i> ).		
Responsabilité Commune	Autres acteurs Région		
Coordination transports et urbanisation			
Desserte TP	Insuffisante, nécessité d'agir	Superficie ( <i>ha</i> )	2,3 ( <i>surfaces restantes</i> )
Qualité de desserte TP	E	Mise en zone ( <i>ha</i> )	0
		SDA ( <i>ha</i> )	0
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale		
Coordination Régulée			

---

Besoin de coordination, interdépendance

**Zone de danger faible**

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1.3**

---

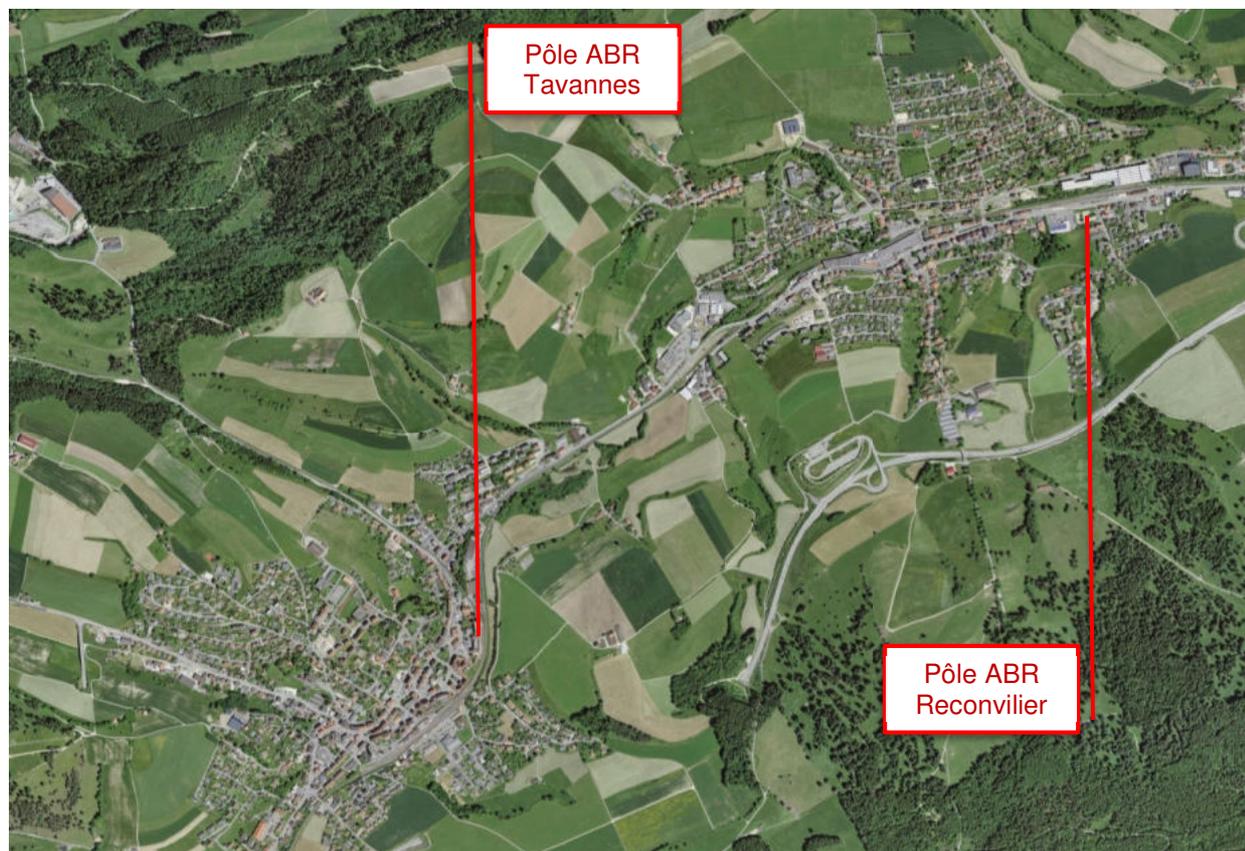
Documents

- PAL Corgémont
-

## Tavannes / Reconvilier 'pôles ABR' - Sites prioritaires affectés à la ZàB 'Activités d'intérêt régional'

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.2.2			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Communes	
-		Tavannes et Reconvilier	

Carte



Description

### 1) **Avenir Berne Romande (ABR)**

En initiant le projet ABR en mai 2021, le Conseil-exécutif a décidé de renforcer la composante romande du Canton de Berne et son rôle de canton-pont bilingue, bien ancré également en Suisse romande. La réorganisation de l'Administration vise ainsi la mise en place d'une administration francophone « moderne, accessible et efficiente ». Elle se fonde sur plusieurs principes, dont la stratégie immobilière du Canton et les habituels principes d'économicité, mais aussi une stratégie politique dite de « concentration régionalisée », validée par le Conseil-exécutif en mai 2022 pour le Jura bernois et Bienne.

### **Tavannes, pôle Administration et services**

2) En raison de sa position géographique centrale et de son accessibilité, Tavannes regroupera sur un site unique les Administrations cantonales décentralisées.

3) Racheté par le Canton, le bâtiment emblématique de l'ancienne usine Tavannes Machines, va être transformé et rénové pour accueillir à terme plus de 140 collaboratrices et collaborateurs. La proximité immédiate de la gare CFF (*cinq minutes à pied*) et la jonction autoroutière de Tavannes garantissent une accessibilité optimale, tant pour la population que pour le personnel de l'Administration.

4) Les citoyen-ne-s bernois-es trouveront sous un seul toit de nombreux services auparavant dispersés, comme par exemple l'Office de l'état civil, le centre de documents d'identité, le registre foncier, l'Intendance des impôts, le centre d'orientation professionnelle, l'Office régional de placement, le siège du futur Office des poursuites et faillites Jura bernois-Seeland (*avec maintien d'une antenne à Bienne*) ou l'Office de la circulation routière et de la navigation.

5) Un concept sera développé pour permettre la location d'espaces à des tiers dans une partie du bâtiment, dans un esprit de proximité et de bonne collaboration entre les services de l'État et l'économie privée, propice à la Région industrielle du Grand Chasseral.

## Reconvilier, pôle Justice et Police

6) Il est prévu de construire à Reconvilier un nouveau bâtiment pour accueillir le Tribunal régional (*antenne du Jura bernois*), le Ministère public pour adultes et le Ministère public pour mineurs, ainsi que la Police cantonale couvrant le Nord du Pierre-Pertuis, soit plus de 80 collaboratrices et collaborateurs au total.

7) Cette concentration sur un même site, avec des possibilités de détention et d'audition, est la meilleure option en termes d'efficacité et de fonctionnalité.

Reconvilier a été choisi, tout comme Tavannes, pour sa position géographique au cœur du Jura bernois et son accessibilité. Le terrain du futur pôle justice et police se situe à proximité immédiate de la gare de Reconvilier et non loin de la jonction autoroutière de Loveresse.

8) La planification actuelle de l'OIC prévoit une mise en service du nouveau bâtiment à fin 2029.

### Opportunité et utilité

- S'il n'y a pas de mesure particulière par rapport à ces deux installations sur leur site respectif, il pourrait y avoir par contre des mesures d'accompagnement à envisager en termes de stationnement (?), essentiellement pour le pôle de Tavannes qui investit un site et un bâtiment existants et contraints.
- Auquel cas, une Interface de Transport (*IFT*) faisant se rencontrer divers modes de transport et offres de mobilité et visant à gérer le trafic et la mobilité de manière plus efficace et durable ainsi qu'à réduire la charge de trafic serait envisageable (*Plateau d'Orange ou Aire A 16 ?*).

Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Clé de financement Canton
État de planification	Étapes de mise en œuvre Tavannes : 2025 / Reconvilier : 2029
Responsabilité Canton	Autres acteurs Communes ; Région ( <i>Jb.B</i> )

### Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Suffisante	Superficie ( <i>ha</i> )	Tavannes : 0,68 Reconvilier : 0,28
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone ( <i>ha</i> ) SDA ( <i>ha</i> )	0 0
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale		
Coordination Réglée	Par le choix 'stratégique' opéré dans le cadre du projet ABR ( <i>pôle Justice et Police installé à Reconvilier</i> ) mais également au regard de la situation géographique effective, la Région Jura bernois.Bienne demande qu'au titre de la Mesure C_o1 PDC 2030, le 'centre régional de 4 <sup>ème</sup> niveau' de Tavannes soit élargi à la Commune de Reconvilier ( <i>sans Saules ni Loveresse en cas de fusion</i> ) pour n'en former qu'un : Tavannes-Reconvilier : Centre régional de 4 <sup>ème</sup> niveau.		

### Besoin de coordination, interdépendance

Les deux sites étant retenus, les projets 'actés' et en cours de développement, c'est dans le cadre de la mise au point de ceux-ci (*permis de construire puis 'rodage' des installations*) que des besoins éventuels débordant les périmètres pourront être appréciés.

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1.3 ; JB.U-PH.1.2 ; JB.U-PH.2.3 ; JB.U-PH.2.5 ; JB.U-DH.2 ; JB.U-RD.2.1**

### Documents

- Stratégie B, PDC 2030
- Stratégie de Mobilité Globale (*SMG*)
- OACOT, OTP, OPC 2023 - Interfaces de transport dans le Canton de Berne - Aide-mémoire sur les rôles et les tâches

## Moutier 'Les Laives' - Site prioritaire affecté à la ZàB 'Activités' d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.2.3			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U3-o1.o3		Moutier	

Carte



1) Le secteur concerné se situe au Sud de Moutier, à la sortie des Gorges de Court. Il comprend des entreprises de grande taille ainsi que de nombreuses PME artisanales.

2) Le périmètre 1, en orange, est le périmètre du pôle d'importance régionale défini dans la première CRTU.

3) Le périmètre 2, en bleu, correspond au plan de Quartier Les Laives. Ce PQ a une surface totale de 4 ha, mais 2 ha sont réservés, 1 ha est dédié à la construction d'un technopôle. Ainsi, seul 1 hectare est encore disponible dans ce secteur.

4) Le périmètre 3 en rouge indique l'emplacement des Stades de Chalière (2 à 2,5 ha). Le projet stratégique de la Ville de Moutier prévoit d'étudier la mise à disposition des terrains du Stade de Chalière et le soutien à l'implantation d'un pôle cantonal de développement industriel à Court. En cas de déplacement des terrains de Chalière, une délocalisation vers les stades de sports existants (secteur 4) est envisagée, mais ces éléments ne sont pas encore consolidés et figurent ici à titre informatif.

### Description

5) Le secteur des Laives est inscrit comme pôle économique d'importance régionale dans la première CRTU (mesure A2/II.o6). La Commune de Moutier a demandé à plusieurs reprises pour que ce site soit considéré comme un Pôle de Développement Economique cantonal (PDE). Ce pôle couvre une surface d'environ 15 hectares, avec de grandes entreprises et des secteurs occupés plutôt par des PME artisanales. Il s'agit d'un pôle important d'emplois.

### Qualité de la desserte

6) D'un point de vue de la desserte, le pôle des Laives est idéalement situé pour l'accès à l'autoroute. Sa desserte par les TP est plus problématique ; le projet d'une nouvelle halte ferroviaire aux Laives a été abandonné pour des questions de faisabilité (terrain en pente et instable), il ne figure pas dans le programme PRODES 2030. La desserte avec le bus a été améliorée avec la mise en place d'une offre

depuis 2016. Il y a actuellement 20 dessertes par le bus, ce qui correspond à une qualité de desserte E, proche de D (*une qualité de desserte D est nécessaire pour un pôle cantonal PDE selon les exigences cantonales*). Quant à la desserte par la mobilité douce, le pôle des Laives se situe à quelques minutes en vélo de la gare de Moutier, qui est le lieu le mieux desservi du Jura bernois. Ainsi, tant dans le pôle qu'à la gare et sur le chemin qui les sépare, des aménagements pour la mobilité douce peuvent nettement renforcer son utilisation.

7) La Région estimait dans la 2<sup>ème</sup> CRTU que ce pôle était d'importance cantonale. Néanmoins, le refus du Canton pour des raisons de qualité de la desserte en transports publics et le fait que le secteur est quasiment complet pousse la Région à maintenir ce pôle en importance régionale, en accord avec la Commune de Moutier. La rareté des terrains disponibles en zone d'Activités dans la Prévôté devrait permettre aux surfaces non construites de trouver rapidement preneur dans ce secteur.

8) La Région estime que cette inscription cantonale n'est pas nécessaire dans l'état actuel des choses. Elle pourrait le devenir si le projet stratégique de déplacement du Stade de Chalière aboutit, ce qui libérerait 2 voire 2,5 ha de terrain à disposition d'activités industrielles et artisanales. A ce stade toutefois, la délocalisation des stades de Chalière n'est pas un élément suffisamment consolidé pour être pris en considération.

9) A relever que dans sa conception directrice 2030 la Ville de Moutier prévoit non seulement d'étudier la mise à disposition des terrains du Stade de Chalière, mais aussi le soutien à l'implantation d'un pôle cantonal de développement industriel à Court.

#### Opportunité et utilité

Des mesures en faveur de la desserte TP et de la mobilité douce entre ce pôle et la gare de Moutier ont des effets très structurants.

#### Coûts (mios CHF)

#### Clé de financement

#### État de planification

Ce pôle est déjà occupé dans sa majeure partie puisqu'il ne reste actuellement qu'un 1 ha de disponible. Selon l'OEC et la promotion économique de la Ville de Moutier, les demandes sont bien présentes pour réaliser de nouvelles usines à Moutier, et au vu du manque de terrains disponibles, des solutions doivent être trouvées à un niveau régional.

#### Étapes de mise en œuvre

La Commune de Moutier poursuit l'examen d'un pôle de développement économique à Court et/ou des collaborations avec les communes de la Vallée de Tavannes, ceci parce qu'elle ne pourra sans doute plus ouvrir de nouvelles surfaces industrielles ni sur son propre territoire ni dans les communes de sa couronne (*communes du Cornet et Perrefitte*).

#### Responsabilité

Commune

#### Autres acteurs

Région (Jb.B)

#### Coordination transports et urbanisation

#### Desserte TP

Insuffisante, nécessité d'agir

#### Superficie (ha)

15

#### Qualité de desserte TP

E

#### Mise en zone (ha)

0

#### SDA (ha)

0

#### État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

#### Coordination Réglée

#### Besoin de coordination, interdépendance

Le ruisseau des Laives sous tuyau traverse le périmètre du Plan de Quartier Les Laives. Un permis d'aménagement des eaux a été octroyé pour sa remise à ciel ouvert en 2017. Un projet de construction ne peut être autorisé que lorsque cette remise à ciel ouvert sera réalisée.

#### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-DA.1.6 ; JB.U-DA.1.7 ; JB.U-DA.1.8 ; JB.MD-V.4**

#### Documents

- PRODES 2015
- Concept de Développement Urbain Moutier 2030 (2014)
- Etude Bus Moutier (CRT1, 2015) / Etude ligne 226 (CRT1, 2014)

## Orvin 'L'Echelette' - Site prioritaire affecté à la ZàB 'Activités' d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.2.4			Horizons A/B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
-		Orvin	

Carte (Géoportail cantonal, SGZA, 01.2024)



### Description

Le secteur de l'Echelette offre de belles opportunités de développement de l'appareil industriel régional avec trois emprises de respectivement 9'400 m<sup>2</sup> (au Nord), 8'690 m<sup>2</sup> (au Centre du dispositif) et 9'160 m<sup>2</sup> (au Sud). Deux autres surfaces sont encore préhensibles de 3'100 m<sup>2</sup> et 2'400 m<sup>2</sup> en façade de la Route de Frinvilier.

### Opportunité et utilité

- La Commune s'assure indispensablement de la disponibilité des fonds.
- Veiller à ne pas dilapider les opportunités offertes par trois surfaces de presque un (1) ha chacune.
- Viabilisation (réseaux) à préparer (projet d'exécution et financement) pour se tenir prêt à une mise à disposition rapide.

Coûts (mios CHF) Clé de financement

État de planification Étapes de mise en œuvre

La Commune doit se coordonner avec la Région pour tout développement de ce secteur.

Responsabilité Autres acteurs

Commune Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP Insuffisante Superficie (ha) 3,27

Qualité de desserte TP E Mise en zone (ha) 0

SDA (ha) 0

État de coordination Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination en Cours

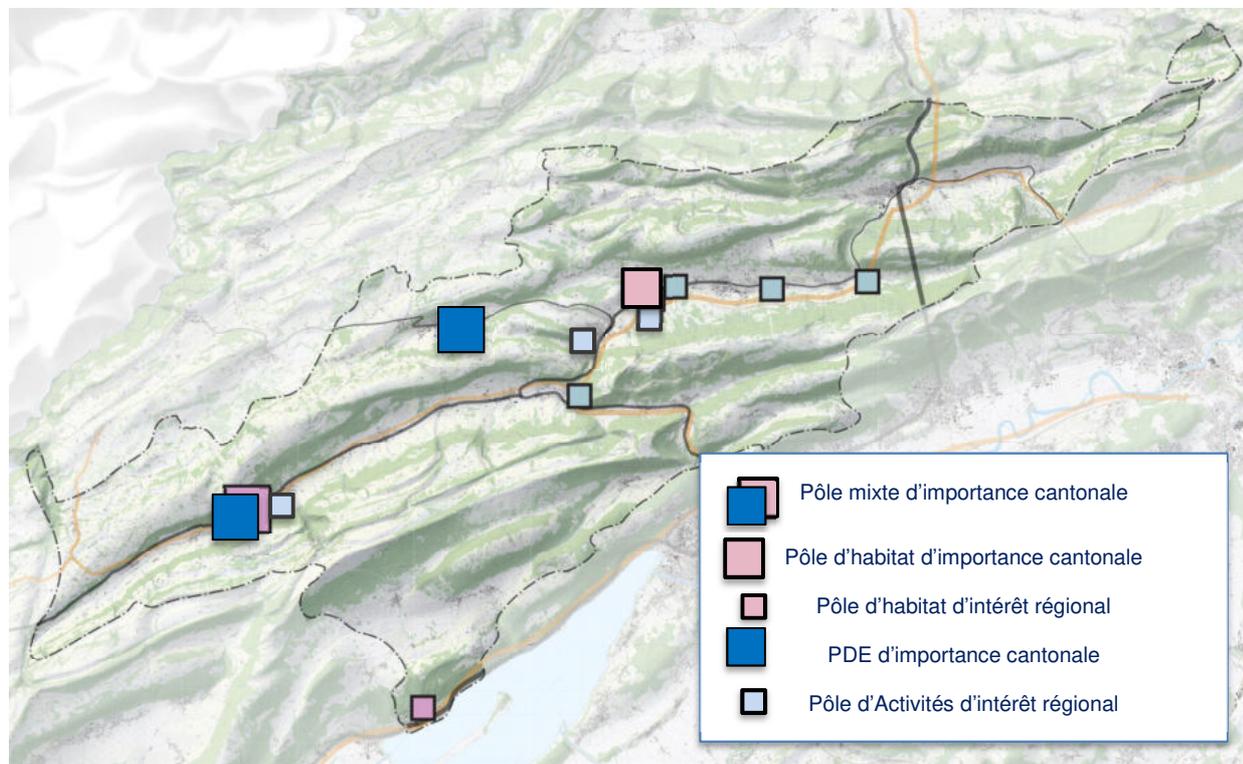
Documents

**JB.U-A.1.3**

## Sites prioritaires pour l'extension de l'urbanisation

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DD		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U4		U-DD Secteur mise en zone divers	

Carte



Description de la mesure

1) La politique des pôles de développement a pour objectif d'améliorer l'offre foncière dans la Région pour répondre aux besoins de l'économie et de la promotion du logement. Elle se traduit par l'identification, la planification, la réalisation et la promotion de sites stratégiques de développement d'Activités bien localisés et attractifs, qui accueilleront à court terme une part significative des habitants et emplois attendus.

2) Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance cantonale ou régionale à mettre en Zone à Bâti (ZàB) dans les prochaines années. Seuls des secteurs de plus d'un (1) hectare sont concernés. Pour des mises en zones plus petites, les conditions sont données par les Mesures A\_o1 et A\_o5 PDC 2030.

### Logement et affectation mixte (logement et Activités) - Mesures JB.U-DH

3) Secteurs non encore affectés à la ZàB (secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti) se prêtant particulièrement bien au logement ou à une affectation mixte. L'affectation prévue, avec une densité adéquate ainsi qu'une qualité urbanistique élevée (y c. pour les espaces libres) doit y être concrétisé en priorité.

### Activités - Mesures JB.U-DA

4) Secteurs non encore affectés à la ZàB (secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti) où de l'espace en suffisance doit être à la disposition des entreprises à la recherche de nouveaux sites d'implantation.

5) En dehors de ces emplacements, la dimension des ZIZA dépend en premier lieu des besoins locaux et en particulier des entreprises déjà régionalement présentes.

6) Le SrGZA (cf. **Mesure JB.U-A.1.3**) fournit une vue d'ensemble des surfaces disponibles pour les Activités et encourage la répartition de telles zones selon une approche suprarégionale.

Opportunité et utilité

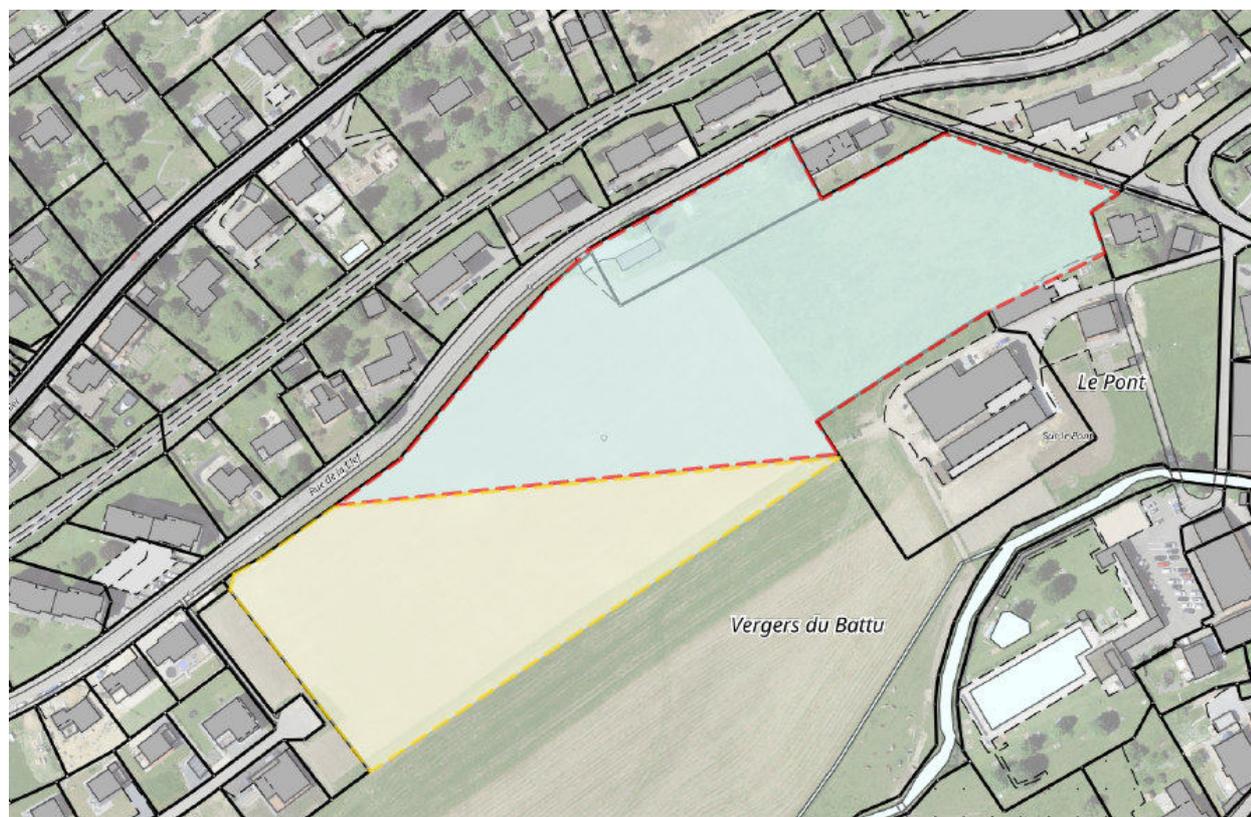
- Permettre le développement urbain futur dans les endroits qui s'y prêtent le mieux.
- Favoriser l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par la création de nouvelles zones d'habitat et d'activités bien desservies.

Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Clé de financement
Responsabilité <b>Communes</b>	Autres organes concernés <b>Région (<i>Jb.B</i>)</b>
Coordination transports et urbanisation <b>Cf. Mesure JB.U-DA.1</b>	
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
Voir sous-Mesures	Voir ci-dessus ( <i>Coordination transports et urbanisation</i> )
Besoin de coordination, interdépendance	
Dépendances et limites avec d'autres Mesures <b>JB.U-A.1 ; JB.U-DH ; JB.U-DA</b>	
Documents	
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Mesures A_o1, A_o5 et A_o8 PDC 2030</li><li>▪ Projet de Centres en réseau (<i>ARJB 2015, cf. Annexe 6</i>)</li></ul>	

## Saint-Imier 'La Clef' - Pôle d'importance cantonale pour l'extension de l'urbanisation 'habitat et Activités'

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DH.1			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
A4 / I.12 (2012) U4-01.01 (2016)		Saint-Imier	

### Carte



### Description

1) Considérée comme un secteur prioritaire pour le développement futur de l'habitat dans la première CRTU, ce secteur a été redéfini comme étant d'importance cantonale dans la 2<sup>ème</sup> CRTU. Le Canton a inscrit ce secteur d'un peu plus de 3 ha dans son Plan Directeur Cantonal, notamment pour renforcer l'attrait de la nouvelle halte de la Clef.

2) La programmation a cependant quelque peu évolué vers une zone mixte Habitat - Activités en considération :

- du contexte urbain environnant ;
- du PDE 'La Clef' qui s'achèvera prochainement (cf. **Mesure JB.U-PA.1.1**) avec la construction de ses dernières surfaces disponibles ;
- de l'abandon du secteur 'Longines' préalablement porté à la CRTU comme pôle régional destiné à de l'habitat (anc. *Mesure JB.U-PH.2.2 CRTU 2021*), remplacé par le secteur 'La Coudre' mais pour une affectation 'Activités' (nouvelle **Mesure JB.U-DA1.2 CRTU 2025**) ;
- de la réalisation de la nouvelle halte ferroviaire de la Clef.

3) Ce secteur à deux pas de la station CFF 'La Clef' et adossé au Sud de la Rue de la Clef est particulièrement propice et prometteur au développement urbain de la Cité imérienne. Il propose ainsi sur son flanc Ouest un développement de l'habitat (rdc +2 à rdc + 4) et, sur son flanc Est, un secteur d'Activités.

3) Entendu que le Plan de Quartier à développer comportera une 'antenne' en direction de la Suze pour permettre l'assainissement des eaux météorologiques.

### Opportunité et utilité

a) Une forte urbanisation autour du futur arrêt de La Clef représente un objectif cantonal. La Mesure permet de concentrer une part importante des futurs habitants du Vallon de Saint-Imier dans sa

Localité-Centre, à proximité de possibilités d'approvisionnement, de lieux de formation et de travail importants, dans un site bien desservi en direction des pôles de La Chaux-de-Fonds et de Bière.

- b) Le développement du secteur de 'La Coudre' (*Activités, cf. Mesure JB.U-DA1.2*) couplé aux mesures d'Urbanisation vers l'Intérieur (*UrbIn*) à mener à Villeret (*Habitat, cf. Mesure JB.U-PH.2.1*) permettent un appui particulièrement valorisant à la mixité de ce pôle et à la répartition des actions à engager dans le tissu de Saint-Imier.
- c) Selon le PDC 2030 (*Mesure A\_o8*), un tel secteur peut être mis en zone à bâtir sans que sa surface ne soit une contrainte à l'inventaire des Zones à bâtir Non Construites (ZNC) pour la Commune de Saint-Imier.

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

#### Étapes de mise en œuvre

- 1) La CRTU 2021 avait pour condition première au développement de ce secteur que le nouvel arrêt CFF de La Clef soit réalisé; c'est désormais chose faite.
- 2) La Commune de Saint-Imier doit engager les démarches de bases (*affectation portée au PAL*) pour réaliser ce projet et s'assurer des disponibilités des terrains (*mettre en œuvre une stratégie foncière active*).
- 3) Densité (*VrDUT*) conforme au PDC 2030 et prescriptions énergétiques élevées devront faire partie des conditions de la réalisation.
- 4) Commune, Région (*Jb.B*) et Canton (*PE-BE, OACOT*) s'assurent d'une évolution favorable de l'état de coordination de ce pôle.

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Région, PE-BE, OACOT

#### Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Suffisante	Superficie ( <i>ha</i> )	3,5
Qualité de desserte TP	D (2025)	Mise en zone ( <i>ha</i> )	3,5
		SDA ( <i>ha</i> )	3,5

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

#### Coordination en Cours

Besoin de coordination, interdépendance

Surfaces d'assolement, périmètre de consultation des accidents majeurs (*OPAM*).

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

#### **JB.U-A.1 ; JB.TP-FL.21**

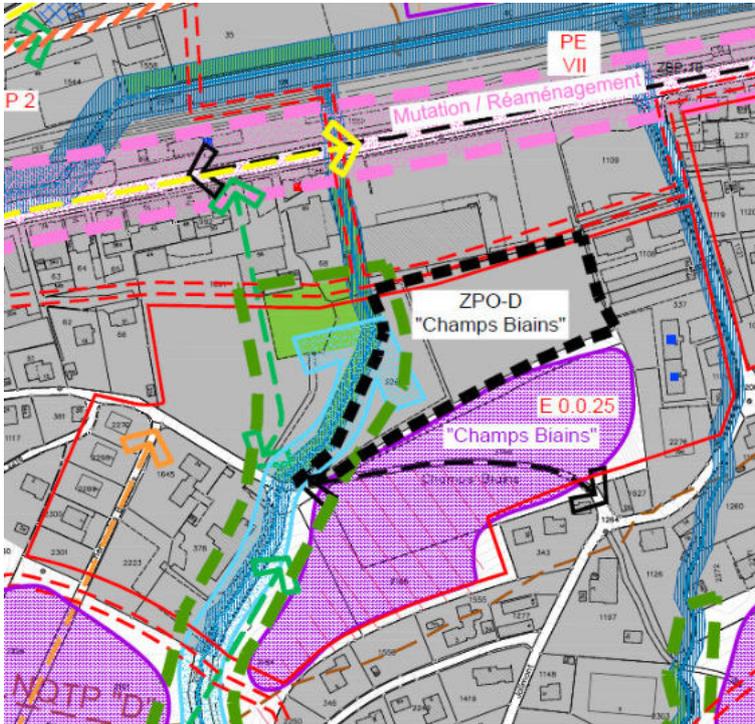
Documents

- Conception Directrice Saint-Imier 2030
- Modification et extension du secteur de La Clef Est destiné à l'habitation, Rapport explicatif, juin 2010
- Mesures A\_o5, A\_o6 et A\_o8 PDC 2030
- GAL 'Terres cultivables et aménagement du territoire', OACOT, 2020.

## Reconvenir 'Champs Biains' - Pôle d'importance cantonale pour l'extension de l'urbanisation 'habitat'

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DH.2			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U4-o2.o2 (2o16)		Reconvenir	

Carte (extrait du Projet de Territoire Reconvenir 2o5o, état janvier 2o22)



### Description

Les créations de nouvelles zones d'habitat de ce type seront très rares voire inexistantes à court et moyen terme dans la Vallée. Seul ce secteur est d'ailleurs mentionné dans la CRTU 2o21, pour les raisons suivantes :

- proche de la Gare, ce secteur de 1,6 hectare est idéalement situé pour un projet d'habitat dense ;
- adossé au pôle ABR 'Justice et Police' ;
- dans une perspective à moyen - long terme, ce secteur s'intègre dans les réflexions d'ensemble du Champs Biains (cf. **Mesure U-PH.1.2**) - quartier de la gare (secteur de restructuration, requalification de la Grand'Rue et mises aux normes de la gare).

### Opportunité et utilité

- a) Une urbanisation dense et de qualité dans ce secteur est d'une importance stratégique d'un point de vue régional. La réalisation de cette Mesure n'est toutefois pas urgente dans le contexte actuel de la Vallée de Tavannes + Tramelan, car les secteurs à densifier sont encore nombreux et sont à privilégier par rapport à l'ouverture de nouvelles zones à bâtir.
- b) Cette mesure devient porteuse de sens si elle est accompagnée d'autres mesures (*liaisons piétonnières vers les écoles / mise en valeur des espaces verts / etc.*). Dans ces conditions, elle deviendrait très structurante d'un point de vue de développement territorial. et c'est pourquoi elle est considérée comme prioritaire.

Coûts (mios CHF)

Clé de financement

### Étapes de mise en œuvre

- 1) Possibilité de mise en zone en fonction des besoins établis dans le cadre de la modification du PAL de Reconvenir.
- 2) La Commune s'engage à développer ce secteur selon des conditions-types d'un pôle habitat (*densité supérieure à la moyenne / mixité des usages si possible / qualité de l'intégration dans le site / prescriptions énergétiques élevées / prise en compte de la mobilité douce, etc.*).

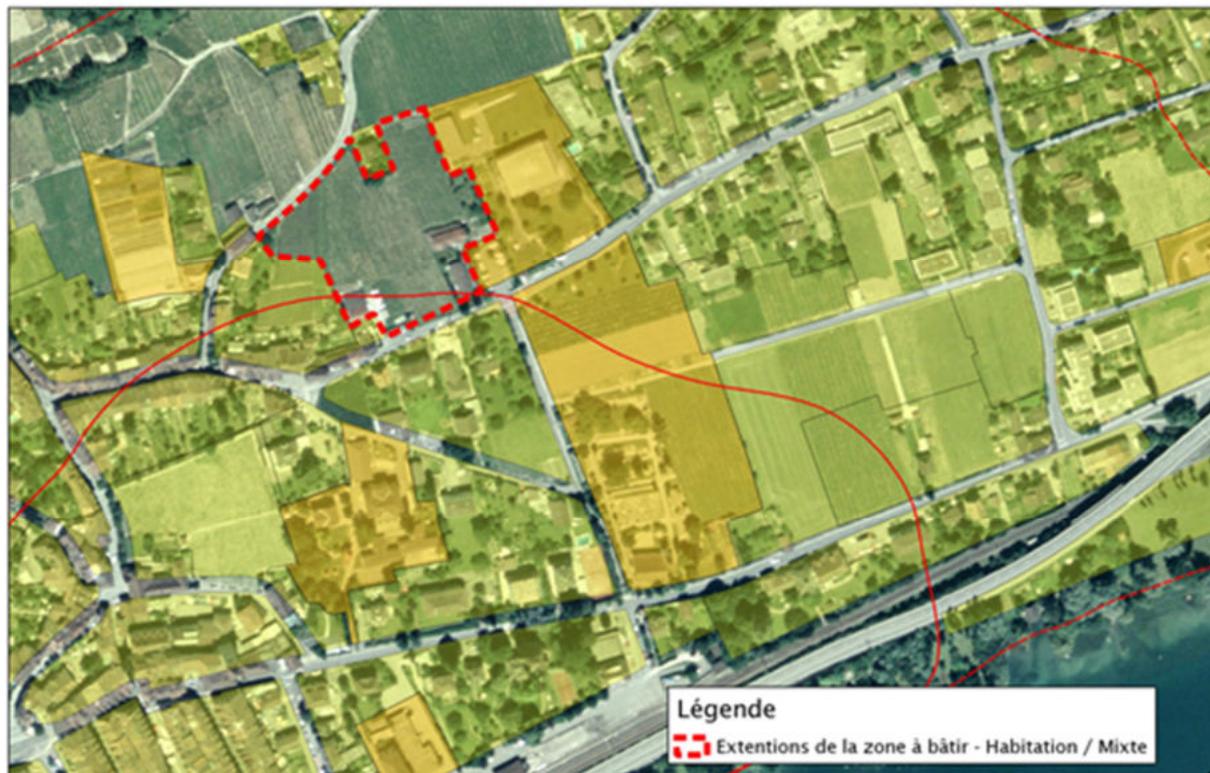
- 3) La Commune doit s'assurer de la disponibilité du terrain (*l'achat des terrains est recommandé*).  
 4) Dès que ces éléments seront réalisés, il s'agira ensuite de donner l'ossature du projet de manière plus précise et en fonction des conditions qui seront alors applicables.

Responsabilité		Autres acteurs	
Commune		Région	
Coordination transports et urbanisation			
Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	1,6
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone (ha)	1,6
		SDA (ha)	0,67
État de coordination		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
Information Préalable		Cf. <b>Mesures JB.U-A.1, JB.U-PH.1.2, JB.U-PH.2 et JB.U-PA.2.2</b>	
Besoin de coordination, interdépendance			
Compensation des surfaces d'assolement			
Dépendances et limites avec d'autres Mesures			
<b>JB.U-PH.1.2 ; JB.TIM-MàN.3</b>			
Documents			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Projet de Centres en réseau (<i>ARJB 2015, cf. Annexe 6 CRTU</i>)</li> <li>▪ PAL et Projet de Territoire Reconviiler 2050</li> <li>▪ Mesures A_o5 et A_o6 PDC 2030</li> <li>▪ GAL 'Terres cultivables et aménagement du territoire', OACOT, 2020</li> </ul>			

## La Neuveville 'Les Chênes' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DH.3			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U4-o2.o1		La Neuveville	

Carte



### Description

- 1) La Neuveville a peu de possibilités de développement dans une qualité de desserte qui réponde aux normes cantonales ; en effet, la bonne qualité de desserte couvre en grande partie la vieille ville d'une part, et d'autre part le lac, des zones qui ne peuvent donc plus être densifiées ou aménagées.
- 2) Dans ce contexte, le secteur 'Les Chênes' est le seul qui puisse répondre à peu près aux exigences cantonales, et à ce titre, il représente une option stratégique défendue par la Commune. Ce soutien a déjà été réitéré lors de l'élaboration de la CRTU 2o21.
- 3) La Neuveville est particulièrement attractive d'un point de vue résidentiel, comme le montre sa forte croissance démographique des dernières années (+9,2% en 15 ans). De plus, elle est parfaitement située sur un axe d'importance cantonal entre Neuchâtel et Bienne. Pour ces raisons ce pôle habitat futur est fondé d'un point de vue régional, bien que la distance à la gare soit à la limite de la qualité de la desserte correspondant aux exigences cantonales.
- 4) On relèvera qu'avec la réalisation du tunnel de Gléresse, la qualité de la desserte à La Neuveville sera améliorée, au moins d'un point de vue de la systématique des horaires (*départs toutes les demi-heures*).
- 5) Le Canton relève toutefois que ce pôle nécessite une amélioration de la desserte pour voir son état de coordination évoluer avant de pouvoir être accepté.

### Opportunité et utilité

- a) Une urbanisation dense et de qualité dans ce secteur est indispensable.
- b) Le maintien de ce secteur à la CRTU doit engager les Autorités municipales à anticiper ce développement (*mobilité, stratégie foncière, équipements, ...*).

Coûts (mios CHF)

Clé de financement

### Étapes de mise en œuvre

- 1) La Commune doit démontrer, dans le cadre de la modification de son PAL, l'opportunité de

développer ce secteur et la possibilité de pouvoir prétendre à l'ouverture de nouvelles affectations en ZàB. A défaut, la présente mesure n'a pas de raisons d'être maintenue dans la CRTU.

- 2) En cas de possibilités d'ouverture de nouvelles zones à bâtir la Commune doit en premier lieu s'engager à développer ce secteur selon des conditions-types d'un pôle habitat : densité supérieure à la moyenne / mixité des usages si possible / qualité de l'intégration dans le site / prescriptions énergétiques élevées / prise en compte de la mobilité douce, etc.
- 3) La Commune doit s'assurer de la disponibilité du terrain. L'achat des terrains est recommandé.

Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Insuffisante, nécessité d'agir	Superficie (ha)	1,5
Qualité de desserte TP	E	Mise en zone (ha)	1,5
		SDA (ha)	0

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

#### Information Préalable

Besoin de coordination, interdépendance

- Qualités paysagères et patrimoniales, silhouette de la Cité depuis le lac
- Impliquer le Service archéologique du Canton de Berne

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

#### **JB.U-A.1**

Documents



## Pôles d'importance cantonale et sites prioritaires d'intérêt régional pour l'extension de l'urbanisation 'Activités'

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.1		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U4-o4		U-DA Secteur mise en zone destinée aux Activités	

### Description de la mesure

1) Le Jura bernois se caractérise par un tissu industriel important. La mise à disposition de terrains en zones d'Activités favorables aux entreprises, répondant aux exigences du PDC 2030 et à celles de la LAT nécessite une collaboration intercommunale.

2) Ce groupe de mesures désigne les sites d'importance régionale et cantonale à mettre en zone à bâtir dans les prochaines années pour les Activités. Seuls des secteurs de plus d'un (1) hectare sont concernés. Pour des mises en zones plus petites, les conditions sont données par la Mesure A\_o1 PDC 2030.

### Tramelan - Vallée de Tavannes

3) La première CRTU prévoyait la réalisation d'une étude sur les ZIZA dans la Vallée de Tavannes. Cette étude a été réalisée dans le cadre du projet de Centres en réseau. Encore globalement valables, les principaux résultats et recommandations figurent dans le rapport explicatif de la CRTU 2021. A retenir cependant les évolutions actuelles :

- 4) Les réserves 's'étiolant' dans le PDE des Lovières (*Tramelan, cf. Mesure JB-U.PA.1.2*) et dans la Combe de Malvaux (*Tavannes, cf. Mesure JB.U-DA.1.4*), il existe deux grandes zones disponibles affectées en Activités qui sont bien placées d'un point de vue de la desserte par les TP à Tramelan (*Sur les Brues, cf. Mesure JB-U.PH.2.4*) et à Tavannes (*Sur Les Pontins, cf. Mesure JB-U.PH.2.3*).

5) Essentiellement aux regard des nuisances de trafic d'entreprises dans des quartiers d'habitat, ces deux secteurs ne se prêtent cependant pas de façon idoine aux Activités et il est ainsi envisager de modifier leur affectation en 'zone mixte' et d'enjoindre les communes concernées à changer l'affectation de ces secteurs dès que possible.

- 6) Les réserves pour les Activités sont donc très réduites, si ce n'est le secteur de Pleine Eau à Tavannes, et il est indispensable d'appuyer l'extension du PDE des Lovières ainsi que la définition de nouvelles ZIZA d'importance régionale.

### Vallon de Saint-Imier - Sud du Grand Chasseral (*mesure A4/II.o2 CRTU 2012*)

7) Une telle étude n'a pas été réalisée pour ces périmètres de la Région toutefois, les inventaires menés en prémices d'un Système régional de Gestion des Zones d'Activités (*SrGZA, cf. Mesure JB-U.1.3*) permettent de dresser un état des lieux précis. Il ressort que des besoins pour de nouvelles zones d'Activités existent notoirement.

8) Sonceboz-Sombeval semble réunir les meilleurs critères d'accessibilité et de synergies possibles avec des ZIZA existantes (*plan de mobilité inter-entreprises entre autres*). Toutefois, les astreintes portées au territoire de la Commune de Sonceboz-Sombeval sont nombreuses entre dangers naturels, Surfaces D'Asselement (*SDA*), Niveau de Qualité de la desserte par les TP (*NQTP*), accessibilité aux Zones Industrielles et Zones d'Activités (*ZIZA*) existantes (*personnels et trafic d'entreprises*) en termes d'aptitudes des équipements (*largeur de chaussées, tonnage des ponts, ...*), de sécurité plus particulièrement des piétons et des nuisances induites dans les quartiers traversés, ... (*cf. Mesure JB.DA.1.3*).

### Opportunité et utilité

- a) Permettre le développement des Activités futures dans les endroits qui s'y prêtent le mieux.
- b) Favoriser l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par la création de nouvelles ZIZA bien desservies.
- c) En ce qui concerne les secteurs destinés aux Activités, le but est de répondre aux besoins des industries tout en permettant le renforcement de la qualité des sites et l'utilisation des TP.

Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Clé de financement
Responsabilité	Autres organes concernés
Communes	Région ( <i>Jb.B</i> )

### Coordination transports et urbanisation

1) Pour les Zones Industrielles et Zones d'Activités (*ZIZA*), la Région fait face à un problème de fond vis-à-vis de la Mesure A\_o5 du Plan Directeur Cantonal 2030 (*PDC 2030 - Déterminer les besoins en ter-*



*rains à bâtir pour les Activités*) induit par la situation de nombreux sites en ce sens que celle-ci conditionne que, « pour chaque demande communale de classement en zone à bâtir ou de changement d'affectation, il y a lieu d'examiner si la desserte des nouvelles zones par les transports publics est suffisante (*s'agissant des classements de terres cultivables en zone à bâtir au sens de la législation sur les constructions, voir l'ordonnance sur les constructions; pour les classements qui ne concernent pas des terres cultivables et les changements d'affectation, pas de NQTP jusqu'à 1 ha puis NQTP D/E pour les terrains de plus d'1 ha*) et si les autres critères applicables à la délimitation des zones sont respectés. »

2) Jb.B a toujours déploré ces règles d'une rigidité contraire au bon sens à l'échelle de l'ensemble territorial du Canton de Berne alors que, d'une part, ses Régions sont bien différentes comme le sont, d'autre part, ses entreprises. Ainsi, une manufacture horlogère employant 3'000 personnes sur un site de trois hectares aux Champs de Boujean ne peut logiquement pas être comparée (*horaires, flux pendulaires, trafic d'entreprise, immissions olfactives, de bruit, poussières, fumées, ...*) à une cimenterie de 165 collaborateurs nécessitant une emprise productive et logistique de quelques cent-vingt hectares à Péry - La Heutte (*et que personne ne voudrait d'ailleurs voir sous ses fenêtres !*).

3) Ainsi l'exigence de NQTP 'D/E' pour le Grand Chasseral est rédhitoire pratiquement partout parce que notre Région cumule des fréquences TP insuffisantes et des disponibilités de terrains à bâtir pour des activités potentiellement nuisantes évidemment loin des gares.

4) Constatons ainsi que dans l'Arrondissement administratif du Jura bernois (*AaJb*) seule la Commune de Saint-Imier a pu se lancer dans la programmation et la réalisation d'une halte supplémentaire (*La Clef, cf. Mesure JB.U-PA.1.1*) pour satisfaire aux exigences du PDC 2030. A contrario, deux exemples de situations ubuesques que cette exigence peut amener :

- Tramelan 'Les Lovières' (*cf. Mesure JB.U-PA.1.2*), quand bien même un site inscrit au programme des Pôles de Développement Economique du Canton de Berne (*PDE*), la Commune est aujourd'hui dans l'incapacité de répondre aux attendus du PDC 2030 pour un NQTP 'trop court' d'environ 300 mètres ;
- Valbirse, avec des terrains plats en suffisance au Pré Vercelin, idéaux pour une zone d'Activités d'importance régionale mais trop éloignés de quelques 600 à 800 mètres des deux gares existantes de Malleray et de Sorvilier. Un arrêt supplémentaire est programmé dans le PRODES deuxième étape, donc après 2035.

5) Rappelons ainsi que :

- le Jura bernois est la Région la plus industrialisée de notre Canton ;
- le Grand Chasseral connaît de grandes difficultés dans la mise à disposition de zones d'Activités d'importance régionale en raison des critères imposés par le PDC 2030 ; une appréciation pleinement partagée par la Promotion Economique du Canton de Berne (*PE-BE*) et la Chambre d'Economie du Jura bernois (*CEP*) ;
- le critère 'urbain' de desserte par les TP appliqué de façon uniforme à l'ensemble du territoire cantonal et, plus particulièrement de façon uniforme aux entreprises, qu'elles que soient leurs activités, est contre-productif, entre autres, pour le Jura bernois.

---

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
----------------------	---

Voir sous-Mesures	Voir ci-dessus ( <i>Coordination transports et urbanisation</i> )
-------------------	---

---

Besoin de coordination, interdépendance

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### JB.U-A.1.3

Documents

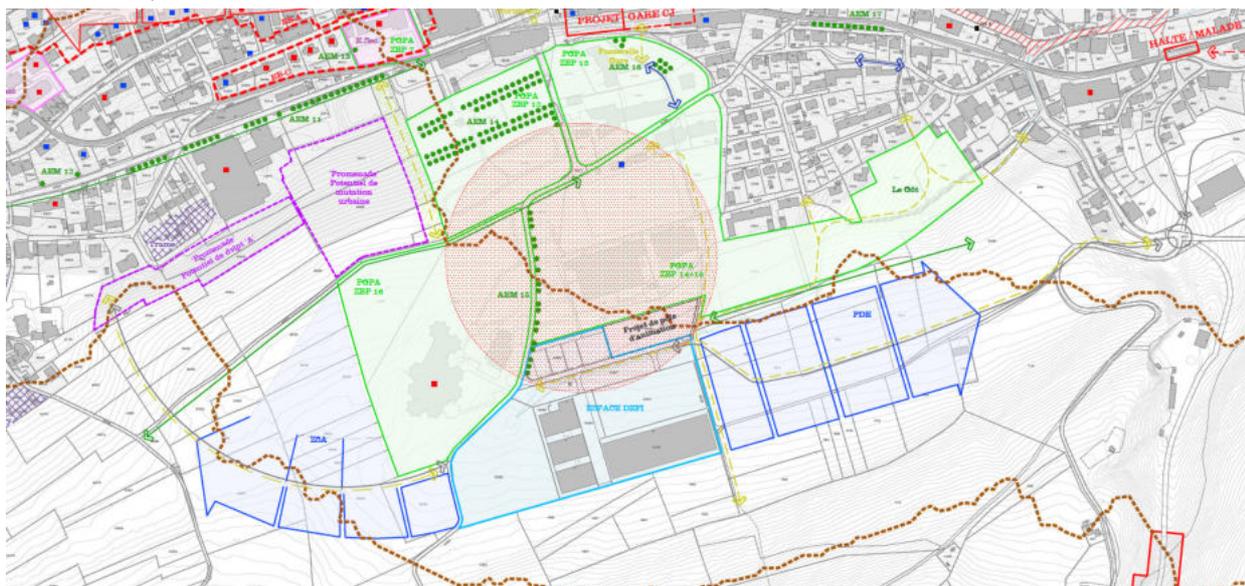
Projet de Centres en réseau (*ARJB 2015, cf. Annexe 6*)

---

## Tramelan 'Les Lovières' - Pôle de Développement Economique (PDE) pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'importance cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.1.1			Horizons B/C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
-		Tramelan	

Carte (extraits du Projet de Territoire Tramelan 2050 n°2683-80, état 06.2022 et, in annexe du PDL du 28.11.2014 'Secteurs d'Activités et Pôle de Développement Economique', août 2010 - emend. mars 2011/mars 2012, ill. 104 : Schéma d'aménagement Lovières / Sur les Brues)



### Description

- 1) Il est prévu que ce Pôle de Développement Economique (PDE-A) d'importance cantonale, reconnu par le Canton dans le PDC 2030 en 'Coordination Régulée' (cf. Mesure C\_o4), se constitue en trois étapes, sur trois différentes emprises territoriales continues (une première installation - existante - puis deux extensions vers l'Est). À ce jour, seul le secteur Ouest du PDE est affecté à la zone à bâtir avec un Plan de Quartier (PQ) entré en force (cf. **Mesure JB.U-PA.1.2**).
- 2) A noter qu'une Zone Stratégique d'Activités (ZSA) est couplée au PDE 'Fin des Lovières' mais n'apparaît pour l'heure pas dans la Mesure C\_o4 PDC 2030 (Information Préalable).
- 3) Le PQ 'Fin des Lovières' étant à bout touchant de ses capacités, son presque achèvement nécessite le développement de la continuité du PDE.
- 4) Deux éléments déterminants 'handicapent' aujourd'hui l'extension du PDE :



- le Niveau de Qualité de la desserte par les Transports Publics (*NQTP*) insuffisant,
  - la problématique du stationnement (*limitation du nombre d'emplacements de stationnement, cf. art. 53 et 54 OC*) et, induite, celle de la circulation au centre du Village (*capacités insuffisantes aux heures de pointe, contraintes 'imposées' par les TIM aux autres usagers de l'espace public, nuisances et pollutions, ...*).
- 5) De cette situation et des constats menés, il appert que le développement du PDE nécessite l'édiction d'un Plan Directeur avec pour premières pistes de contenu :
- Un grand parking souterrain aux Reussilles
    - Fonctionnement selon un modèle urbain
    - Désengorgement du trafic à Tramelan / sur le Pont de la Formation / au plateau des Lovières
    - Régulateur climatique (*tarifs différenciés CO<sub>2</sub> / covoiturage / électromobilité*)
    - Cumul des usages => économie de terrains affecté aux Activités, économie des coûts de constructions pour les entreprises, économie de fonctionnement, ...
  - Navettes électriques Les Reussilles - Les Lovières
    - Amélioration du niveau de desserte du PDE
    - Trafic régional subventionné (*hub régional des Reussilles*)
    - Cumul des besoins privés, communaux et régionaux
    - Amélioration substantielle des relations TP direction Nord
    - Extension possible du système côté Sud => piscine
  - Développement du PDE
    - Stratégie foncière
    - Esquisse / faisabilité du potentiel constructible
    - Utopie ou pragmatisme à long terme de la réalisation d'un second accès au PDE, par l'Est, concomitamment au développement d'un nouveau quartier
- 6) Si le stationnement constitue une thématique importante, relevons plus globalement qu'en termes de cadre de vie, de travail, de services, les attentes concernant les zones d'Activités ont aujourd'hui évolué. Que ce soit au niveau des entreprises, des employés ou des habitants d'un territoire, la simpliste et seule action d'aménager des parcelles et d'assurer leur commercialisation n'est plus suffisante. Les collectivités elles-mêmes doivent enfin prendre conscience de la 'carte de visite' qu'offrent des zones d'Activités de qualité pour leur territoire.
- 7) Aussi, il s'agit aujourd'hui de développer des projets au demeurant plus 'complexes' comprenant bien sûr la 'classique' offre foncière mais complétée d'un paysage maîtrisé et aménagé, d'une gestion et de véritables services dédiés aux entreprises et usagers. Pour assurer cette nouvelle approche qualitative des secteurs d'Activités, il est indispensable d'élaborer un véritable projet de développement et de gestion sur le long terme. Un projet évolutif qui permet de nuancer et d'adapter l'offre afin de répondre au mieux aux fonctions des Activités.
- 8) Une gouvernance pour gérer différents éléments de gestion opérationnelle (*parkings, énergie*) et de développement de ce secteur est souhaitée aussi bien par les Autorités municipales que par la Région d'autant que le développement de ce secteur nécessite une amélioration au niveau de la qualité de la desserte par les TP (*cf. Mesure JB.U-DA.1.1*).

---

#### Opportunité et utilité

- a) Le suivi de ce PDE est important d'un point de vue régional et pour la Commune de Tramelan. En effet, la dynamique d'occupation de ce pôle a des influences sur d'autres secteurs d'importance régionale pour les Activités à Tramelan et dans le reste de la Région (*Vallée de Tavannes notamment*).
- b) Le développement global de ce secteur (*activités économiques, loisirs et formation*) aura un impact majeur et structurant pour l'ensemble du territoire de Tramelan (*maintien de la cadence TP / gestion globale de la circulation, etc.*).

---

#### Coûts (*mios CHF*)

---

#### Clé de financement

TEI (*Commune*) ; privés

---

#### État de planification

Le PQ 'Fin des Lovières' s'inscrit dans un cadre de développement plus large du PDE pour lequel un Plan Directeur sera élaboré (*cf. Mesure JB.U-DA.1.1*).

---

#### Étapes de mise en œuvre

- 1) Elaboration d'un Plan Directeur de Développement Durable (*PDDD au sens de l'art. 68 LC*) qui fasse concorder affectation, équipement et transport avec notamment :
  - équipement et communications ;
  - développement économique ;
  - mesures d'aménagement prévues à un moment ultérieur.



- 2) Mise en œuvre des premières mesures du PDDD et stratégie foncière d'acquisition des surfaces.
- 3) Affectation en ZPO du périmètre du PDE au Plan de Zones.
- 4) Ediction d'un Plan de Quartier.



Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Région (Jb.B) ; CEP ; PE-BE

Coordination transports et urbanisation

1) Le PDE des Lovières est inscrit dans la NPR + du Jura bernois (2024-2027) : « Le Pôle de Développement Economique de Tramelan doit être conçu selon des axes durables de construction, de gestion et de fonctionnement. »

2) CRT 1 - Projet de mobilité durable pour l'accessibilité du site de Bellelay - Desserte de Tramelan : L'extension du PDE, situé à plus de 500 m à pied de la gare de Tramelan, est conditionnée par une amélioration de son accessibilité par les transports publics. Les modalités d'une desserte bus du site, voire également d'une desserte améliorée des différents quartiers de la Commune, sans forcément transiter par la gare de Tramelan, du moins dans les 2 sens, sont à définir dans une démarche d'étude spécifique. A cet effet, on peut noter que la ligne Bellelay – Les Reussilles dispose d'un temps mort d'une demi-heure aux Reussilles, qui pourrait être mis à profit ; à noter toutefois que sa desserte régulière n'est que de 4 à 6 paires de courses par jour, les autres courses circulant sur appel. La ligne Saignelégier - Tramelan donne correspondance avec le train à la gare de Tramelan, avec un temps d'arrêt de 8' qui pourrait aussi être mis à profit ; cette ligne n'offre toutefois que 6 à 8 paires de courses par jour (en semaine).

Desserte TP	Insuffisante, à conforter	Superficie (ha)	4 (extension possible de 1,6)
Qualité de desserte TP	E	Mise en zone (ha)	0
		SDA (ha)	0

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
----------------------	---

PDE : Coordination Régulée  
 ZSA : Information Préalable

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1.3 ; JB.U-PA.1.2**

Documents

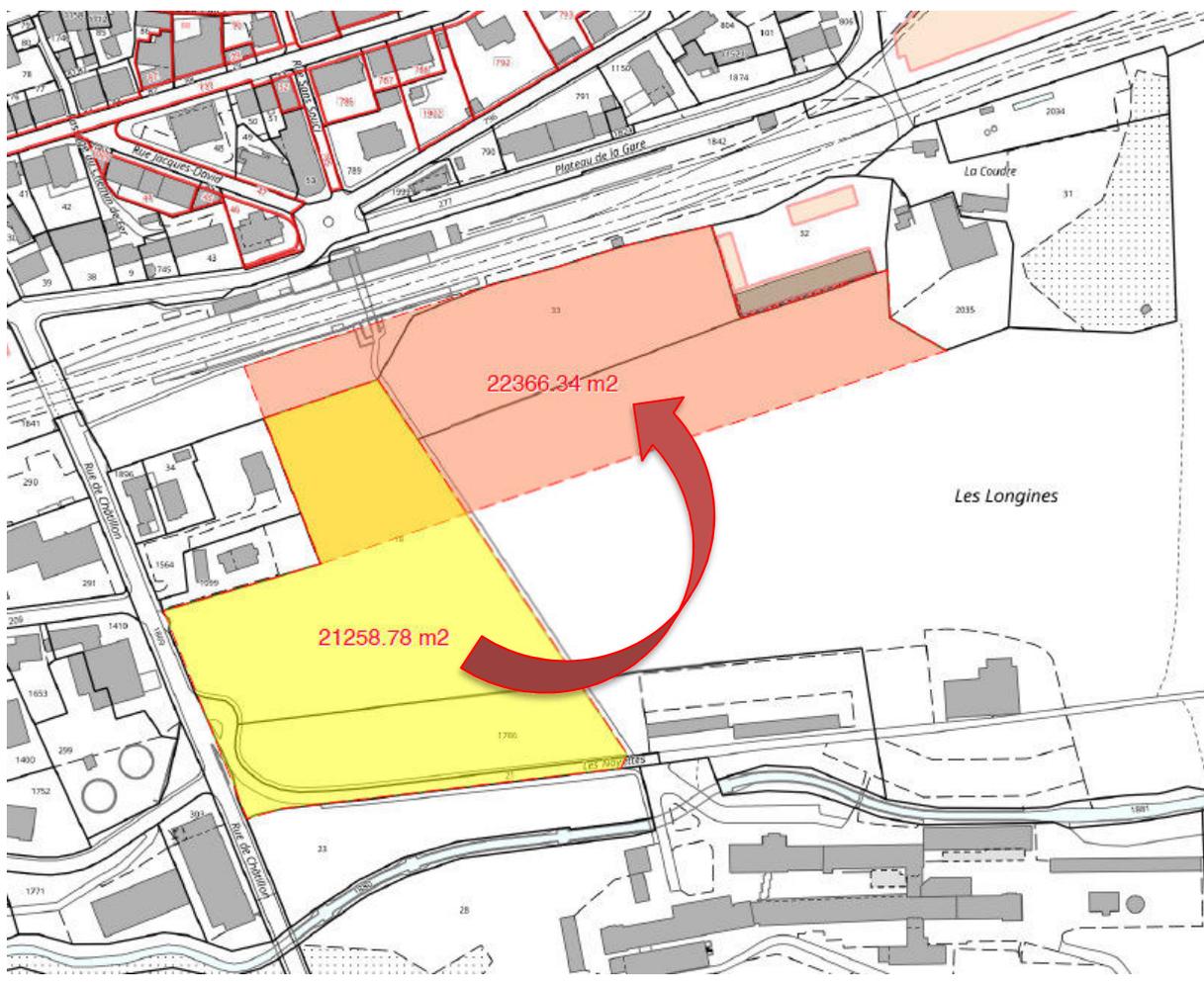
- Mesure A\_o8 PDC 2030
- NPR + (20, zone d'Activités du futur)
- CRT 1
- PAL Tramelan
- EIE 'Fin des Lovières', REP / RIE / RCo n° 4916-10
- www.tramelan



## Saint-Imier 'La Coudre' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.1.2			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
	JB.U-PH.2.2 (2o21)	Saint-Imier	

### Carte



### Description

- 1) Le site 'Longines' figure en 'Information Préalable' depuis la première CRTU en pôle de développement futur pour l'habitat compte tenu d'une qualité de desserte très favorable étant juste en-dessous de la gare de Saint-Imier. Par contre, bien qu'il soit affecté à la ZàB au Plan de Zones (ZPO), il s'avère que le propriétaire reste hostile à tout développement sur le secteur attenant à la Rue de Châtillon.
- 2) Avec les perspectives de développement tout à la fois du pôle mixte de La Clef (cf. **Mesure JB.U-DH.1**) et du pôle 'multisites' de Villeret (cf. **Mesure JB.U-PH.2.1**), couplé à la raréfaction de l'offre de surfaces à bâtir pour des Activités, la Commune de Saint-Imier appréciera l'opportunité d'un développement du secteur 'La Coudre' vers l'Ouest.
- 3) D'une contenance à peu près équivalente, bien que l'affectation soit différente, ce 'roque' permet d'offrir un emplacement 'Activités' particulièrement propice avec une qualité de desserte C.

### Opportunité et utilité

Nouvelles opportunités de développement économique et revalorisation du flanc Sud de la gare.

### Coûts (mios CHF)

Clé de financement

Commune, propriétaire

### État de planification

Étape de mise en œuvre

La 'Coordination Régulée pour ce secteur ne



pourrait pas intervenir avant la modification du PAL.

---

Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Propriétaire foncier

---

Coordination transports et urbanisation

---

Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	2,23
Qualité de desserte TP	C	Mise en zone (ha)	1,8
		SDA (ha)	0,13

---

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
----------------------	---

#### Information Préalable

Besoin de coordination, interdépendance

La qualité des surfaces de l'emprise dézonée permet une compensation équivalente des SDA.

Dépendances et limites avec d'autres mesures

---

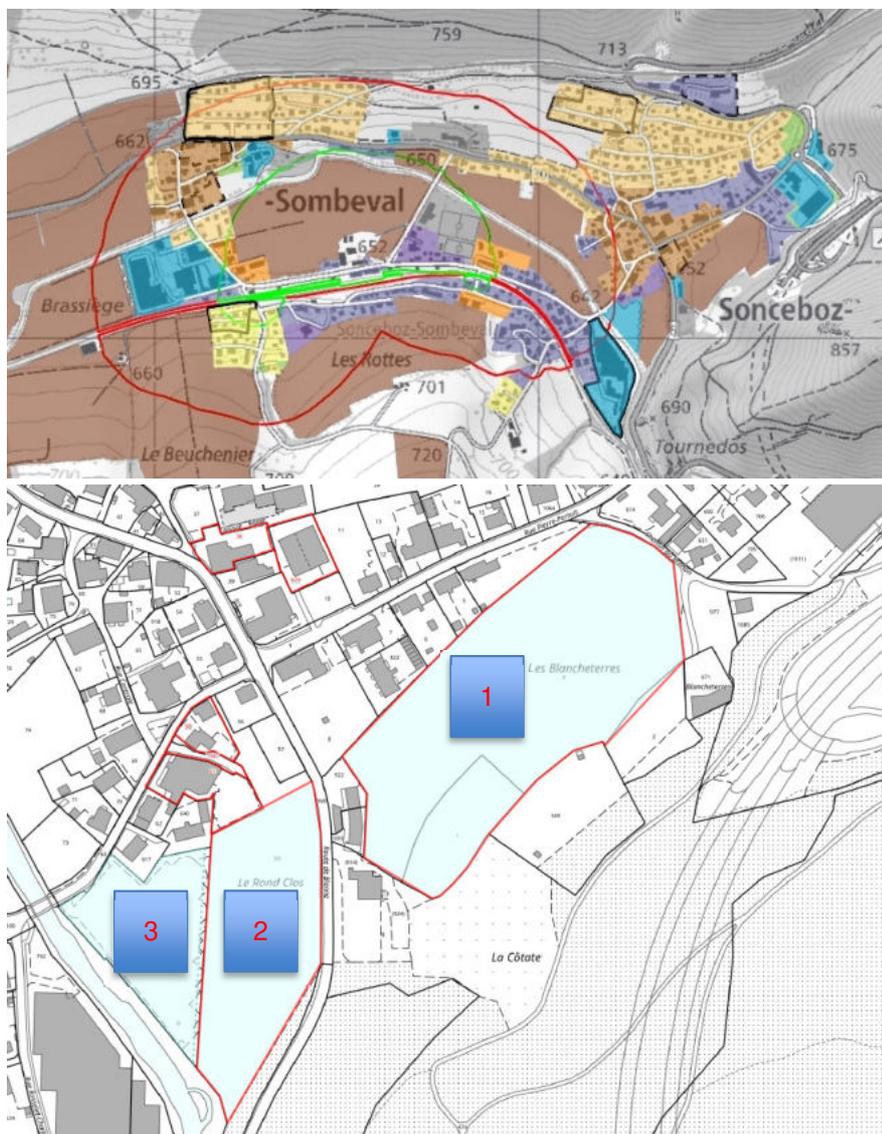
#### Documents

- Mesures A\_o5 et A\_o6 PDC 2030
  - GAL 'Terres cultivables et aménagement du territoire', OACOT, 2020
-

## Sonceboz-Sombeval 'Rond Clos - Blancheterres' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.1.3			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
JB.U-DA.2.4		Sonceboz-Sombeval	

Carte



### Description

- 1) Sonceboz-Sombeval réuni les meilleurs critères d'accessibilité et de synergies possibles avec des ZIZA existantes (*plan de mobilité inter-entreprises entre autres*). Toutefois, les astreintes portées au territoire de la Commune de Sonceboz-Sombeval sont nombreuses entre dangers naturels, Surfaces D'Asselement (SDA), Niveau de Qualité de la desserte par les TP, accessibilité aux ZIZA existantes (*personnels et trafic d'entreprises*) et nuisances induites dans les quartiers d'habitat traversés, ...
- 2) Par ces contraintes, le secteur de Brassiege, initialement envisagé pour un confortement de l'offre de surfaces pour des Activités (*Mesure U4-o4.o4 CRTU 2o17*), a été abandonné et de fait supprimé de la CRTU 2o21 avec la perspective d'étendre le secteur des Blancheterres (*repère 1 sur la carte*) et du Rond Clos (*repère 2 sur la carte*).
- 3) Le secteur des Blancheterres ne bénéficie cependant pas d'une qualité de desserte suffisante par les TP, mais il est par contre très bien connecté à la jonction autoroutière et limite de fait un apport de trafic à l'intérieur du tissu du Village déjà fortement sollicité.
- 4) Dans le cadre de la modification de son PAL, la Commune de Sonceboz-Sombeval a mené des études

afin d'envisager ce développement dans une vision plus vaste, de Sonceboz SA jusqu'à la jonction de l'autoroute, avec la perspective d'intégrer le programme cantonal des PDE mais sans pouvoir aboutir à ce jour (*cf. annexes 7 et 8*).

5) La Région soutient ce projet dans la mesure où :

- d'un point de vue géographique, logistique et trafic et en termes d'aménagement du territoire, la zone de Blancheterres présente la meilleure opportunité régionale de conforter l'offre 'Activités' ;
- ce développement permet d'envisager la mise en place de mesures réalistes pour valoriser la qualité de desserte TP ;
- le terrain appartient principalement à un seul propriétaire foncier et la survie d'une exploitation agricole n'est pas remise en question aussi, questions foncière et agricole peuvent être réglées de manière beaucoup plus rapide que sur d'autres projets de zones d'Activités du Grand Chasseral.

6) Préalablement, envisager la construction sur le stationnement de Sonceboz SA en enfouissant ce dernier (*repère 3 sur la carte*).

Opportunité et utilité

La meilleure opportunité régionale pour conforter l'offre 'Activités'.

Coûts (mios CHF)

Clé de financement

Étapes de mise en œuvre

- 1) Le développement de ce secteur nécessite une amélioration de la qualité de la desserte TP et son état de coordination ne pourra pas évoluer sans que la démonstration de cette amélioration de la desserte soit apportée. Il convient de la sorte d'envisager l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements Inter-entreprises, l'intégration au réseau des TP biennois n'étant pas économiquement probant.
- 2) Dans la perspective de ce développement, il y a lieu de définir les compensations possibles en termes de SDA.

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Insuffisante, à conforter	Superficie (ha)	Blancheterres : 3 Rond Clos E : 1,6 Rond Clos W : 0,83
-------------	---------------------------	-----------------	--

Qualité de desserte TP	aucune	Mise en zone (ha)	4,6
		SDA (ha)	4,6

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
----------------------	---

Rond Clos : Coordination en Cours  
Blancheterres : Information Préalable

Besoin de coordination, interdépendance

Compensation des SDA à assurer.

Impliquer le service archéologique du Canton de Berne dans la planification générale (*objet 11576 identifié à l'inventaire archéologique cantonal*).

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

Documents

- Rapport accompagnant la modification du PAL de Sonceboz-Sombeval (*cf. aussi annexes 7 et 8 CRTU*)
- Mesures A\_o5 et A\_o6 PDC 2030
- GAL 'Terres cultivables et aménagement du territoire', OACOT, 2020



## Tavannes 'Combe de Malvaux' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.1.4			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
JB.U-PA.2.2		Tavannes	

### Carte



### Description

- 1) Le secteur concerné se situe à la sortie Ouest du Village, dans la continuité de la zone d'Activités établie et construite.
- 2) S'il est bien desservi par l'autoroute, il est par contre très éloigné de la gare et ne bénéficie de la sorte d'aucun NQTP.
- 3) Ce secteur a été très vite construit et investi, essentiellement par de entreprises 'que personne ne tient à avoir sous ses fenêtres' (!) et en cela, ce site est particulièrement précieux pour toute la Région.
- 4) Malgré le refus de pouvoir étendre ce site dans le cadre de la récente modification du PAL de Tavannes, ni la Commune ni la Région ne peuvent se résoudre à abandonner ce projet d'extension.
- 5) Sans aucune nuisance pour le Village, avec très peu d'emplois et des personnels qui se rendent sur site avec leur engin de travail (*poids lourds, fourgonnettes*), l'absence de NQTP ne doit pas être un frein.

### Opportunité et utilité

Accueil d'Activités dans le traitement et la valorisation des déchets, entreprises de construction, de logistique, ...

Coûts ( <i>mios CHF</i> )		Clé de financement	
		Commune pour l'équipement	
État de planification		Étape de mise en œuvre	
Responsabilité		Autres acteurs	
Commune		Région	
Coordination transports et urbanisation			
Desserte TP	Insuffisante	Superficie ( <i>ha</i> )	4,36
Qualité de desserte TP	aucune	Mise en zone ( <i>ha</i> )	4,36
		SDA ( <i>ha</i> )	0
État de coordination		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
Information Préalable			



---

Besoin de coordination, interdépendance

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1.3**

---

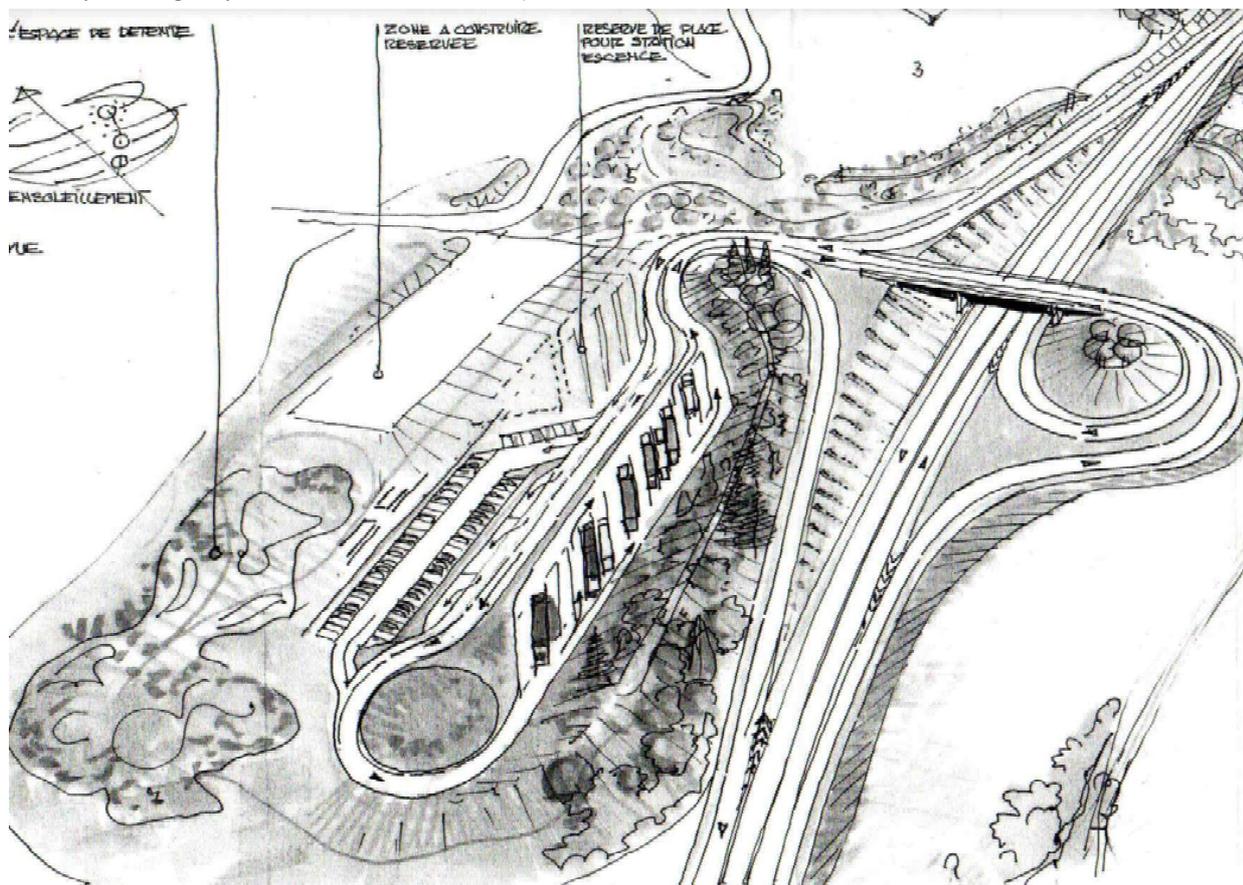
Documents

- PAL de Tavannes adopté par l'AM le 13 décembre 2021.
-

## Reconvilier 'Aire A 16' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.1.5			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
-		Reconvilier	

Carte (in TTE du Canton de Berne, OPC, N16 Transjurane Court-Tavannes, projet définitif, RIE, Urbanplan et groupe d'étude, octobre 1999)



### Description

1) L'aire de repos / services de Reconvilier est exceptionnellement accessible par les deux sens de circulation et « elle est conçue pour permettre une extension future de l'offre par la construction d'une station-service entre les places de parc pour camions et la route d'accès. La place de tir existante pourrait à l'avenir être utilisée par la construction de point de vente, restaurant ou hôtel » (in TTE du Canton de Berne, OPC, N16 Transjurane Court-Tavannes, projet définitif, RIE, Urbanplan et groupe d'étude, octobre 1999).

2) D'évidence, de simple 'arrêt pipi' l'aire de Reconvilier a de nombreux atouts pour dépasser cette seule fonction et revêtir une dimension régionale proactive à plus d'un titre. Le rapport spécifique réalisé par la Commission Services de la CEP en mai 2016 (sous la présidence de P.A. Schnegg) tend à démontrer la nécessité de déployer un projet d'envergure sur le site de l'aire A 16 de Reconvilier avec station-service, hôtel, restaurant(s), vente de produits régionaux et office du tourisme complétés d'autres spécificités régionales qui peuvent (doivent) étoffer l'offre et l'animation du site pour en garantir la vitalité tout au long de l'année. Tout est là :

- une situation centrale à l'échelle de l'Arrondissement du Jura bernois ;
- une plateforme de stationnement à même de pouvoir accueillir de nouvelles fonctions (e.g. pôle de co-voiturage régional pour le travail comme pour les loisirs, bornes Euro Relais, ...);
- une aire de repos dimensionnée pour 'muer' en aire de ravitaillement ;
- une offre hôtelière à conforter essentiellement pour le segment 'affaires' dans une Région qui doit miser sur 'la niche de la précision' ;
- un programme NPR avec, dans ses objectifs principaux, les tendances actuelles d'un tourisme inté-

grant Nature et Culture ;

- l'opportunité d'installer un pôle 'Office du Tourisme' / Office de la promotion culturelle régionale ;
- un parc 'arboretum' à compléter d'une collection de sculptures ;
- un site au contact du réseau des itinéraires de randonnée pédestre ;
- une 'porte' qui ouvre à la découverte de la Région, de ses sites, de ses spécialités, de son savoir-faire, un lieu porteur de messages et d'ambiances ;
- synergies à développer avec les installations publiques à toute proximité (*salle des fêtes*) tel qu'un 'pôle de compétences', soit l'accueil au sein de celui-ci d'associations professionnelles, culturelles ou sportives (*avec pour celles-ci un aspect économique important vis-à-vis d'un hall d'exposition partagé ; bureaux et salles de réunions mis en commun ; accueil, secrétariat et standard centralisés, ...*).

---

Opportunité et utilité

La Région va reprendre ce dossier et l'actualiser pour assurer l'émergence d'un outil à l'adresse des usagers de l'A 16 mais aussi et avant tout de toute la Région par la complémentarité de services à proposer (*cf. axe 2, mesure 11, axe 4, mesure 6 et globalement l'axe 6 StratEco*).

---

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

---

Étapes de mise en œuvre

---

Responsabilité

Autres acteurs

Région

Commune

---

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Insuffisante, à conforter	Superficie ( <i>ha</i> )	1,4
Qualité de desserte TP	Aucune	Mise en zone ( <i>ha</i> )	1,4
		SDA ( <i>ha</i> )	0

---

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Information Préalable

Cf. **Mesures JB.U-A.1, JB.U-PH.1.2, JB.U-PH.2 et JB.U-PA.2.2**

---

Besoin de coordination, interdépendance

OFROU

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1.3**

Documents

Autoroute A 16 - Aire de Reconvilier, De l'aire de repos à l'ère de services ! - apodioxes – CEP Services, mai 2016 (*emend. sept.-déc. 2016*)

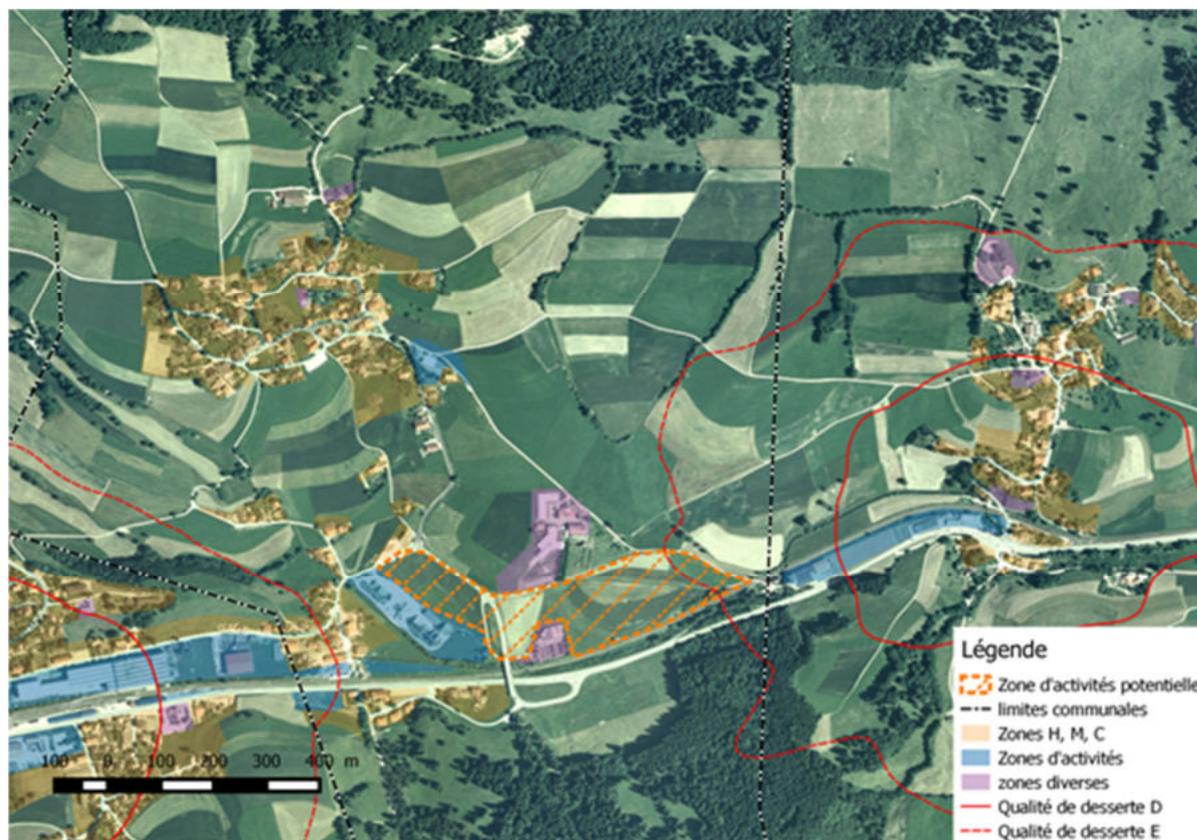
Projet de Territoire Reconvilier 2050, Rapport Explicatif (*REx B*), n° 4169 - 40 (*état mars 2022*)

---

## Loveresse 'Pont du Moulin' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.1.6			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
JB.U-DA.2.3 (2o21)		Loveresse	

Carte



### Description

1) Ce secteur potentiel pour le développement d'un site prioritaire d'Activités d'intérêt régional est identifié dès la première CRTU (2o12). Le projet-pilote de 'Centres en réseau' et l'analyse des différentes possibilités dans la Vallée de Tavannes, confirment cette projection.

2) Une part importante de ce secteur est occupée, dans la zone d'Activités existante, par le centre d'entretien de l'A 16.

3) Les possibilités de développement autour de l'existant sont nombreuses dans ce secteur ; elles peuvent être estimées à 6 ha avec un développement possiblement par étapes.

4) La qualité de la desserte de ce secteur est très bonne pour les accès routiers (*jonction A16*) et la mobilité douce (*piste cyclable entre Pontenet et le bâtiment de la Fondation Rurale Interjurassienne*), par contre il n'y a pas de desserte par les TP.

5) Le Canton relève toutefois que les conflits devront être réglés (*NQTP*) avant que ce projet ne puisse continuer son développement (*on notera que le centre d'entretien, de ce même Canton, s'est arrogé le droit de ne pas respecter cette mesure !*).

### Opportunité et utilité

a) A l'écart des zones d'habitat, possibilité, entre autres, d'accueil d'entreprises 'que personne ne tient à avoir sous ses fenêtres' (!) et en cela, ce site est particulièrement important au-delà de la Commune de Loveresse.

b) Nonobstant, des principes d'aménagement valorisants doivent être définis pour modeler / remodeler tout le secteur ; situé à une jonction de l'autoroute, il représente une 'porte' du Grand Chasseral !

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

---

Étapes de mise en œuvre

- 1) Anticiper la mise en place de conditions-cadres permettant le développement de ce site : acquisitions foncières, compensation des SDA, répartition des terres agricoles (*planification agricole*).
- 2) Examiner en détail les exigences relatives à la réalisation d'une telle ZIZA. L'objectif est que les zones industrielles d'importance régionale respectent des prescriptions sévères dans les domaines de la durabilité (*utilisation de l'espace, énergies renouvelables, matériaux durables, écologie industrielle, aménagements des espaces et des toits favorables à la biodiversité, etc.*). Ces exigences élevées de durabilité sont fixées d'entente entre Commune et Région.
- 3) Les conditions concernant la desserte sont à revoir fondamentalement pour ce site. Une solution de desserte locale par bus peut être envisagée ; le potentiel d'utilisation dans ce secteur est d'ailleurs peut-être déjà suffisant même sans l'extension de la ZIZA avec un raccordement du Village de Loveresse aux TP depuis le «hub de mobilité» (*IFT*) que doit devenir la gare de Reconvilier ?

---

Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Région, entreprises installées à Loveresse, OPC ( <i>en tant qu'employeur</i> )

---

Coordination transports et urbanisation

---

Desserte TP	Insuffisante, à conforter	Superficie ( <i>ha</i> )	6,2
Qualité de desserte TP	aucune	Mise en zone ( <i>ha</i> )	6,2
		SDA ( <i>ha</i> )	6,2

---

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
----------------------	---

Information Préalable

---

Besoin de coordination, interdépendance

Interdépendance avec la **Mesure JB.U-DA.1.7**, les deux sites ne pourront se réaliser de façon concomitante mais, l'un après l'autre, en fonction du besoin.

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1.3 ; JB.U-DA.2.1 ; JB.U-DA.2.2; JB.U-RD.1.2**

---

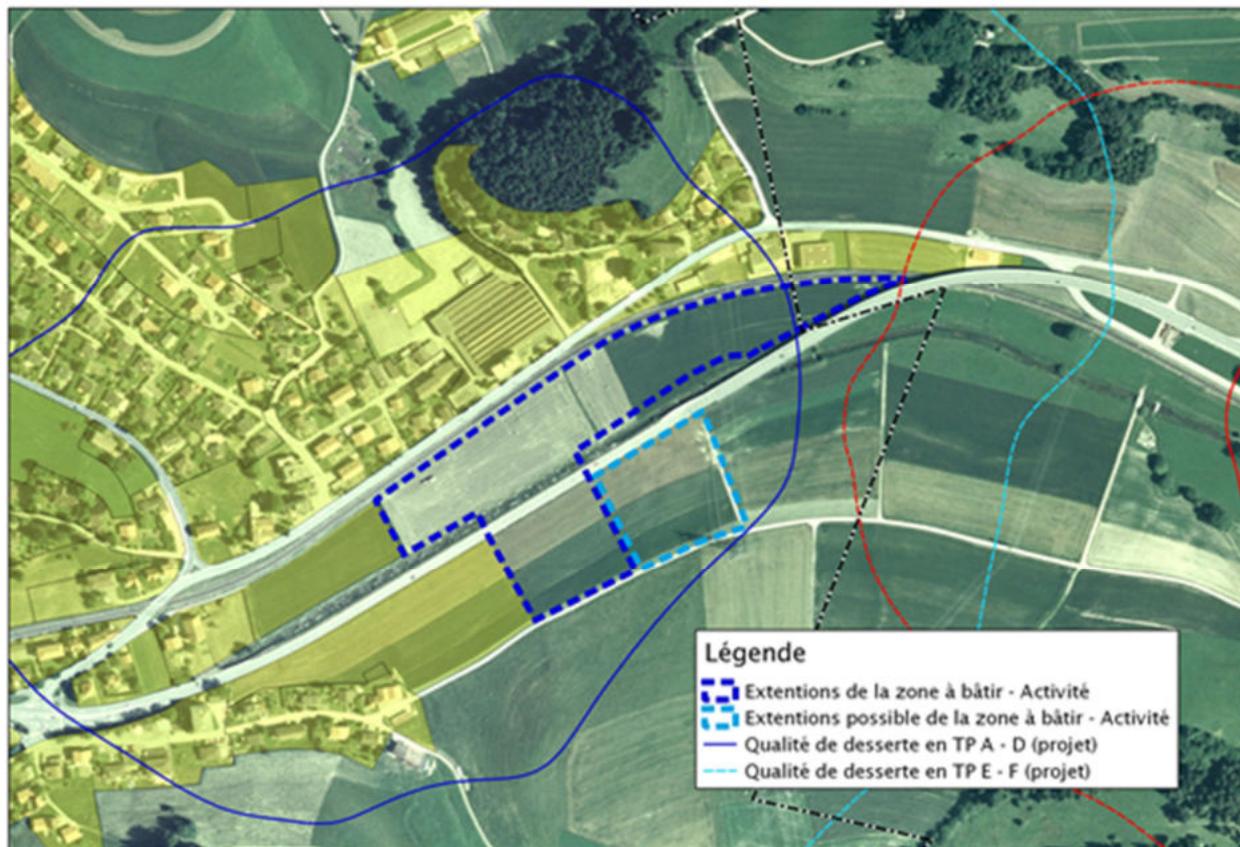
Documents

- Projet de Territoire du PAL de la Commune de Loveresse
  - Mesures A\_o5 et A\_o6 PDC 2030
  - GAL 'Terres cultivables et aménagement du territoire', OACOT, 2020
-

## Valbirse 'Nomlieutant / Pré Vercelin' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.1.7			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
JB.U-DA.2.2 (2o21)		Valbirse	

Carte



### Description

1) Ces secteurs potentiels pour le développement d'un site prioritaire d'Activités d'intérêt régional sont identifiés dès la première CRTU (2o12). Le projet-pilote de 'Centres en réseau' et l'analyse des différentes possibilités dans la Vallée de Tavannes, confirment cette projection.

2) Cependant, la réalisation de ce pôle dépendait de son inscription au programme PRODES et, bien que n'étant pas retenu dans ce dernier (*c'est-à-dire que sa réalisation est encore très incertaine dans le temps*), il se doit de rester 'actif' dans la CRTU au regard de sa situation et de la réponse idoine qu'il est régionalement à même d'apporter dans la Vallée de Tavannes.

3) Les secteurs concernés se situent :

- Pré Vercelin : entre la voie de chemin de fer et la Birse, en continuité du PQ 'Pré Vercelin' affecté en Activités ;
- Nomlieutant : adossé à la Route Cantonale en prolongement de l'usine Schaublin.

4) L'accès au Pré Vercelin est assuré, dans un premier temps, en longeant la voie de chemin de fer depuis la Rue Aimé Charpilloz. A terme, un nouveau pont en franchissement de la Birse pour un raccordement à la Route Cantonale sera indispensable.

5) En cas de réalisation future de la gare de Pré Vercelin, l'entier du secteur se situerait en qualité de desserte D.

6) Le développement de ce secteur se fera par étapes pour, à terme, représenter une surface de presque 5 hectares.

### Opportunité et utilité

- Parfaitement situé au centre de la Vallée, un secteur à même d'accueillir plusieurs profils d'Activités et en cela, ce site est particulièrement important bien au-delà de la seule Commune de Valbirse.
- A la 'porte' Est de Valbirse, avec un accès direct à la Route Cantonale, les nuisances sur les zones

d'habitat sont réduites.

- c) Des objectifs d'aménagement valorisants doivent être définis pour modeler / remodeler tout ce secteur en continuité des principes adoptés par le PQ 'Pré Vercelin'.

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

#### Étapes de mise en œuvre

- 1) Pour que ce pôle se réalise, il est nécessaire que la nouvelle halte du Pré Vercelin se construise. A noter que celle-ci permettra également une valorisation de l'accès au pôle sportif du Vivier et tout particulièrement à la piscine de l'Orval (*pôle sportif d'importance régionale, cf. ISIR*).
- 2) D'ici là, cette période est propice à la mise en place des conditions-cadres permettant le développement de ce site : stratégie foncière, compensation des surfaces d'assolement (*planification agricole*), ...
- 3) A défaut de voir une nouvelle halte se réaliser, une solution de desserte locale par bus doit être envisagée ; entre transports scolaires, desserte du pôle du Vivier, secteur d'Activités de la Gérine en porte Ouest de Valbirse, ... le potentiel d'utilisation est peut-être déjà suffisant même sans le développement de cette zone d'Activités ?

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

CFF, Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Insuffisante, à conforter	Superficie ( <i>ha</i> )	Pré Vercelin : 2,9 Nomlieutant : 2
Qualité de desserte TP	aucune	Mise en zone ( <i>ha</i> )	4,9
		SDA ( <i>ha</i> )	4,9
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale		

#### Information Préalable

Besoin de coordination, interdépendance

Interdépendance avec la **Mesure JB.U-DA.1.6**, les deux sites ne pourront se réaliser de façon concomitante mais, l'un après l'autre.

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

#### JB.U-A.1.3

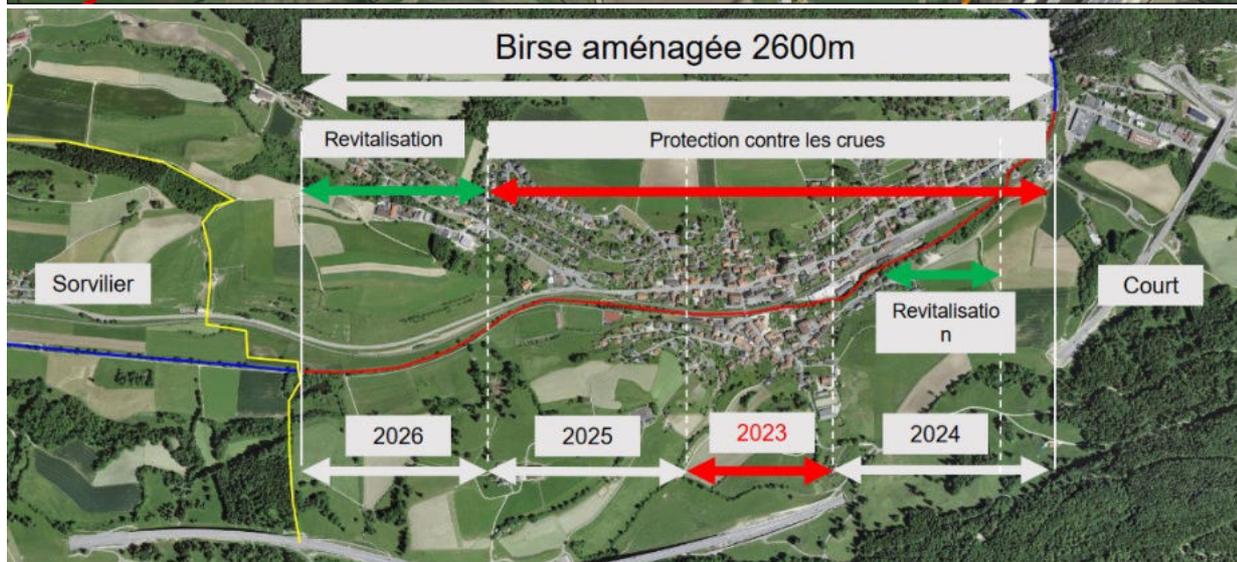
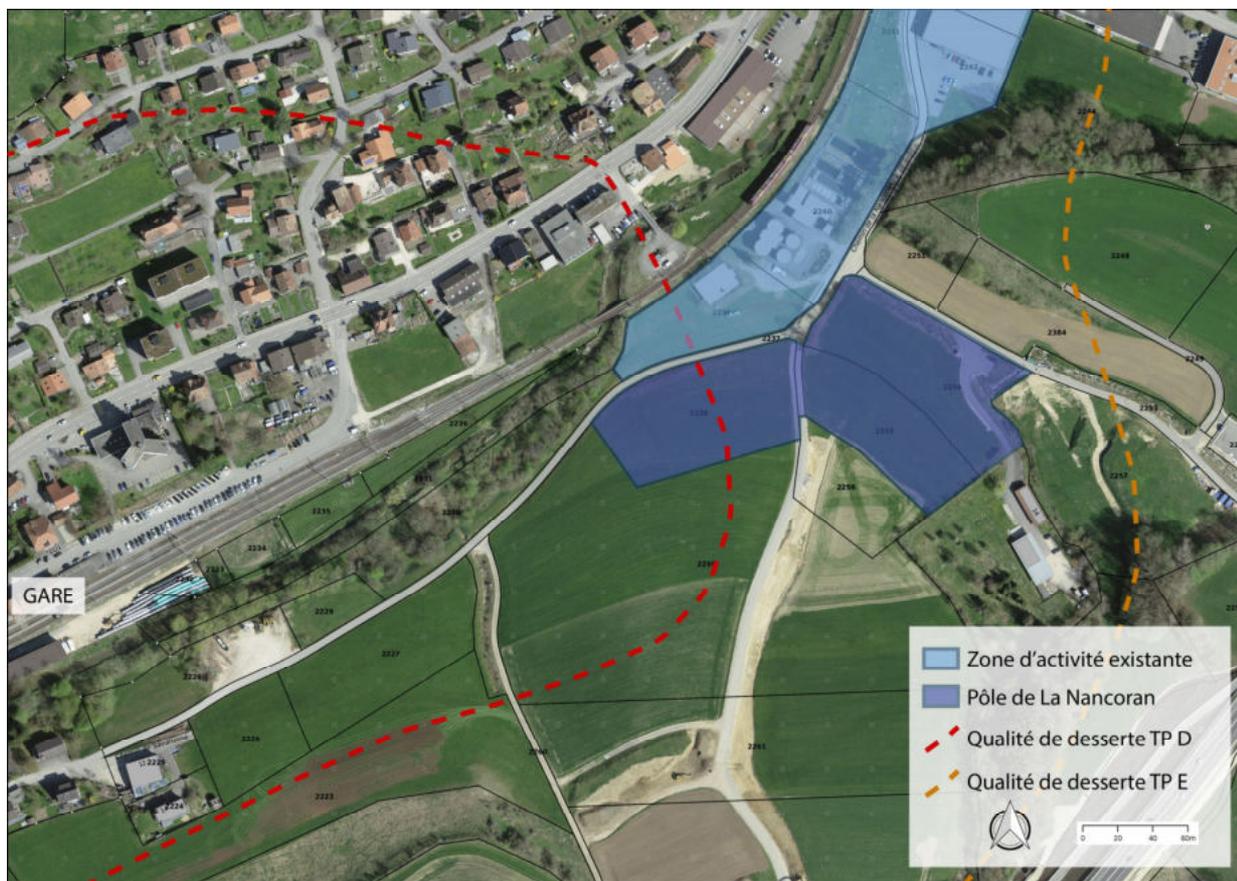
Documents

- PAL de Valbirse et son Projet de Territoire 2040
- PQ 'Pré Vercelin'
- Mesures A\_o5 et A\_o6 PDC 2030
- GAL 'Terres cultivables et aménagement du territoire', OACOT, 2020
- Plan Directeur des Eaux de la Birse

## Court 'La Nancoran' - Site prioritaire pour l'extension de l'urbanisation 'Activités' d'intérêt régional

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.1.8			Horizons A / B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
JB.U-DA.2.1 (2021)		Court	

Carte



### Description

- 1) Le projet-pilote de 'Centres en réseau' et l'analyse des différentes possibilités dans la Vallée de Tavannes identifient ce secteur comme particulièrement pertinent par sa situation géographique et son implantation au contact de la jonction d'autoroute sans passage dans des zones d'habitat.
- 2) Le projet a été redimensionné de façon importante par rapport à la 2<sup>ème</sup> CRTU afin de mieux



correspondre au parcellaire. Sa taille passe ainsi de 3,4 ha à 1,5 ha. Le secteur de La Nancoran a fait l'objet d'une amélioration foncière récente et tous les terrains sont exploités par la même entreprise agricole. C'est pourquoi un développement moins important est nécessaire pour assurer le maintien de l'exploitation agricole.

3) La réalisation d'un passage piétonnier en franchissement de la voie ferrée (*passage sous voie*) et de la Birse (*passerelle*) est nécessaire, afin de garantir une qualité de desserte D sur l'ensemble du secteur. Ces aménagements sont couplés aux travaux à mener pour la mise en conformité des installations voyageurs de la Gare et dans le cadre du PAE Birse (2023-2026).

4) En raison des possibilités d'amélioration de l'offre TP pour La Nancoran, a contrario des sites de Valbirse (cf. **Mesure JB.U-DA.1.7**) et de Loveresse (cf. **Mesure JB.U-DA.1.6**), ce secteur est prioritairement indispensable d'un point de vue régional.

#### Opportunité et utilité

- Les abords immédiats de la sortie d'autoroute de Court permettent un développement industriel indispensable à la Région, seul secteur à offrir à court terme une qualité de desserte D.
- Eu égard à la garantie de l'exploitation agricole au contact du site de La Nancoran, le maintien de plusieurs pôles dans la Vallée de Tavannes est parfaitement justifié.
- La réalisation de ce site a un caractère stratégique à soutenir et à promouvoir en appui à la Prévôté, celle-ci en pénurie de surfaces d'Activités.

Coûts (mios CHF)

Clé de financement

#### Étapes de mise en œuvre

- Anticiper la mise en place de conditions-cadres permettant le développement de ce site : acquisitions foncières, compensation des SDA, répartition des terres agricoles (*planification agricole*).
- Examiner en détail les exigences relatives à la réalisation de cette ZIZA, l'objectif étant que les zones d'Activités d'importance régionale respectent des prescriptions sévères dans les domaines de la durabilité (*utilisation de l'espace, énergies renouvelables, matériaux durables, écologie industrielle, aménagements des espaces et des toits favorables à la biodiversité, etc.*). Ces exigences élevées de durabilité sont fixées d'entente entre Commune et Région.

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Améliorations prévues	Superficie (ha)	1,5
Qualité de desserte TP	E, à terme D	Mise en zone (ha)	1,5
		SDA (ha)	1,5

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination en Cours

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1.3 ; JB.MD-P.2**

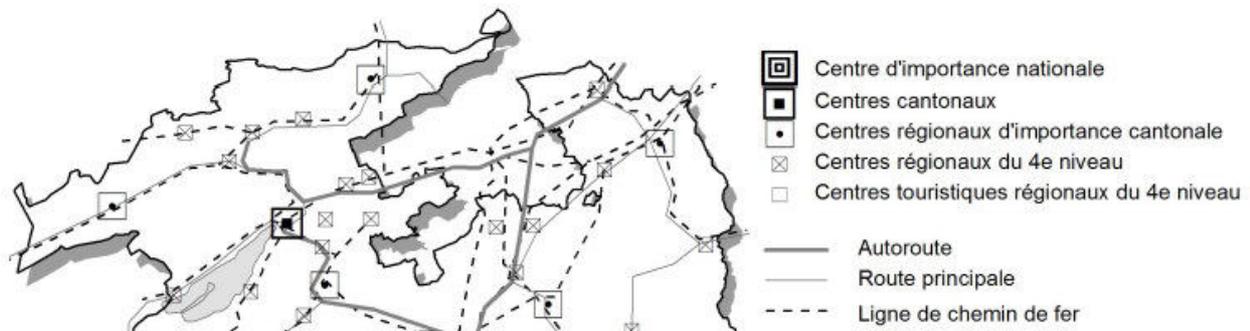
Documents

- Projet de Centres en réseau (ARJB 2015, cf. **Annexe 6 CRTU**)
- PAE Birse
- Mesures A\_o5 et A\_o6 PDC 2030
- GAL 'Terres cultivables et aménagement du territoire', OACOT, 2020

## Réseau régional de Centres et 'types d'espace'

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.5			Tâche Durable

Carte (extrait Mesure C\_o1 PDC 2o3o)



Description de la mesure

### Réseau de Centres

1) « Un réseau de centres est défini pour le Canton de Berne. Il doit être pris en considération lors de planifications stratégiques ou de projets d'envergure ayant d'importantes incidences sur l'espace. Il convient de montrer dans chaque cas les répercussions qu'auront les décisions sur le réseau de centres » (in Mesure C\_o1 PDC 2o3o).

2) « A cet égard, le réseau de centres joue un rôle particulier lors de la planification, de la construction et de l'exploitation d'infrastructures de transport, lors du choix de l'emplacement de services administratifs cantonaux, lors de la prise de décisions relatives à la planification des infrastructures que le canton est en mesure d'influencer dans les domaines hospitalier, social et scolaire, ainsi que dans l'application du programme d'action visant à conforter la position de l'économie bernoise » (in Mesure C\_o1 PDC 2o3o).

3) Dans l'AaJb, au titre de la Mesure C\_o1 PDC 2o3o, sont appréciés :

- deux (2) Centres régionaux d'importance cantonale: Saint-Imier et Moutier;
- cinq (5) Centres régionaux du 4<sup>ème</sup> niveau : La Neuveville, Sonceboz-Sombeval, Tramelan, Tavannes et Valbirse.

4) Un choix est toutefois laissé à la Région en ce sens que « du point de vue cantonal, les centres suivants sont "interchangeables" dans le cas de décisions relevant de la politique régionale : ... Saint-Imier et Tramelan » (in Mesure C\_o1 PDC 2o3o).

### Types d'espace

5) « Le Canton procède à la classification des communes selon les types d'espace décrits dans son projet de territoire, sur la base de critères d'appréciation des spécificités de celles-ci. Ce faisant, il crée les bases nécessaires à la mise en œuvre des objectifs de développement territorial énoncés par le projet de territoire du Canton de Berne. Ces objectifs différenciés selon les types d'espace sont pris en compte, en particulier, lors de la détermination des besoins en terrains à bâtir pour le logement (A\_o1) ainsi que dans les démarches relevant de l'urbanisation interne (A\_o7). » (in Mesure C\_o2 PDC 2o3o).

6) « Les régions tiennent compte de la classification dans leur CRTU. En cas de changement substantiel touchant au réseau de centres (centres du 4<sup>e</sup> niveau), l'attribution à une autre catégorie est envisageable sur demande de la région. » (in Mesure C\_o2 PDC 2o3o).

7) Dans l'AaJb, au titre de la Mesure C\_o2 PDC 2o3o, les sept (7) Centres régionaux (selon Mesure C\_o1), avec Courtelary en sus, sont tous considérés dans le même type d'espace, soit en "Ceinture des agglomérations et axes de développement, centres du 4<sup>ème</sup> niveau et centres touristiques compris" (cf. aussi annexe 2).

Opportunité et utilité

Le réseau de centres est pris en compte par le Canton et par la Région comme base de décision dans les domaines de l'aménagement du territoire et/ou de la Nouvelle Politique Régionale (NPR).

Responsabilité	Autres organes concernés
Région	OACOT
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
Coordination Régulée	Par le choix 'stratégique' opéré dans le cadre du projet ABR (pôle Justice et Police installé à Reconvilier)
Coordination en Cours : Tavannes + Reconvilier	



mais également au regard de la situation géographique effective, la Région Jura bernoise demande qu'au titre de la Mesure C\_o1 PDC 2030, le 'centre régional de 4<sup>ème</sup> niveau' de Tavannes soit élargi à la Commune de Reconvilier (*sans Saules ni Loveresse en cas de fusion*) pour n'en former qu'un : Tavannes-Reconvilier : Centre régional de 4<sup>ème</sup> niveau.

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

- Mesure **JB.U-PH.2**
-

## Secteurs à réhabiliter et à densifier (*planification d'ensemble*)

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U6		U-RD Secteur à réhabiliter ou à densifier	

### Description de la mesure

1) Ce groupe de mesures désigne les sites d'importance cantonale ou régionale qui devraient faire l'objet d'une analyse d'ensemble afin d'engager la densification du bâti existant, de le restructurer et de planifier les démarches pour mettre en oeuvre cette densification.

2) Ces mesures peuvent aussi bien concerner les zones HMC que les ZIZA.

3) Les potentiels de densification sont appréciés par les communes - en préparation ou à l'occasion de la modification de leur PAL (*réponse au mandat de l'art. 47 al.2 OAT et au regard des attendus de la Mesure A\_o7 PDC 2030*) mais également, indépendamment de celle-ci, e.g. dans le cadre de la formalisation d'un programme de législature - qui définissent les principes de base inhérents à l'élaboration et à la mise en oeuvre de leur stratégie communale de résorption des dents creuses et de densification du tissu urbanisé soit, leur Politique d'Urbanisation vers l'Intérieur (*PolUrbIn, cf. Mesure JB.U-A.8*)

4) En l'état, la Région s'est basée sur le projet de 'Centres en réseau' (*ARJB 2015*) et sur les Projets de Territoire / Conceptions Directrices des communes généralement associés aux récentes modifications de leur PAL respectif.

### Opportunité et utilité

a) Répondre aux exigences du Peuple (*approbation de la modification de la LAT en 2013*) et mettre de nouvelles offres sur le marché sans utilisation supplémentaire de terrains.

b) Améliorer la qualité de certains sites bâtis bien desservis par les TP.

c) Construire là où les infrastructures existent déjà pour réduire les coûts d'équipement pour les communes.

d) Densifier le bâti existant en valorisant la qualité de vie.

### Coûts (*mios CHF*)

### Clé de financement

### Responsabilité

### Autres organes concernés

Communes

Région

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### JB.U-A.1 ; JB.U-A.8

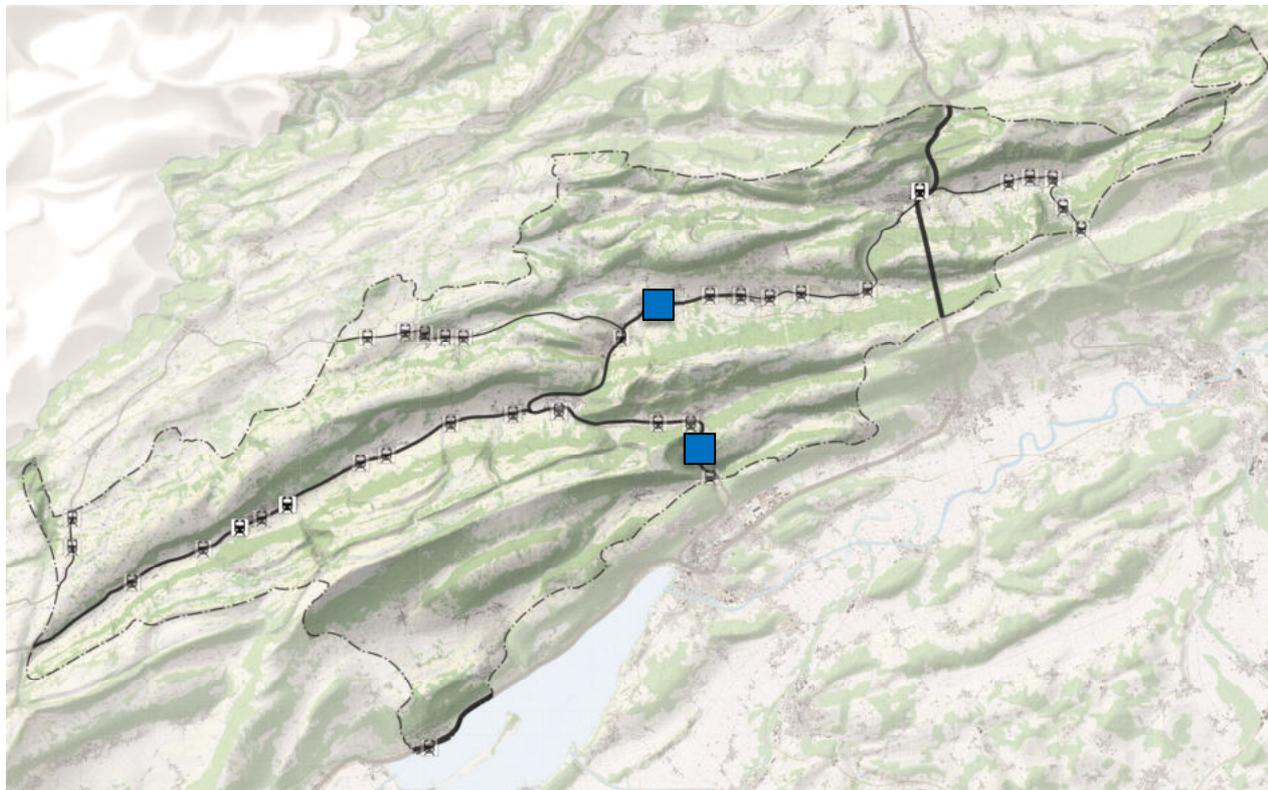
### Documents

- Conception Directrice Saint-Imier 2030 (*2010*)
- Corgémont - Projet de territoire - Conception directrice du développement villageois (*2012*)
- Concept de Développement Urbain Moutier 2030 (*2014*)
- Conception Directrice Sonceboz-Sombeval 2035 (*2015*)
- Projet de Territoire Valbirse 2040 (*2016*)
- Plateau de Diesse - Conception directrice d'aménagement (*2017*)
- Projet de Territoire Loveresse 2050 (*2018*)
- Projet de Territoire Nods 2050 (*2020*)
- Plan Directeur de l'Affectation (*PDA*) "Reuchenette-Rondchâtel" (*2022*)
- Projet de Territoire Cortébert 2050 (*2022*)
- Projet de Territoire Petit-Val 2050 (*2022*)
- Projet de Territoire Reconvilier 2050 (*2022*)
- Projet de Territoire Renan 2050 (*2022*)
- Projet de Territoire Tavannes 2050 (*2022*)
- Projet de Territoire Tramelan 2050 (*2022*)
- Projet de Territoire Villeret 2050 (*2022*)
- Projet de Territoire La Ferrière 2050 (*2023*)

## Secteurs d'importance régionale pour la restructuration des ZIZA

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.1		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U6-o1		U-RD Secteur à réhabiliter et à densifier	

Carte



Description de la mesure

- 1) La Région définit les ZIZA qui ont une importance régionale de restructuration / valorisation du site, respectivement de l'outil industriel.
- 2) Les communes désignées soutiennent la réalisation des potentiels de réhabilitation de ces secteurs.

Opportunité et utilité

- a) En cas d'évolution sur ces sites, le suivi par la Région est important puisque les besoins en zones à bâtir peuvent être considérablement modifiés en cas de projets immobiliers, comme l'a montré l'exemple de l'Espace Birse (*secteur initialement identifié en restructuration 'Activités' finalement converti en 'Habitat'*).
- b) Cette Mesure a pour but d'indiquer les secteurs de restructuration qui pourraient avoir des effets d'importance régionale en cas de projet de restructuration globale et de procéder au suivi de ces sites.

Coûts (mios CHF)

Clé de financement

Le Canton soutient financièrement la restructuration de pôles industriels dès lors qu'ils font l'objet d'une planification d'ensemble (*réalisation d'un Plan de quartier nécessaire*).

Responsabilité

Autres organes concernés

Communes

Région

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

Documents

**Péry-Rondchâtel 'Vigier' - secteur d'importance régionale pour la restructuration des ZIZA** **Horizon C**

N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune
JB.U-RD.1.1	U6-o1.o1			<b>Péry-La Heutte</b>

Brève description	Desserte TP	NQTP	Surface (ha)	Mise en zone (ha)	SDA (ha)	État de coordination	État de planification
-------------------	-------------	------	--------------	-------------------	----------	----------------------	-----------------------

Ce secteur d'une très grande ampleur est exploité par l'entreprise Ciments Vigier SA pour des activités de carrière et de transformation de matière première. Insuffisante <sup>1)</sup> E 22 - - Coordination en Cours <sup>2)</sup>

Le terme de restructuration pour ce secteur est mal choisi en ce sens qu'en réalité l'entreprise s'adapte à l'évolution des potentiels du site. Au gré du comblement du secteur 'Charuque' par exemple, des surfaces se libèrent nécessitant de nouvelles emprises ailleurs, mais toujours dans la cluse de Reuchenette.

Des 'mutations' du site qui nécessairement se posent sur un long terme.

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

<sup>1)</sup> Pour les Zones Industrielles et Zones d'Activités (ZIZA), la Région fait face à un problème de fond vis-à-vis de la Mesure A\_o5 du Plan Directeur Cantonal 2030 (PDC 2030 - Déterminer les besoins en terrains à bâtir pour les Activités) induit par la situation de nombreux sites en ce sens que celle-ci conditionne que, « pour chaque demande communale de classement en zone à bâtir ou de changement d'affectation, il y a lieu d'examiner si la desserte des nouvelles zones par les transports publics est suffisante (s'agissant des classements de terres cultivables en zone à bâtir au sens de la législation sur les constructions, voir l'ordonnance sur les constructions; pour les classements qui ne concernent pas des terres cultivables et les changements d'affectation, pas de NQTP jusqu'à 1 ha puis NQTP D/E pour les terrains de plus d'1 ha) et si les autres critères applicables à la délimitation des zones sont respectés. »

Jb.B a toujours déploré ces règles d'une rigidité contraire au bon sens à l'échelle de l'ensemble territorial du Canton de Berne alors que, d'une part, ses Régions sont bien différentes comme le sont, d'autre part, ses entreprises. Ainsi, une manufacture horlogère employant 3'000 personnes sur un site de trois hectares aux Champs de Boujean ne peut logiquement pas être comparée (horaires, flux pendulaires, trafic d'entreprise, immissions olfactives, de bruit, poussières, fumées, ...) à une cimenterie de 165 collaborateurs nécessitant une emprise productive et logistique de quelques cent-vingt hectares à Péry - La Heutte (et que personne ne voudrait d'ailleurs voir sous ses fenêtres !).

Ainsi l'exigence de NQTP 'D/E' pour le Grand Chasseral est rédhibitoire pratiquement partout parce que notre Région cumule des fréquences TP insuffisantes et des disponibilités de terrains à bâtir pour des activités potentiellement nuisantes évidemment loin des gares.

Rappelons ainsi que :

- le Jura bernois est la Région la plus industrialisée de notre Canton ;
- le Grand Chasseral connaît de grandes difficultés dans la mise à disposition de zones d'Activités d'importance régionale en raison des critères imposés par le PDC 2030 ; une appréciation pleinement partagée par la Promotion Economique du Canton de Berne (PE-BE) et la Chambre d'Economie du Jura bernois (CEP-Jb) ;
- le critère 'urbain' de desserte par les TP appliqué de façon uniforme à l'ensemble du territoire cantonal et, plus particulièrement de façon uniforme aux entreprises, qu'elles que soient leurs activités, est contre-productif, entre autres, pour le Jura bernois et, plus particulièrement pour le site de La Reuchenette - Rondchâtel et l'activité de Vigier.

État de planification

<sup>2)</sup> L'entreprise Ciments Vigier SA, au bénéfice rare, et pour plusieurs décennies, de la garantie du maintien et du développement du site de "Reuchenette-Rondchâtel" grâce à son potentiel d'exploitation de matières premières (plus particulièrement de la carrière de "La Tschanner"), s'applique des autocontrôles systématiques tout au long du processus industriel et est l'objet de contrôles réguliers de la part des instances compétentes (Lc et PE BE, ex beco) mais, malgré cette constante attention, ces procédures n'ont pas empêché plusieurs dysfonctionnements avérés. Ces dernières années ont ainsi été marquées par d'importantes mesures de protection de l'environnement (poussières entre autres) que Vigier planifie de poursuivre par des investissements dans de nouvelles infrastructures en vue, entre autres, de réduire ses émissions de CO<sub>2</sub> (avec pour objectif d'atteindre



la neutralité carbone dans ses activités d'ici à 2050).

Couplée à ces préoccupations, en termes de production / productivité, une réflexion globale sur l'évolution des zones d'Activités du site de La Reuchenette-Rondchâtel est également de mise pour planifier le développement sur le long terme. Ce d'autant que la coordination avec le Plan d'Aménagement Local (PAL) de la Commune de Péry - La Heutte et les planifications supérieures, telles la Conception Régionale des Transports et de l'Urbanisation (CRTU) et le Plan Directeur Régional d'Extraction, de Décharge et de Transport des matériaux du Jura bernois (PDR-EDT), est par ailleurs indispensable pour concrétiser ces perspectives de développement.

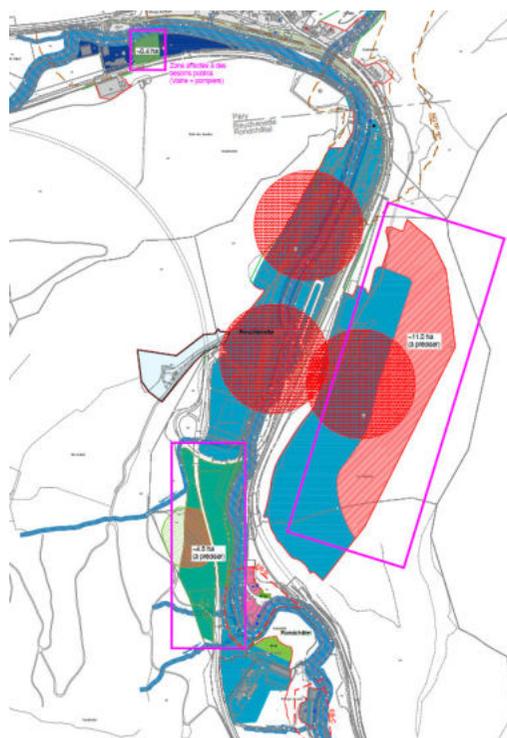
Vigier a dès lors engagé ces réflexions et partagé celles-ci avec les Autorités de la Commune de Péry - La Heutte par plusieurs échanges qui ont permis de dégager une vision concertée d'un développement à court, moyen et long terme de la zone d'Activités de La Reuchenette - Châtel - Charuque - Rondchâtel, en lien avec le développement territorial escompté de la Commune dans le cadre de la modification du PAL.

Par ces démarches, les horizons temporels retenus répondent aux étapes à franchir régionalement (CRTU et PDR-EDT) et correspondent aux grandes échéances en matière d'aménagement communal, à savoir :

- 2025 - Entrée en vigueur du PAL 'unifié' de Péry - La Heutte
- 2035 - Prochaine révision attendue du PAL
- 2050 - Révision ultérieure du PAL



Projection du PZA 2025



Projection du PZA 2035



Projection du PZA 2050



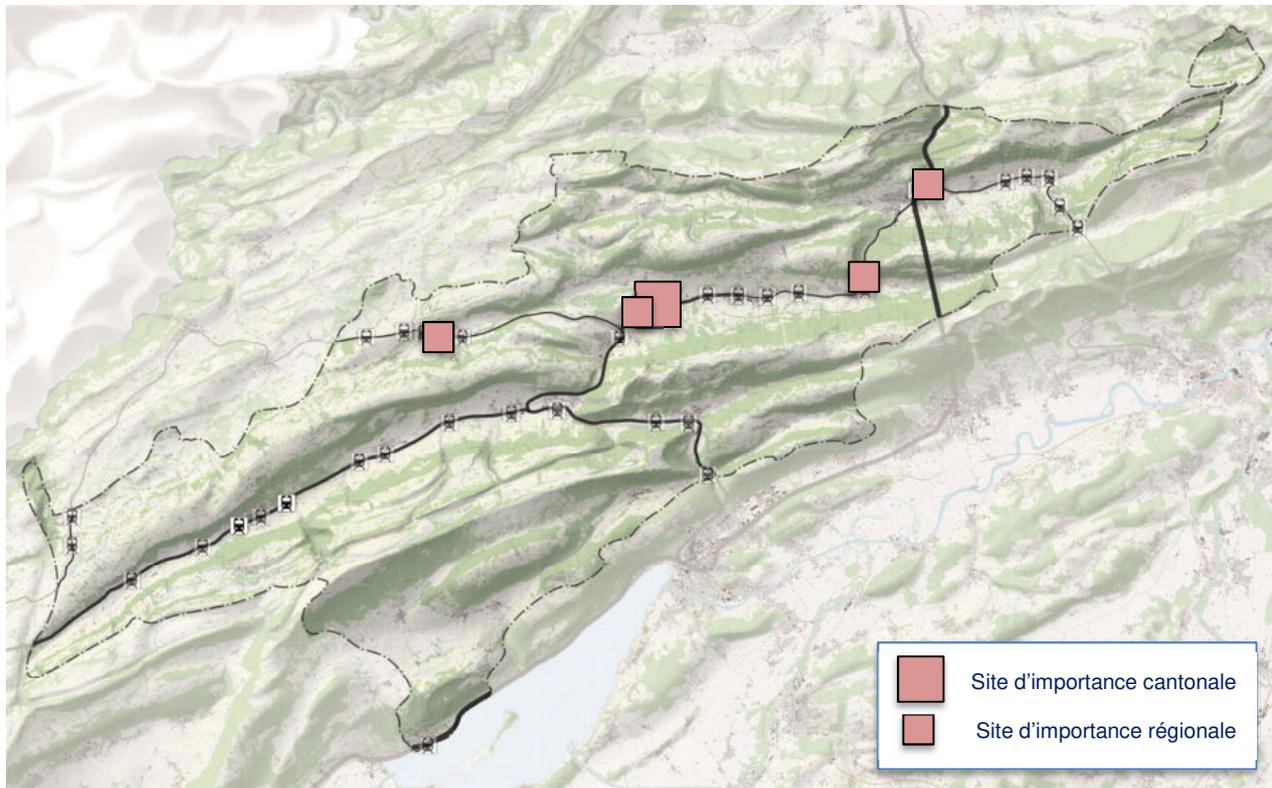
Reconvilier 'Centre-Boillat' - Secteur d'importance régionale pour la restructuration des ZIZA								Horizon C	
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune					
JB.U-RD.1.2	U6-o1.o2			<b>Reconvilier</b>					
Brève description			Desserte TP	NQTP	Surface (ha)	Mise en zone (ha)	SDA (ha)	État de coordination	État de planification
<p>'La Boillat', comme la Foire de Chaidon, c'est Reconvilier !</p> <p>Avec deux sites encore en grande partie occupés d'activités industrielles, 'la Boillat' c'est aussi et malheureusement une saga qui a vu ces dernières décennies différents projets de démantèlement, de restructuration, de réindustrialisation, ...</p> <p>La Région, toute aussi inquiète que les Autorités municipales de voir possiblement cesser les activités de 'la Boillat', est d'évidence à l'écoute de chaque information qui permette d'anticiper l'avenir de 'la Boillat', de ses sites, de Reconvilier.</p>			Suffisante	D	7	-	-	Information Pré-alable	Aucune conception globale à ce jour



## Sites d'importance cantonale et régionale pour la restructuration de zones HMC

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.2		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U6-o2		U-RD Secteur à réabilité ou à densifier	

Carte



Description de la mesure

- 1) Fondamentalement, la LAT exige des cantons et des communes qu'ils prennent les mesures propres à assurer une meilleure utilisation dans les ZàB des surfaces sous-utilisées ou des possibilités de densification des surfaces de l'habitat et, qu'ils favorisent la disponibilité de terrains à bâtir (*art. 3 et 15 a LAT*).
- 2) La Région définit les zones Habitat - Mixte - Centre (*HMC*) d'importance au regard d'un potentiel avéré de restructuration / réhabilitation urbaine; les quartiers de Gare s'y prêtent particulièrement bien.
- 3) Au titre de la CRTU 2o25 et au regard du déploiement du projet ABR, seul le cœur du Village de Reconviiler est identifié comme 'sites d'importance cantonale'. A savoir que les sites reconnus d'importance cantonale dans la synthèse des CRTU que le Canton réalise peuvent bénéficier, lorsqu'une phase concrète de planification démarre, d'une subvention cantonale pour lesdits travaux de planification.
- 4) La présente Mesure va évidemment s'étoffer ces prochaines années avec de nouveaux sites, plus particulièrement au niveau des 'premières portes d'entrée' des communes du Grand Chasseral, à savoir les Gares. Des 'secteurs Gares' pour lesquels les communes auront à développer des stratégies globales d'aménagement, eu égard entre autres à :
  - l'accessibilité aux Transports Publics, réflexion à mener sur l'ensemble du réseau des mobilités douces essentiellement (*praticabilité, connexions du réseau avec les équipements publics, point de repos, ...*) ;
  - l'accueil en gare (*abris contre les aléas climatiques, ombre en suffisance, possibilités de stationnement de la trottinette à la voiture, aménités telles mobilier de repos / d'attente, de propreté, ...*).
- 5) Le transfert des flux de pendulaires vers les Transports Publics est un pilier important pour atteindre les objectifs climatiques du Canton de Berne. Dans les régions rurales et en périphérie des agglomérations, à l'image du Grand Chasseral, cette option est souvent complexe. Dans le même temps, le problème qui se pose sur les routes n'est pas tant un problème de capacité qu'un problème d'occupation des véhicules (!).
- 6) La mobilité du futur sera d'évidence une mobilité connectée, combinant les différents moyens de transport. Avec le développement de 'carrefours de mobilité' / 'Interfaces de Transport' (*IFT, cf. annexe 11 CRTU*) au droit des gares, les personnes ayant une connexion limitée au réseau de transports publics, voire pas de connexion du tout, disposent d'options attrayantes pour privilégier le plus tôt possible les Transports Publics. Ainsi, en réduisant ou en supprimant les frais de stationnement, en proposant des

bornes de recharge pour les véhicules électriques et en offrant suffisamment de places de stationnement, on encourage la combinaison vertueuse de différents moyens de transports dans le but de raccourcir le plus possible les tronçons parcourus en véhicule privé.

7) La restructuration urbaine, plus spécifiquement pour les 'quartiers de gare' couplés à une IFT, représente des dossiers complexes, nécessairement pluridisciplinaires, de longue haleine (*assurément étalés sur plusieurs législations et de fait, a priori, des dossiers qui connaîtront plusieurs acteurs*), ... et plausiblement onéreux aussi, la Région est au service de ses communes pour les soutenir dans le montage de leurs dossiers et accompagner le suivi et l'animation des équipes de projet. Un engagement qui permettra par ailleurs de centraliser certains faits, éléments et expériences pour alimenter un système d'échanges et de partage au bénéfice de toutes les communes du Grand Chasseral.

8) La Région apportera son appui à ces projets par la définition d'un mobilier et d'une signalétique / signalisation 'Grand Chasseral'.

---

#### Opportunité et utilité

- a) Engager des opérations coordonnées au double enjeu de rénovation urbaine et de valorisation du cadre urbain (*bâti et espace public*).
- b) Assurer une densification vers l'intérieur maîtrisée, de son appropriation par la population jusqu'aux réalisations effectives.
- c) Image de marque Grand Chasseral par des aménités d'usage identifiées à l'échelle régionale.

---

#### Responsabilité

#### Autres organes concernés

Communes

Région (*Jb.B, GCT, CEP*), CFF, BLS, CJ

---

#### Coordination transports et urbanisation

La Région (*Jb.B*) est à la disposition des communes pour :

- être un interlocuteur privilégié des communes vis-à-vis des entreprises de transport,
- animer les équipes de projets,
- apporter une aide logistique au montage des projets,
- assurer un centre d'échanges et de partage d'expériences.

---

#### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

#### **JB.U-A.8**

---

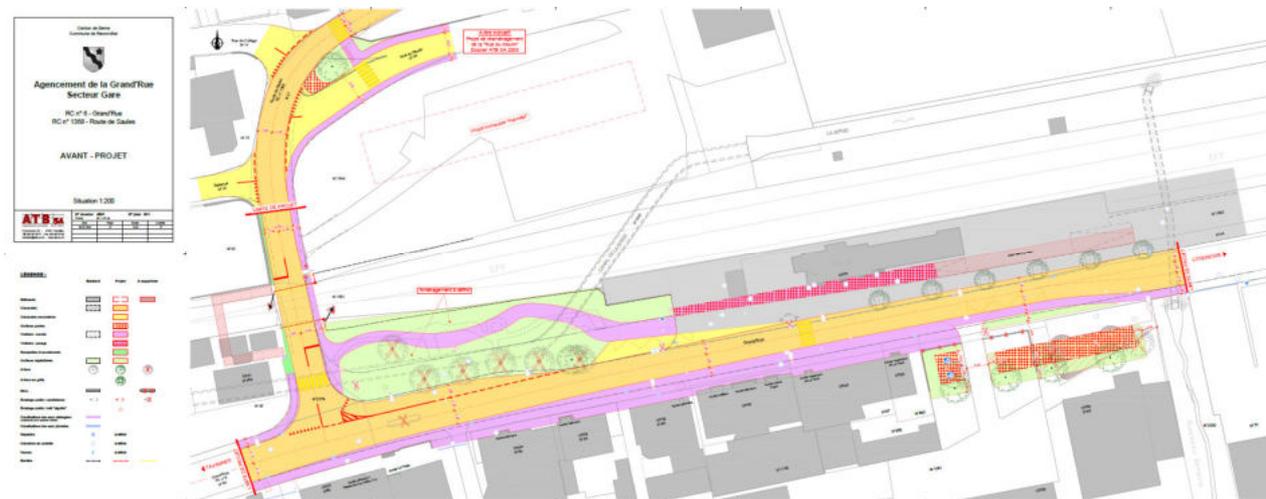
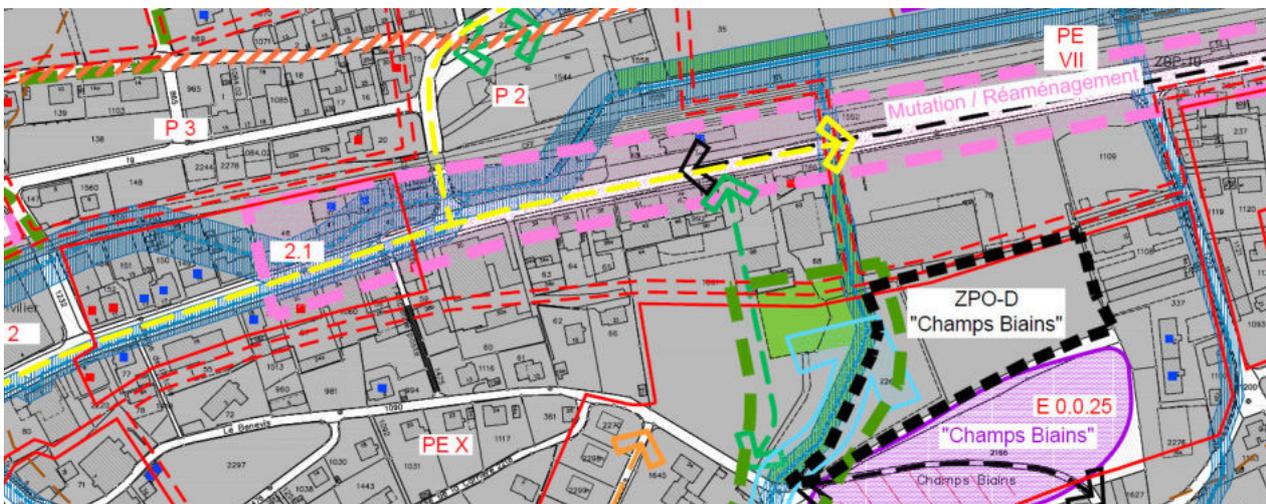
#### Documents

- Projet de Centres en réseau (*ARJB 2015, cf. Annexe 6 CRTU*)
  - Conception Régionale Climat (*CRC, 2023*)
-

## Reconvilier 'Gare et alentours' - site d'importance cantonale pour la restructuration de zones HMC

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.2.1			Horizons A-C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U6-o2.o2		Reconvilier	

Cartes (secteur potentiellement / idéalement préhensible, extrait du Projet de Territoire Reconvilier 2o5o, état janvier 2o22 et, épure du Plan de Quartier / Plan de Route Grand'Rue-Gare, état 2o2o)



## Description

<sup>1</sup> Cette mesure est un regroupement de différentes pistes de réflexions en cours entre les Autorités municipales, l'OPC et les CFF et se base entre autres sur les éléments suivants :

- <sup>2</sup> L'amélioration de la ligne 226 et de l'accueil en gare en Vallée de Tavannes doit rendre l'usage du train plus attractif.
- <sup>3</sup> Autour de la gare, ainsi avec une bonne qualité de desserte par les TP, il y a de grands secteurs dans la zone à bâtir qui ne sont qu'insuffisamment construits / densifiés.
- <sup>4</sup> L'implantation du pôle ABR 'Justice et Police' à moins de 200 mètres de la gare va insuffler une nouvelle dynamique qu'il y a lieu de capter (*commerces, habitat*).
- <sup>5</sup> Nombreuses thématiques à régler dont, entre autres, usages de la Gare, du quai de chargement / déchargement de la Gare, stationnements liés à la gare et aux commerces, apaiser la circulation sur la Grand'Rue (*zone de rencontre ?*), accessibilité PMR-PBS aux commerces par le réaménagement des trottoirs, terrasses sur l'espace public, ...
- <sup>6</sup> Une extension de la zone à bâtir de presque deux hectares est prioritairement soutenue par la Région aux Champs Biains (*cf. Mesure JB.U-DH.2*).

<sup>7</sup> Par la diversité des actions à mener et des acteurs impliqués, une planification d'ensemble et par étapes de ce secteur est indispensable pour assurer une restructuration de qualité et à la densité maîtrisée.

<sup>8</sup> Le projet est malheureusement aussi contraint par les agissements sournois du Service cantonal des Monuments Historiques (SMH) qui, dans le cadre de la révision partielle du Recensement Architectural (RA, *entré en force le 3 fév. 2021*) et contre toute attente mais, surtout contre l'avis fermement exposé de la Municipalité, a considéré l'ancienne station essence (*Grand'Rue n° 60 a*) comme bâtiment étant 'digne de protection'. Un constat amer des Autorités municipales en référence à l'art. 13 al.1 OC, où il est fait mention d'un inventaire effectué entre les services cantonaux, en collaboration avec les communes. A ce titre, le projet de RA pour Reconvilier (*17.06.2020*) pour lequel la Commune a fait part de sa prise de position (*04.09.2020*), n'a retenu aucune attention du SMH. En conséquence, constatons à ce stade que la collaboration s'est résumée à une décision du SMH dénuée de sa substance collaborative et ne tenant pas compte d'un intérêt public prépondérant.

<sup>9</sup> La Convention de Faro, entrée en vigueur pour la Suisse le 1<sup>er</sup> mars 2020, aborde pourtant la question de la protection du patrimoine sous un angle nouveau, les professionnels n'étant plus dorénavant les seuls à pouvoir apporter des réponses pertinentes ou à posséder les qualifications requises pour interpréter la valeur du patrimoine. Au contraire, la valeur est à définir en liaison avec les citoyens (*individus et communautés culturelles*) et à présenter dans le même esprit, dans le cadre d'un dialogue constant avec tous ceux qui aiment et valorisent le patrimoine !

## Opportunité et utilité

- a) Redynamiser l'attractivité du cœur de Reconvilier par une vision globale de requalification de ses espaces publics.
- b) Redéfinir la place de la voiture (*stationnement*) sur la Grand'Rue.
- c) Assurer un développement idoine des surfaces HMC libres de construction comme des 'dents creuses' présentes dans le tissu constitué.
- d) Pour la prospérité de Reconvilier, c'est-à-dire de ses habitants, engager une mutation urbaine exemplaire dans un site ISOS en appréciant, au titre de la Convention de Faro, une perception nouvelle du patrimoine en redéfinissant les rapports entre l'ensemble des parties prenantes de ce domaine et en insistant sur le rôle essentiel de la population.

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

État de planification

Étape de mise en œuvre

Planification en cours, pour partie.  
La complexité de l'opération nécessite probablement la mise en place d'une 'cellule de pilotage' Commune, habitants-commerçants, Région, Canton (OPC, SMH), CFF.

1) Modification du PAL pour la réalisation, entre autres, du pôle ABR.  
2) Ediction d'un (*de*) Plan(s) de Quartier / Plan de Route.

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Région, CRT 1, OPC, SMH, CFF

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Suffisante	Superficie ( <i>ha</i> )	Potentiellement 9,5
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone ( <i>ha</i> )	0

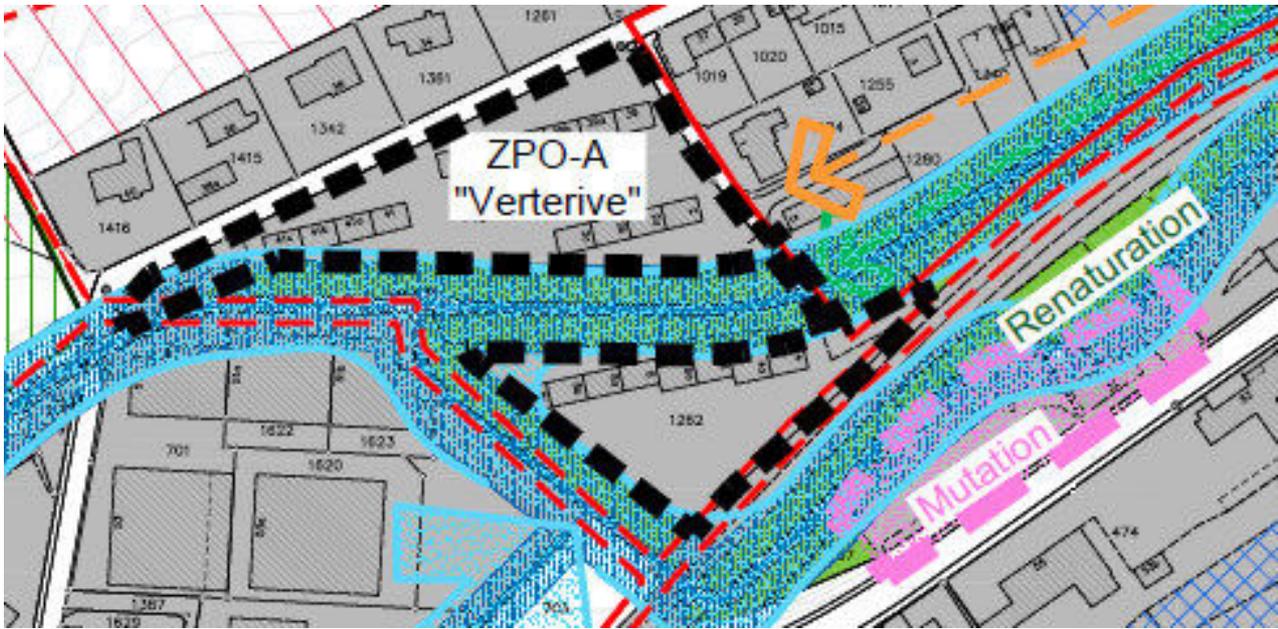


	SDA (ha)	o
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
Coordination en Cours	<p>Il est revendiqué par les Autorités municipales et la Région un correctif du RA avec la suppression dans celui-ci de l'objet 1186 (<i>Grand'Rue n° 60 a</i>).</p> <p>D'autre part :</p> <p>A abroger :</p> <p>à l'annexe 1 de l'art.10 OR (<i>RSB 732.111.1-A1</i>) la mention de l'itinéraires du type II, chiffre 2.26 : Court Gare – Bévillard – Rte en direction de Champoz – Sous-station de Sorvilier</p> <p>A compléter :</p> <p>ibid., chiffre 2.24 relatif à la Gare de Reconvilier, mentionner également la desserte de la sous-station de Sorvilier</p> <p>A supprimer au PDC 2030 :</p> <p>Mesure B_15 « Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels » (<i>ACE 1246/2019 du 20.11.2019, cf. controlling 2018 PDC, bien qu'on ne retrouve trace de cette Mesure dans la version du 13.09.2023 PDC 2030, ni abrogation de celle-ci dans les adaptations suivantes du PDC 2030 ?</i>), la mention de la route d'approvisionnement de Court Gare.</p>	
Besoin de coordination, interdépendance		
Danger d'inondation		
Sols pollués (CSP)		
Plan Directeur des Eaux de la Birse (PDE Birse, en cours)		
ISOS et RA		
Dépendances et limites avec d'autres Mesures		
<b>JB.U-PH.1.2 ; JB.U-DH.2 ; JB.TIM-MàN.3</b>		
Documents		
	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Projet de Centres en réseau (<i>ARJB 2015, cf. Annexe 6 CRTU</i>)</li><li>▪ PAL et Projet de Territoire Reconvilier 2050</li><li>▪ Plan de Quartier 'Grand'Rue – secteur Gare'</li><li>▪ Convention de Faro (<i>RS 0.440.2</i>)</li><li>▪ PV du rdv tenu à Court le 01.12.2022 entre Commune, OACOT, OPC, BKW, CFF Infra et Jb.B + suites données relatives à la plateforme de transbordement 'déplacée' de Court à Reconvilier</li></ul>	

## Reconvilier 'Verterive' - site d'importance régionale pour la restructuration de zones HMC

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.2.2			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
-		Reconvilier	

Carte (extrait du Projet de Territoire Reconvilier 2o5o, état janvier 2o22)



### Description

1) La cité Verterive figure comme Ensemble à l'ISOS (*E.o.2 apprécié en Ci 'A' et en OS 'A'*) et comme Ensemble Structuré (ES) au RA 2o21. Beaucoup de poésie dans la double description du quartier portée à l'ISOS comme au Recensement Architectural (*RA 2o21*) et dont il faut de façon très terre-à-terre retenir, aujourd'hui, que cette « architecture dépouillée » l'est aussi de confort et d'isolation phonique comme thermique et, qu'en termes d'aménagement du territoire, elle est également dépouillée de tout scrupule quant à l'étalement urbain !

2) Entre étaler et « empiler », il y a de nos jours des solutions plus vertueuses à même de répondre à l'ensemble des besoins et surtout des défis actuels. Nos spécialistes ISOS et RA, travestis en doux romantiques pour la circonstance, confondent malheureusement Verterive et 'Verterève' ! En cela, si la mesure de protection portée par l'ISOS satisfait un cercle restreint de spécialistes, gageons qu'elle n'apparaît pas légitime aux yeux d'une grande partie de la population (*cf. entre autres la Convention de Faro et les ATF 1C\_545/2o14 du 22 mai 2o15, consid. 5.5 ; ATF 1C\_296/2o16 du 22 nov. 2o16, consid. 7 ; ATF 1C\_72/2o17 du 14 sept. 2o17, consid. 6*).

3) Pragmatiquement considérée, la cité Verterive ne recèle pas (*plus ?*) des qualités d'un cadre de vie correspondant aux standards d'aujourd'hui, de plus, énergétiquement ces barlongues sont des passoires et, en termes de 'consommation' raisonnée et raisonnable du territoire le compte n'y est pas. Constatons ainsi que Verterive reflète plus un 'effet de mode architecturale' de l'époque que la mise au point d'un ingénieux système constructif modulaire à même d'être dupliqué et de répondre de la sorte économiquement à une situation de nécessité. Dans les faits elle ne représente donc qu'une cité d'HLM obsolètes qu'il y a lieu d'assainir fondamentalement au regard des défis de l'aménagement du territoire insufflés par la LAT et imposés à la Commune de Reconvilier.

4) Il est à ce propos en effet inimaginable d'imposer à certains quartiers des densifications 'au chausse-pied' et à 'marche forcée' quand les 22 logements (*à raison de 2,1 hab./lgt, soit 46 UT*) de Verterive se prélassent sur une emprise de territoire qui, au titre du PDC 2o3o (*VrDUT de 53 UT/ha pour Reconvilier*) et de l'effort que doit fournir Reconvilier en miroir de ce dernier, devrait en accueillir au minimum le double !

5) Rappelons ainsi que pour qu'une mesure de protection soit proportionnée, il faut qu'elle respecte les maximales d'aptitudes et de nécessité ainsi que le principe de proportionnalité au sens strict (*art. 36 Cst., cf. entre autres ATF 1C\_352/2o14 du 1o oct. 2o14, consid. 3.2 ; ATF 1C\_577/2o14 du 17 juillet 2o15, consid. 3.1 ; ATF 1C\_292/2o16 du 23 fév. 2o17, consid. 4.1 ; ATF 1C\_72/2o17 du 14 sept. 2o17, consid. 5 ; ATF 1C\_588/2o16 du 26 oct. 2o17, consid. 2.1*) et, la mesure de protection apte et nécessaire doit représenter

un intérêt public plus important que les intérêts privés opposés. Il faut ainsi qu'il existe un rapport raisonnable entre le but d'intérêt public visé, le moyen choisi pour l'atteindre et les intérêts publics ou privés opposés qui se trouvent lésés.

6) En l'occurrence, c'est bien toute la Collectivité qui se trouve lésée de cette protection inappropriée portée à l'ISOS. Dès lors, au titre de la modification du PAL menée, le quartier de Verterive est affecté en ZPO avec comme perspective à moyen-long terme de transfigurer ce secteur par une opération de déconstruction-reconstruction à même de répondre aux standards de confort, de consommation énergétique et de densité exigés par ce siècle. Or, la mesure choisie par la Commune d'envisager la reconstruction complète du site porte un impact important, étendu et irréparable sur un objet protégé, soit une 'atteinte sensible' (cf. ATF 1A.185/2006 du 5 mars 2007, consid. 7.1 ; ATF 1C\_357/2015 du 1<sup>er</sup> fév. 2017, consid. 4.2.4 ; ATF 1C\_173/2016 du 23 mai 2017, consid. 3.4) contrevenant de la sorte aux objectifs de sauvegarde prescrits par l'ISOS.

7) A teneur de l'art. 6 al.2 LPN, une telle atteinte est toutefois exceptionnellement admissible si elle est justifiée par un intérêt d'importance nationale équivalent ou supérieur. A ce titre entre autres et conformément à la jurisprudence du Tribunal fédéral, le développement des énergies renouvelables (*ici, au regard de l'insuffisance d'isolation des constructions*) mais, plus singulièrement la densification du milieu bâti (cf. LAT, PDC 2030, LC/OC, ...), constituent des intérêts d'importance nationale (*au regard de l'UrbIn, cf. entre autres ATF 1C\_118/2016 du 21 mars 2017 - Sarnen OW*).

8) De la sorte, la Région soutient d'évidence les Autorités municipales de Reconvilier dans leur pesée des intérêts menée au regard de l'ensemble de ces aspects et qu'ainsi, la ZPO Verterive puisse être maintenue et développée avec les objectifs fixés au PAL.

#### Opportunité et utilité

- Matérialisation d'une ZPO avec pour principal objectif la densification du secteur compte tenu de l'obsolescence des habitations actuelles.
- Desserte par les TP insuffisante mais le secteur Verterive est attenant à toute la zone d'Activités et commerciale du Lairpay ; de ce constat, la situation est idoine pour marier habitat et emplois.

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

Part financière pour la viabilisation estimée à 0,6 mio CHF (*part 'Collectivité'*).

État de planification

Étape de mise en œuvre

PAL en cours de modification

- 1) Approbation du PAL.
- 2) Ediction d'un Plan de Quartier sur la base d'une procédure qualifiée.

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

OACOT, Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP

Insuffisante

Superficie (*ha*)

0,8

Qualité de desserte TP

Mise en zone (*ha*)

0

SDA (*ha*)

0

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination en Cours

Il est revendiqué par les Autorités municipales et la Région un correctif du RA avec la suppression dans celui-ci de l'Ensemble Structuré 2 'Cité ouvrière Verterive'.

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

#### JB.U-A.8

Documents

- PAL Reconvilier

## Court 'Espace Gare' - site d'importance régionale pour la restructuration de zones HMC

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.2.3			Horizons A-C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
		Court	

Carte



Description

1) L'espace gare actuel ressemble globalement à une friche ferroviaire qui présente un grand potentiel de développement. En effet, la grande surface dévolue au transbordement du bois n'est, aujourd'hui, plus d'aucune utilité.

2) La Commune de Court souhaite profiter des synergies avec la réfection de la gare et sa mise en conformité avec la LHand pour redynamiser ce secteur. Elle planche sur une restructuration de la zone situées aux abords de la gare, à travers le projet « Espace Gare ».

Opportunité et utilité

- a) Revalorisation d'un secteur en friche (*actuelle place de la gare*) au bénéfice d'un cœur villageois
- b) Proximité directe avec les transports publics
- c) Proximité avec la Birse et son futur espace de détente (*PAE Birse*) via un sous-voie

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

État de planification

Étape de mise en œuvre

Etude préliminaire

La Commune :

- 1) intègre le périmètre du quartier de la gare au processus de planification de la modification du PAL.
- 2) délimite une Zone à Planification Obligatoire avec des principes d'aménagement sectoriels.
- 3) établit un concept d'aménagement comme directives en soutien au Règlement Communal de Construction (*RCC*).

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Région, CFF Immobilier

Coordination transports et urbanisation

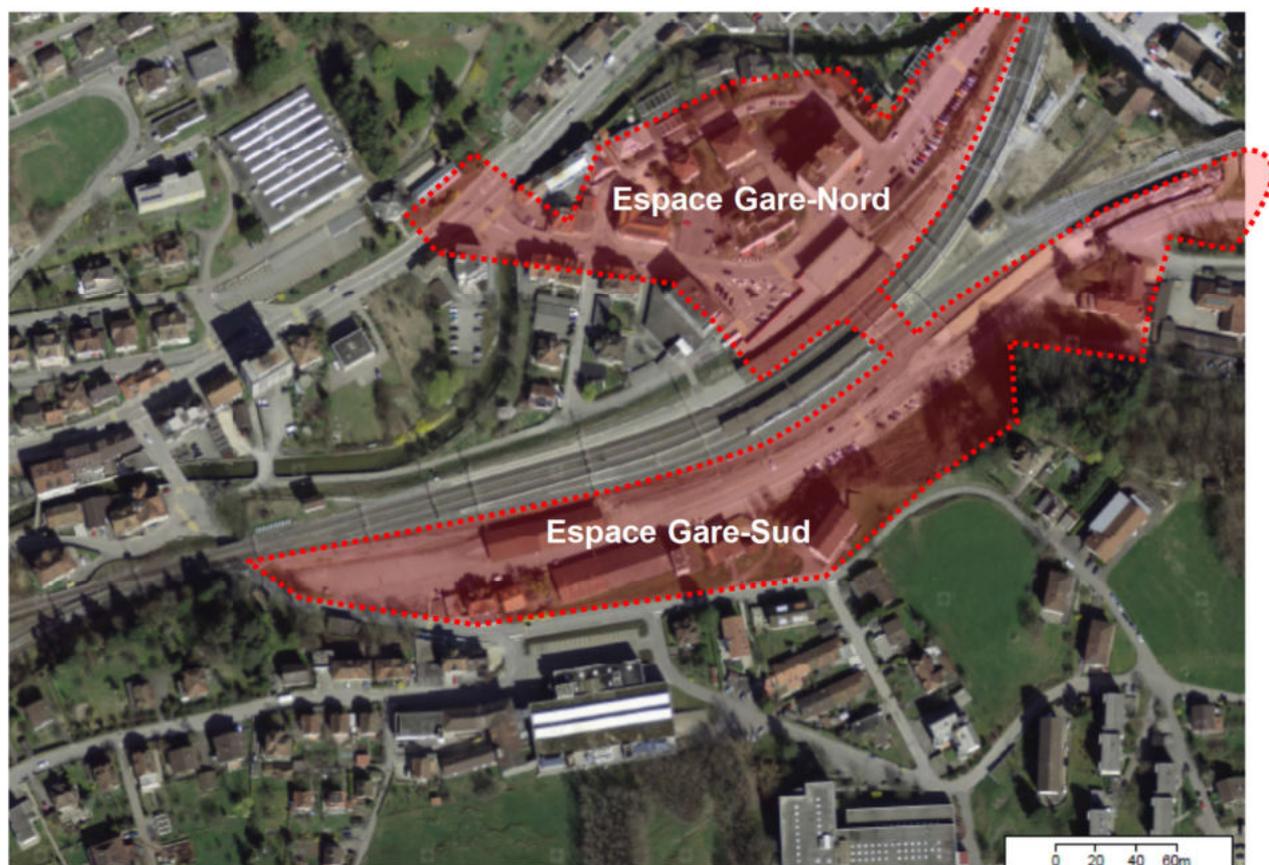
Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	1,06
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone (ha)	0
		SDA (ha)	0
État de coordination		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
Coordination en cours		<p>A abroger :</p> <p>à l'annexe 1 de l'art.10 OR (RSB 732.111.1-A1) la mention de l'itinéraires du type II, chiffre 2.26 : Court Gare – Bévillard – Rte en direction de Champoz – Sous-station de Sorvilier</p> <p>A compléter :</p> <p>ibid., chiffre 2.24 relatif à la Gare de Reconvilier, mentionner également la desserte de la sous-station de Sorvilier</p> <p>A supprimer au PDC 2030 :</p> <p>Mesure B_15 « Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels » (ACE 1246/2019 du 20.11.2019, cf. controlling 2018 PDC, bien qu'on ne retrouve trace de cette Mesure dans la version du 13.09.2023 PDC 2030, ni abrogation de celle-ci dans les adaptations suivantes du PDC 2030 ?), la mention de la route d'approvisionnement de Court Gare.</p>	
Besoin de coordination, interdépendance			
Dépendances et limites avec d'autres Mesures			
<b>JB.TP-FL.09</b>			
Documents			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PAL Court</li> <li>▪ PV du rdv du 01.12.2022 entre Commune, OACOT, OPC, BKW, CFF Infra et Jb.B + suites données</li> </ul>			



## Moutier 'Espaces Gare' - site d'importance régionale pour la restructuration de zones HMC

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.2.4			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U6-o2.o1		Moutier	

Carte



### Description

1) La Municipalité de Moutier et les CFF ont pour projet de dynamiser les « Espaces-Gare » au Nord et Sud des voies. Le réaménagement de ces secteurs est une des mesures choisies par Moutier pour inverser la dynamique démographique et économique négative constatée dans la Commune ces dernières années. L'objectif global de cette mesure consiste – via la requalification des espaces concernés – à améliorer significativement l'attractivité de la Ville de Moutier.

2) Le secteur au sud des voies CFF à Moutier est actuellement sous-utilisé (*hangar et P+R au bord des voies*) ou occupé par des bâtiments vétustes. Le déménagement du magasin Landi qui a eu lieu en 2015 provoque une opportunité pour mettre en place les conditions de développement favorables pour d'autres activités dans ce secteur.

3) La Commune de Moutier considère ce projet comme prioritaire, il figurait d'ailleurs déjà dans son programme de législature 2015-2018 et le Conseil municipal a donné son accord le 2 février 2016 pour le lancement de la procédure urbanistique.

4) Des contacts avec les CFF – principal partenaire ce projet – ont déjà eu lieu. Les CFF participeront aux études de ce projet qui correspond à leur stratégie actuelle.

5) Sans entrer dans le détail du projet actuel (*état : présentation publique en sept. 2019*) qui doit se réaliser par étapes et dans le cadre fixé par une Zone à Planification Obligatoire (ZPO), on relèvera les trois principaux éléments suivants :

- Dans l'Espace Gare-Nord, la requalification comprend des mesures concernant la réorganisation du trafic motorisé, la circulation des piétons, les arrêts de bus et le stationnement. Le but global est aussi de proposer une meilleure qualité des espaces publics.
- Dans l'Espace Gare-Sud, les objectifs sont plutôt de favoriser le développement mixte (*économie et habitat*) en mettant à profit le fait que ce secteur est actuellement en pleine mutation (*groupe de*

*constructions vétustes, déménagement prévu du magasin Landi) et peu valorisé.*

- Le renforcement de l'Interface Nord-Sud de la Gare est aussi une étape importante pour le processus de requalification d'ensemble.

6) A relever que la qualité de desserte de l'ensemble de ce secteur est excellente (B).

---

Opportunité et utilité

- a) Redonner – via un processus de requalification – une dynamique positive pour toute la Ville de Moutier et en particulier pour l'Espace-gare est un enjeu important pour le Jura bernois.
- b) La mesure aura d'autant plus d'impact régional si la restructuration et les nouvelles constructions sont réalisées aux endroits prévus dans l'étude préalable (*juin 2015*) et permettent d'offrir des logements et des places de travail dans un secteur présentant la meilleure qualité de desserte du Jura bernois.
- c) Le statut de secteur d'importance cantonale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes, défini par la fiche A\_o8 PDC 2030, permet à la Commune de ne pas comptabiliser ces terrains dans ses quotas de réserves de zones à bâtir.

---

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

---

État de planification

Étape de mise en œuvre

Planification en cours

Travaux en gare en 2025-2026

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

---

Coordination transports et urbanisation

---

Desserte TP

Suffisante

Superficie (ha)

4,80

Qualité de desserte TP

B

Mise en zone (ha)

0

SDA (ha)

0

---

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination Réglée

Besoin de coordination, interdépendance

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

---

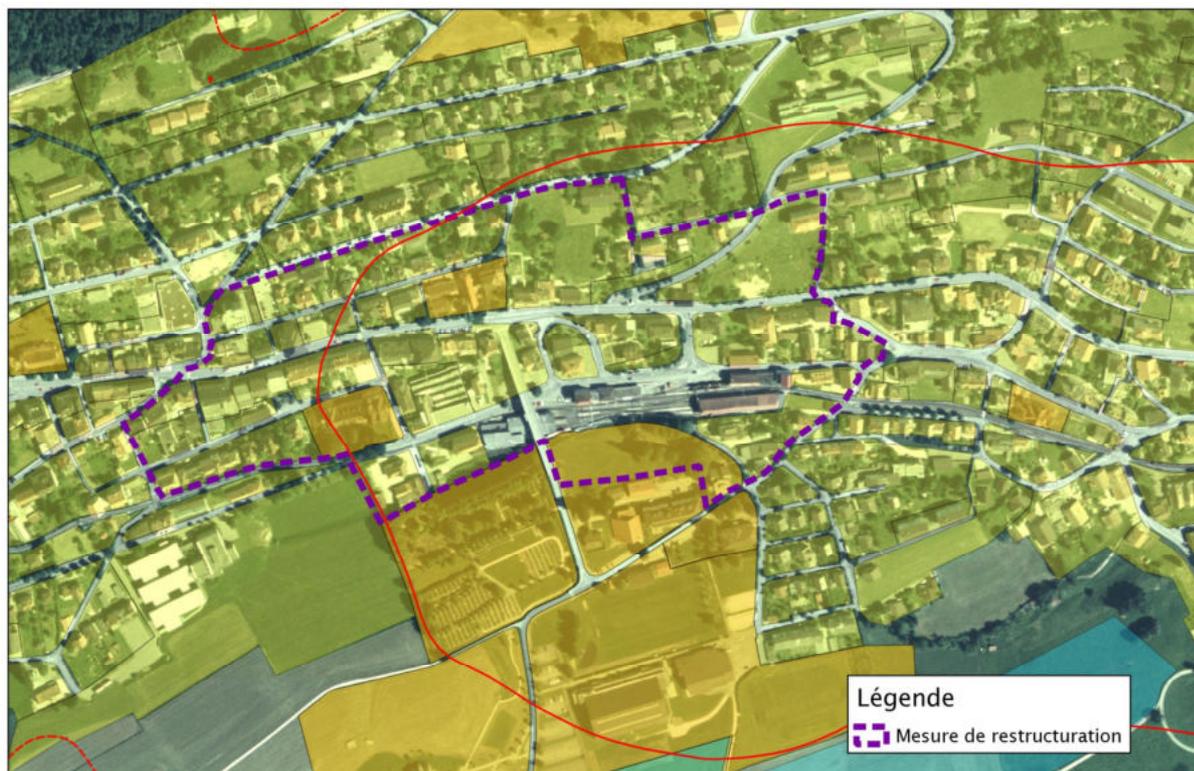
Documents

- Concept de Développement Urbain Moutier 2030 (2014)
-

## Tramelan 'Cœur de Cité' - site d'importance régionale pour la restructuration de zones HMC

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.2.5			Horizons B/C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
JB.U-RD.2.3 (2o21)		Tramelan	

Carte



### Description

La restructuration doit permettre de valoriser l'image du cœur de la Cité tramelote, son cadre de vie, ses ambiances et, pour ce faire, est sous-tendue par plusieurs projets en cours :

- reconditionnement de la Grand'Rue (RC 248), apaisement du trafic, distribution des stationnements et praticabilité des déambulations PMR-PBS sur les trottoirs ;
- gestion des raccordements à la Grand'Rue du Pont de la Formation, de la Rue de la Combe-Aubert et de la Rue de la Gare ;
- amélioration et sécurisation du réseau des mobilités douces ;
- réseau viaire communal affecté en 'zone 3o' ;
- déplacement de la gare et rénovation de ses infrastructures ;
- engagement d'une Politique d'Urbanisation vers l'Intérieur (PolUrbln).

### Opportunité et utilité

- Dynamiser l'attractivité commerciale, l'animation et les usages au cœur du dispositif urbain.
- Valoriser la pratique des mobilités douces.

Coûts (mios CHF)	Clé de financement		
État de planification	Étape de mise en œuvre		
Planification OPC du réaménagement de la RC 248 (Grand'Rue) 2o24 – 2o25	Au plus tôt 2o27 (dépendance aux travaux CJ en gare de Tramelan)		
Responsabilité	Autres acteurs		
Commune	OPC, CJ		
Coordination transports et urbanisation			
Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	15



Qualité de desserte TP	D	Mise en zone (ha)	0
		SDA (ha)	0
État de coordination		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
<b>Coordination en Cours</b>			
Besoin de coordination, interdépendance			
Dépendances et limites avec d'autres Mesures			
Documents			
▪ PAL et Projet de Territoire Tramelan 2050			



## Offre, répartition et financement des équipements publics

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.7			Tâche Durable
Ancien n°		Catégorie	
U7		U-A Urbanisation autre	

### Description

1) La planification de l'urbanisation et des transports doit tenir compte des équipements publics supracommunaux et régionaux existants. Les nouveaux besoins doivent s'intégrer harmonieusement et correspondre aux objectifs de concentration des activités et de qualité de desserte. Pour ce faire, en fonction de leur axes d'action (*politique, économie, tourisme, ...*), plusieurs stratégies régionales mettent en réseau différents sites du Grand Chasseral.

#### 2) **Avenir Berne Romande (ABR)**

Le projet ABR s'organise sur huit pôles de compétences, dont sept dans le Grand Chasseral, qui se situent notamment sur un axe principal suivant l'autoroute et la ligne CFF de Bienne jusqu'à Reconvilier, en passant par Sonceboz-Sombeval et Tavannes. Les pôles de compétences prévus sur cet axe sont :

- Tavannes : pôle administration francophone de services à la population
- Reconvilier : Centre Justice et Police (*CJP - Tribunal, Ministères publics, Police cantonale*)
- Sonceboz : pôle intercommunal avec Jb.B, GCT, la CEP et la Fondation pour le rayonnement du Jura bernois
- (*Bienne : pôle administration bilingue, renforcement des formations en français, siège du CAF*)

Outre ce nouvel axe, les sites cantonaux existants sont maintenus et partiellement réorganisés, avec les pôles suivants :

- La Neuveville (*pôle formation jeunesse et sport, siège du CJB*)
- Courtelary (pôle parajudiciaire : Préfecture, APEA, Autorité de conciliation)
- Tramelan (*pôle formation et formation continue, avec le CIP, le ceff COMMERCE et la COFRA*)
- St-Imier (*pôle formation, culture et santé : HE-Arc et ceff, Ecole de musique, Mémoires d'ici, CE-JARE, Hôpital du Jura bernois*)

#### 3) **Nouvelle Politique Régionale (NPR)**

Le programme de politique régionale pour la période 2024-2027 définit essentiellement cinq centres de compétences estampillés Grand Chasseral qui misent sur les trois priorités thématiques que sont le tourisme, l'industrie et les offres régionales novatrices :

- Sonceboz-Sombeval : Fondation Grand Chasseral (*développement régional et promotion*)
- Mont-Soleil : Espace Découverte Energie, pour les énergies renouvelables
- Crémines : Sikypark pour la vie et la biodiversité
- Bellelay : pour la culture et les formations durables
- le triptyque Tramelan-Tavannes-Bellelay à créer pour la Paix et les réparations de guerre.

#### 4) **Pôles et Réseaux Touristiques d'importance régionale du Grand Chasseral (PRT 2022/2023)**

La Région (*Jb.B*) a, entre autres, élaboré deux études de base qui déterminent les infrastructures d'importance régionales dont les Zones prioritaires pour la détente et les loisirs, parmi lesquelles onze Zones Touristiques Principales (*ZTP, cf. Mesure JB.T-D.4*) :

- Mont Soleil / Mont Crosin
- Savagnières
- Chasseral sommet
- Nods
- La Neuveville - Rives du lac de Bienne
- Prés d'Orvin - Bison-Ranch
- Chez Camille Bloch
- Bellelay
- Tour de Moron
- Valbirse Le Vivier / Les Orvales
- Sikypark

#### 5) **Infrastructures Sportives d'Importance Régionale du Grand Chasseral (ISIR 2020/2023)**

Les 18 infrastructures d'importance régionale identifiées sont destinées à un grand nombre d'activités sportives. Ces infrastructures représentent une importance fonctionnelle pour le sport dans le Jura bernois.



Cette offre doit donc être entretenue afin de pouvoir être pérennisée. La disparition de l'une d'entre elles impliquerait une lacune impactant de nombreuses communes avec :

- 3 piscines en plein air (*Saint-Imier, Tramelan, Moutier*)
- 2 piscines couvertes (*Saint-Imier, Valbirse*)
- 3 patinoires couvertes (*Saint-Imier, Tramelan, Moutier*)
- 2 anneaux d'athlétisme (*Saint-Imier, Moutier*)
- plage et activités nautiques à La Neuveville
- 2 centres polysports (*Plateau de Diesse, Moutier*)
- 3 stations de ski (*Savagnières, Prés d'Orvin et Tramelan*) et une station ski / Bike Park (*Valbirse*)
- 1 site d'accrobranche / halte équestre / de randonnée / de fond et raquettes (*Bison Ranch*)

6) **Formation** (*état des lieux non exhaustif 2025*)

- Centres d'enseignement supérieur (*écoles secondaires*) : Moutier, Malleray, Reconvilier, Tavannes, Tramelan, Corgémont, Courtelary, Saint-Imier, La Neuveville, Bellelay
- Centres de formation à Moutier : Centre de formation professionnelle Berne francophone 'artisanat' (*ceff Artisanat*) / Ecole prévôtise
- Centre de formation à Saint-Imier : Ecole de Musique du Jura bernois (*EMJb*), Haute Ecole Arc Ingénierie, Centre de formation professionnelle Berne francophone 'industrie' (*ceff 'Industrie'*), Centre de formation professionnelle Berne francophone 'santé-social' (*ceff Santé-Social*), Centre de Technologie Microtechniques (*CTM - ceff Industrie*) + centre d'Orientation Professionnelle (*OP*)
- Centres de formation à Tramelan : Centre Interrégional de Perfectionnement (*CIP*), Centre de formation professionnelle Berne francophone 'commerce' (*ceff Commerce*) + Office des écoles Moyennes et de la formation Professionnelle (*OMP*) et centre d'Orientation Professionnelle (*OP*)
- Centre de formation à La Neuveville : Ecole Supérieure de Commerce (*ESC*)

7) **Culture** (*état des lieux non exhaustif 2025*)

- Musée d'art et d'histoire de La Neuveville (*institution culturelle soutenue par le Canton*)
- Musée de Saint-Imier (*institution culturelle soutenue par le Canton*)
- Musée Longines, Saint-Imier
- Musée du tour automatique (*Moutier - institution culturelle soutenue par le Canton*)
- Fondation café-théâtre de la Tour de Rive (*La Neuveville - institution culturelle soutenue par le Canton*)
- Centre culturel et de loisirs (*Saint-Imier - institution culturelle soutenue par le Canton*)
- Centre culturel Le Royal (*Tavannes - institution culturelle soutenue par le Canton*)
- Centre culturel de la Prévôtée (*Moutier - institution culturelle soutenue par le Canton*)
- Mémoire d'ici, Saint-Imier (*salles de lecture, bibliothèque, documentation, archives, images et sons en lien avec les multiples facettes de l'identité régionale*)
- CEJARE, Saint-Imier (*Centre Jurassien d'Archives et de Recherches Economiques*)
- Bibliothèques régionales (*La Neuveville, Saint-Imier, Tavannes, Moutier - institutions culturelles soutenues par le Canton*)
- Observatoire astronomique de Saint-Imier
- Abbaye de Bellelay

8) **Santé publique** (*état des lieux non exhaustif 2025*)

- Réseau de l'Arc (*hôpitaux de St-Imier et de Moutier*)
- Homes (*équipement dont la planification au niveau régional est maintenant obligatoire*)

9) **Constat succinct**

La Les projets ABR et NPR vont déployer leurs effets ces prochaines années aussi, passé une période de 'rodage' (*mise en œuvre et exploitation*), cette mesure devra synthétiser.

- la mise en réseau des différents pôles, sites, secteurs, ... dans une logique de besoins, d'usages et de mobilités ;
- dans un proche avenir, d'autres équipements / infrastructures rejoindront éventuellement cette Mesure en fonction d'opportunités ou de besoins spécifiquement identifiés (*e.g. entrepôt de bois / copeaux de bois, déchèteries / PAV, ...*).

10) **Financement**

Compte tenu des lourdes charges qui pèsent sur certaines communes pour gérer et entretenir des infrastructures et équipements d'importance intercommunale et/ou régionale, il incombera nécessairement de s'interroger à l'échelle du Grand Chasseral sur le financement de ces installations afin de garantir pérennité et qualité de celles-ci.

Les réflexions sont à entreprendre en priorité pour les infrastructures dont les charges sont les plus importantes, installations qui ont une fréquentation qui dépasse de façon reconnue les frontières des communes dans lesquelles elles sont sises mais dont les montants d'entretien et d'investissement sont à la charge

quasi exclusive des contribuables desdites communes. Les piscines et patinoires, dont le rayonnement dépasse largement l'échelle locale, sont ainsi à inclure en priorité dans ces réflexions.

---

#### Opportunité et utilité

Prendre en compte d'une part les besoins publics dont l'importance est supracommunale ou régionale et d'autre part, envisager une mutualisation des énergies pour assurer le maintien et le développement des équipements et installations régionaux.

---

Responsabilité

Autres acteurs

Région

Communes

---

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

---

#### Coordination en Cours

Besoin de coordination, interdépendance

---

#### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

---

#### Documents

- Projet « Avenir Berne Romande » - Vers une administration francophone moderne, accessible et efficiente, rapport de la Chancellerie d'État au Conseil-exécutif, 09.11.2022
  - Nouvelle Politique Régionale (*NPR+*) - Programme de Mise en Œuvre 2024-2027
  - Infrastructures Sportives d'Importance Régionale du Grand Chasseral 2020/2023 (*ISIR*)
  - Pôles et Réseaux Touristiques d'Importance Régionale du Grand Chasseraï 2022/2023 (*PRT*)
  - Contrats de prestation BSJB Culture
-

## Urbanisation vers l'Intérieur (UrbIn)

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.8		voir sous-mesures	Tâche Durable
Ancien n°		Catégorie	
U8		U-A Urbanisation autre	

### Description de la mesure

#### A - Urbanisation vers l'Intérieur (UrbIn)

<sup>1)</sup> La modification de la LAT, plébiscitée en mars 2013 par 62.9 % des votants à l'échelle fédérale, 66,8 % dans le Canton de Berne et 62,3 % dans l'AaJb, a porté en 'mandat national', entre autres, la densification du milieu bâti (*art. 1 al.2 a.bis ; art. 3 al.3 a.bis ; art. 8a al.1 LAT*).

<sup>2)</sup> L'ensemble de ce mécanisme (*définition, mobilisation et utilisation des zones à bâtir*) est mis en œuvre par le Plan Directeur Cantonal (*PDC 2030*) dans le domaine de l'urbanisation (*art. 8a LAT*) et par la législation cantonale (*LC, OC et DPC essentiellement*). Les dispositifs cantonaux d'aménagement du territoire entrés en force, c'est aux communes de prendre à leur tour les mesures de planification nécessaires pour concrétiser ces objectifs 'sur le terrain'.

<sup>3)</sup> Ainsi désormais, les formules polies (*'il convient de'*) cèdent le pas aux formules contraignantes. On ne cherche plus à gérer l'extension de l'urbanisation, mais on vise à densifier nos villes et villages, sans amibages, c'est de fait bannir les "on fait comme d'habitude", s'affranchir des "on n'a jamais fait comme ça" et oublier les habituels "ici, nous ne sommes ni à Genève ni à Zürich" !

<sup>4)</sup> Pour toutes les communes, densifier signifie identifier d'abord le potentiel disponible, puis en tirer parti pour choisir des options de développement prometteuses. Il ne suffit dès lors pas simplement de 'boucher les trous' à l'intérieur du tissu bâti, il faut apprendre l'art de densifier. Densifier, mais pas à n'importe quel prix car il est essentiel d'assurer une qualité urbaine et, celle-ci reste un défi de taille. Il ne faut pas oublier que toute construction nouvelle à l'intérieur d'un quartier bouscule un système existant d'activités et de liens de voisinage.

<sup>5)</sup> Pour réussir une telle transformation, il importe de tenir compte et d'harmoniser les intérêts en jeu car, ce n'est pas qu'une question d'architecture. En ce sens, en nous attelant à la densification de qualité de nos quartiers, guidés par une vision d'ensemble, nous disposons d'une formidable opportunité de revitaliser le centre de la localité et de redonner les couleurs de la vie aux quartiers monotones.

<sup>6)</sup> Densifier implique essentiellement la réalisation de nouveaux bâtiments. Ces nouvelles réalisations doivent présenter une qualité architecturale élevée et s'intégrer de façon optimale dans le tissu bâti existant. 'Qualité architecturale' n'implique pas que l'architecture soit spectaculaire et onéreuse mais, elle doit convaincre au quotidien et à l'usage et pas simplement flatter l'ego de leurs auteurs (*architecte ou maître d'ouvrage*) !

<sup>7)</sup> Ces perspectives doivent également permettre d'accompagner les évolutions démographiques et des modes de vie. En effet, le vieillissement de la population et l'allongement de l'espérance de vie, la diminution de la taille des ménages (*éclatement de la cellule familiale traditionnelle, séparations et divorces plus nombreux, installations en couple plus tardives, ...*), l'augmentation de la taille des logements, ...entraînent une évolution de la typologie des logements et une demande accrue de centralité et de proximité auxquelles répond la densification urbaine. Ainsi, dans l'une ou l'autre action, la préservation voire la valorisation de la qualité du milieu bâti, et en particulier de l'habitat, sont nécessairement appréciées avec une minutieuse pesée des intérêts de chacun-e.

<sup>8)</sup> De fait (*cf. art. 47 al.2 OAT et PDC 2030, plus particulièrement Mesure A\_07*), il appartient aux communes de préciser les mesures prévues pour exploiter leurs réserves et potentiels de densification.

<sup>9)</sup> Les Communes, dans leurs compétences d'aménagement de leur territoire, en fonction de leurs besoins, de leurs ambitions, de leur politique de développement (*qualité de vie, démographie, ...*) sont ainsi soutenues dans leurs démarches et procédures par la Loi sur les Constructions (*LC*) qui permet de prendre, entre autres, « les mesures nécessaires pour que les terrains situés dans la zone à bâtir soient construits ou utilisés conformément à l'affectation de la zone » (*art. 126 a al.1 LC*).

<sup>10)</sup> Il importe de rappeler qu'avant d'envisager de nouvelles constructions, une occupation idoine des bâtiments existants est d'évidence le premier objectif d'une Urbanisation vers l'Intérieur (*UrbIn*) sereinement établie et mise en œuvre :

#### ■ Reconstruction

<sup>11)</sup> La reconstruction correspond à un renouvellement d'immobilier obsolète (*bâtiment ruine ou de friche*). Elle s'inscrit dans des cycles de renouvellement du bâti (*démolition / déconstruction - reconstruction*) qui sont différents selon qu'il s'agit de logements ou de l'immobilier d'entreprise.



iii. U-A.8.1 à U-A.8.3 : Les bâtiments inoccupés / abandonnés doivent être les premières 'cibles' de l'UrbIn.

12) L'exemple récurrent porte aussi sur des sites qui n'accueillent que des garages alors que ceux-ci devraient trouver place dans les volumes construits (*à rdc ou en sls*) et en cela, ces sites représentent d'importants potentiels de densification pour lesquels, tôt ou tard la question d'une démolition / reconstruction se posera !



iii. U-A.8.4 à U-A.8.6.

« 4 Si le terrain n'est pas construit ou utilisé de manière conforme à l'affectation de la zone dans le délai imparti pour des raisons qui relèvent de la responsabilité du ou de la propriétaire, celui-ci ou celle-ci doit s'acquitter chaque année d'une taxe d'incitation dont le montant est fixé par rapport à la valeur vénale du terrain concerné. Cette taxe est perçue dès la première année après l'expiration du délai et correspond à un pour cent de la valeur vénale la première année, à deux pour cent de la valeur vénale la deuxième année, à trois pour cent de la valeur vénale la troisième année, à quatre pour cent de la valeur vénale la quatrième année et à cinq pour cent de la valeur vénale dès la cinquième année. »

En rappel, art. 126 d al. 4 LC

### ■ Changements d'usage : requalifications

13) Bâtiment généralement vide (*inoccupé*) par la perte de son usage initial (*ou précédent*) mais dont l'état global permet la conservation et la transformation via une nouvelle affectation. Les exemples ne manquent pas dans l'AaJb avec nombre de fermes et d'usines requalifiées en logements.

14) Une mutation qui reste active en cela que les avancées technologiques réduisent le besoin de surface de certains équipements et que la Région conserve encore du potentiel qui, par exemple, avec l'abandon des pratiques religieuses traditionnelles et/ou un athéisme galopant, n'a peut-être pas fini de nous surprendre ?



iii. U-A.8.7 à U-A.8.10 : Ecole devenue logements à Reconvilier et usines devenues Hôtel de Ville ou bureau d'ingénieurs à Tramelan ou encore logements à Cortébert.



III. U-A.8.11 à U-A.8.13 : Abbaye reconverte en Hôpital puis ... (?) à Bellelay et, églises requalifiées en librairie à Amsterdam ou en logements à Montréal.

## B - Patrimoine – Culture du bâti et physionomie des Localités

<sup>15)</sup> Il existe un intérêt public majeur à sauvegarder les aspects caractéristiques de nos localités et à concevoir leur développement futur de manière prudente et respectueuse de la culture architecturale existante. Il ne s'agit cependant pas uniquement de préserver quelques rares sites iconiques remarquables, mais bien de conserver les 'caractères' de nos bourgades, villages et hameaux qui se sont dotés au fil des siècles d'atouts significatifs sur les plans spatial et architectural et, qui sont autant de reflets de la diversité culturelle du Grand Chasseral. Ce patrimoine bâti forge l'identité locale et régionale, contribue au bien-être de notre population.

<sup>16)</sup> La Déclaration de Davos et la 'Stratégie Culture du bâti' de la Confédération suscitent un dialogue entre diverses disciplines qui toutes contribuent à l'organisation de l'espace bâti et non bâti : architecture, architecture du paysage, conservation du patrimoine, aménagement du territoire, ... soit, aménager nos lieux de vie en veillant à leur qualité.

<sup>17)</sup> Finalement, lorsque le développement vers l'intérieur est de qualité (*UrbIn*), la culture du bâti l'est également. Ainsi, ni l'Urbanisation vers l'Intérieur 'de qualité', ni la culture du bâti ne sont réservés aux spécialistes. Chacune et chacun ressent d'une manière ou d'une autre la qualité d'un lieu : si on s'y sent bien, c'est qu'il est de qualité.

<sup>18)</sup> S'agissant de la qualité du patrimoine bâti, l'architecture contemporaine devrait elle aussi s'axer sur la substance ancienne car, la pénétration de constructions fonctionnelles de médiocre qualité architecturale dans le tissu bâti ancien, et sans égards pour celui-ci, provoque une fragmentation et une dissolution de continuités historiques. S'il existe toutefois de trop rares exemples d'aménagement et de réalisations architecturales contemporaines de qualité, beaucoup d'endroits montrent une banalisation et une uniformisation des constructions, qui mènent inévitablement à une perte de diversité architecturale et, par-là, la perte de notre identité.

<sup>19)</sup> Pour certains sites, se pose aussi une question cruciale qu'est la compatibilité de la protection des sites construits au sens de l'Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (*ISOS*) avec l'exigence formulée par la LAT de promouvoir le développement de l'Urbanisation vers l'Intérieur (*UrbIn*). En 2015, DFI et DETEC ont mis sur pied, sous l'égide de l'ARE, un groupe de travail composé de représentant-e-s de la Confédération, des cantons et des communes ainsi que d'organisations spécialisées et de particuliers. Ce groupe a été en mesure de faire la lumière sur la question de la compatibilité de l'*ISOS* avec les charges imposées par la LAT et de conclure dans son rapport final que l'*ISOS* n'empêche pas la densification, en principe, mais qu'il peut la rendre plus exigeante. Ainsi, la sauvegarde des sites construits exige que le développement urbain tienne compte de la substance ancienne et, à ce titre, l'*ISOS* fournit des conclusions et des bases importantes pour un aménagement et un développement urbain durables.

<sup>20)</sup> Retrascripts des quelques éléments précédents et, synthétiquement de l'abondante littérature relative aux thématiques d'une *UrbIn* et d'une culture du bâti de qualité, apprécions essentiellement les préceptes de la Convention de Faro qui considère le patrimoine culturel comme une ressource essentielle pour la démocratie, la cohésion sociale et la qualité de la vie :

- le patrimoine n'est pas uniquement lié au passé ; avec le plus grand soin il faut l'inscrire résolument dans le présent et dans l'avenir,
- un patrimoine isolé du flot de la vie a une valeur limitée et il s'atrophie sans la participation active et le soutien de la population ; il doit dès lors faire l'objet de créations et de transformations continues par contre,
- la préoccupation du patrimoine ne doit pas être destinée à satisfaire uniquement un cercle restreint de spécialistes, elle doit au contraire apparaître légitime aux yeux du public ou d'une grande partie de la population, pour avoir en quelque sorte une valeur générale (cf. ATF 120 la 270 consid. 4a ; 118 la 384 consid. 5a).

---

Opportunité et utilité

Garantir une occupation idoine des surfaces affectées à la zone à bâtir et ainsi éviter l'étalement urbain sur nos terres agricoles.

Assurer une culture du bâti probante et ancrer le présent dans l'histoire de la physionomie de nos localités.

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

---

État de planification

Étape de mise en œuvre

Les Exécutifs communaux définissent - en préparation ou à l'occasion de la modification du PAL (*réponse au mandat de l'art. 47 al.2 OAT et au regard des attendus de la Mesure A\_o7 PDC 2030*) mais également, indépendamment de celle-ci, par exemple dans le cadre de la formalisation d'un programme de législature - les principes de base inhérents à l'élaboration et à la mise en œuvre de leur stratégie communale de résorption des dents creuses et de densification du tissu urbanisé soit, leur Politique d'Urbanisation vers l'Intérieur (*PolUrbIn*) avec :

- une vue d'ensemble (*réserves d'affectation subsistent dans les zones à bâtir existantes*) et les mesures nécessaires pour mobiliser ZNC et potentiel d'UrbIn ;
- des objectifs de développement (*Projet de Territoire, cf. Mesure JB.U-A.1*) ;
- un calendrier de mise en œuvre (*primauté d'actions*).

Responsabilité

Autres organes concernés

Communes

Région

Coordination transports et urbanisation

---

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination en cours

1) « Dans le Canton de Berne, nous vérifions si la situation décrite par l'ISOS correspond encore à la réalité. Nous définissons ensuite des objectifs de protection qui servent de base à la planification. Cela permet de procéder à une pesée des différents intérêts. C'est pourquoi l'ISOS est tout sauf un gardien du temple. Dans le débat sur la densification, l'ISOS constitue justement une plateforme utile permettant de mener jusqu'au bout la discussion sur les différents besoins et de dégager des solutions de qualité. » (*interview de Michael Gerber, conservateur des monuments historiques du Canton de Berne, in 'Sites construits à protéger : continuité et changement', Alliance Patrimoine, 2016*).

Dans toutes les Communes érigées en 'sites construits d'importance nationale' à l'ISOS, ce commentaire est à mettre en miroir de la Mesure E\_o9 PDC 2030 (*Tenir compte des inventaires fédéraux au sens de l'article 5 LPN*) tant il apparaît que la prise en compte de l'ISOS est quasiment absente du PDC 2030, contrairement au rappel justement porté à la Mesure E\_o9 (« Conformément à un arrêt du Tribunal fédéral d'avril 2009 (ATF 135 II 2009), les inventaires fédéraux au sens de l'article 5 LPN ont la même valeur que les plans sectoriels et les con-

*ceptions de la Confédération, de sorte que les cantons ont l'obligation de les respecter dans leurs plans. »).*

En effet et à titre d'exemple, la 'formule de calcul' de la Mesure A\_o1 relative aux besoins théoriques d'une commune en terrains à bâtir destinés au logement place toutes les communes dans le 'même sac', ainsi la VrDUT, entre autres, ne distingue pas les Communes appréciées 'sites construits d'importance nationale' à l'ISOS. Relevons aussi que l'art. 11 c al. 2 OC permet 'seulement' « exceptionnellement de déroger à l'IBUSds minimal » de l'art. 11 c al.1 OC, alors que cela devrait être une 'règle' pour les Communes appréciées 'sites construits d'importance nationale' à l'ISOS.

La Région postule ainsi :

- à ce que ces dispositions ne satisfont a priori pas à la lettre des art. 5 lit. d et 6 al.3 de la Convention du patrimoine mondial de l'UNESCO (*RS o.451.41*) et à l'art. 1o ch. 1 et 4 de la Convention de Grenade (*RS o.44o.4*),
  - que le PDC 2030 n'assure pas une protection adéquate aux sites inscrits à l'ISOS, de fait il est incomplet et contraire à un but (*art. 1 al.2 litt.a LAT*) et un principe (*art. 3 al.2 litt.b LAT*) de l'aménagement du territoire national,
  - qu'il y a lieu de compléter la Mesure E\_o9 PDC 2030 est à compléter par la mise en œuvre dans notre Canton des stratégies de la Confédération relatives à la Déclaration de Davos et à la Culture du bâti.
- 2) Relevons en a parte, de façon confondue entre la Déclaration de Davos et la Convention de Faro (*RS o.44o.2, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2020*), entre autres que le Canton de Berne se devra de revoir une des orientations de sa stratégie de protection du patrimoine. La Convention de Faro exige en effet des Etats qu'ils intègrent les questions relatives au patrimoine dans les programmes scolaires (*à tous les niveaux*) et prévoient des mécanismes de mise en œuvre pour :
- l'éthique de la présentation ;
  - la conciliation de valeurs contradictoires ;
  - le respect du patrimoine d'autrui.

---

Besoin de coordination, interdépendance

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.1 ; JB.U-PH ; JB.U-RD**

Documents

- Mesures A\_o1 et A\_o7 PDC 2030
- Entre autres art. 119 à 126 et 126 a à 126 d LC
- CEAT, La rénovation de l'habitat dans les communes de petites et moyenne taille Région Jura-Bienne, mars 1987
- CEAT, Protection du patrimoine rural et logements : un mariage de raison, mai 1989
- OACOT 2016, GAL 'Urbanisation interne'
- OACOT 2014, Urbanisation interne: des communes bernoises montrent l'exemple
- OACOT, programme Urbi <sup>plus</sup> (*cf. annexe 12 CRTU*)
- Déclaration de Davos 2018
- Préserver la physionomie des localités suisses, Rapport du Conseil fédéral 2018
- Stratégie Culture du bâti, Rapport du Conseil fédéral 2020



- Stratégie de protection du patrimoine du Canton de Berne
  - LPN, OISOS, DISOS, LPat, OPat, OCPS
  - Commission Fédérale des Monuments Historiques (CFMH) – Documents de base
  - Convention-cadre du Conseil de l'Europe sur la valeur du patrimoine culturel pour la société" (*Convention de Faro*), adoptée par l'Assemblée fédérale le 21 juin 2019, ratifiée le 7 novembre 2019 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2020 (*RS o.440.2*)
  - Thèmes stratégiques Ab, Ba, Ca et D Charte 2022-2031 du PNR Chasseral
  - ATF 1A.185/2006 du 5 mars 2007, consid. 7.1 ; ATF 1C\_72/2017 du 14 sept. 2017, consid. 5 ; ATF 1C\_118/2016 du 21 mars 2017 ; ATF 1C\_173/2016 du 23 mai 2017, consid. 3.4 ; ATF 1C\_292/2016 du 23 fév. 2017, consid. 4.1 ; ATF 1C\_296/2016 du 22 nov. 2016, consid. 7 ; ATF 1C\_352/2014 du 10 oct. 2014, consid. 3.2 ; ATF 1C\_357/2015 du 1<sup>er</sup> fév. 2017, consid. 4.2.4 ; ATF 1C\_545/2014 du 22 mai 2015, consid. 5.5 ; ATF 1C\_577/2014 du 17 juillet 2015, consid. 3.1 ; ATF 1C\_588/2016 du 26 oct. 2017, consid. 2.1
-

Urgence climatique					Tâche Durable
N° CRTU	Code ARE	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.8.1		Communes	Région	Tâche Durable	<p>La Conception Régionale Climat (<i>CRC, Jb.B 2023</i>) vise à offrir aux communes du Grand Chasseral des recommandations et outils concrets, en lien avec leurs réalités et territoires respectifs. Elle se concentre sur quatre thématiques pour lesquelles les communes ont de réelles possibilités d'action :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) En matière de <b>mobilité durable</b>, suggestions sont faites pour diminuer le recours aux Transports Individuels Motorisés (<i>TIM</i>) en encourageant notamment le report sur des mobilités partagées et décarbonées, les transports publics et la mobilité douce.</li> <li>2) La <b>biodiversité</b>, uniquement traitée par la CRC au sein des zones à bâtir, pour laquelle les communes ont les plus grandes capacités d'action.</li> <li>3) Les questions d'<b>énergie</b> sont traitées pour quatre communes-centres du Jura bernois dans les Plans Directeurs Communaux de l'Energie (<i>PDCoME</i>). La CRC donne des pistes d'action pour réduire et décarboner la facture énergétique dans l'ensemble des communes du Jura bernois.</li> <li>4) Enfin, parce que l'instrument de la CRC s'adresse aux communes, la <b>gouvernance</b> relate essentiellement différents outils pouvant être mis en place par les communes pour contrer le réchauffement climatique et ses effets néfastes.</li> </ol>

Communes en santé					Coordination en Cours
N° CRTU	Code ARE	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.8.2		Communes	Région	Coordination en Cours	<p>Parce que cette action est également une mesure d'aménagement du territoire et de mobilité, la Région soutient les communes du Grand Chasseral à s'engager à l'obtention du label "Commune en santé" (<i>cf. ISIR</i>), label qui permet d'inventorier toutes les mesures de promotion de la santé existantes sur un territoire communal et de se faire conseiller pour agir davantage en faveur de la santé des habitants. Les bénéfices du label "Commune en santé" sont directs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réalisation d'un bilan des mesures existantes en prévention et promotion de la santé</li> <li>▪ Identification des besoins</li> <li>▪ Consolidation des contacts avec les organismes régionaux de prévention et promotion de la santé pouvant soutenir la mise en place de mesures communales</li> <li>▪ Amélioration de ses connaissances en promotion de la santé</li> <li>▪ Développement d'une dynamique positive autour de la prévention et</li> </ul>



promotion de la santé au sein de la commune

- Amélioration de son image

Les communes labellisées profitent également de bénéfices indirects découlant de toute démarche de promotion de la santé, comme l'amélioration de la qualité de vie de la population. Cela participe également au renforcement de l'intégration et de la cohésion sociale, et permet d'augmenter la participation des citoyennes et citoyens aux activités, clubs de sports et associations locales.

### Stations de téléphonie mobile (et installations similaires)

#### Coordination Régulée

N° CRTU	Code ARE	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.8.3		Communes	Région	Coordination Régulée	<p>Les stations de téléphonie mobile constituent aujourd'hui un grand défi pour les Autorités compétentes en matière de construction et d'aménagement du territoire. Elles se trouvent en effet au cœur des tensions engendrées par la nécessité de concilier l'appétence de la population à l'usage de leur(s) mobile(s), les injonctions constitutionnelles, les prescriptions du droit de l'environnement et de l'aménagement du territoire, le besoin, pour les concessionnaires de téléphonie mobile, de réseaux parfaitement fiables à une époque de rapide évolution technologique, et enfin la préservation des sites construits et du paysage ainsi que les exigences de la population en matière de protection contre les Rayonnements Non Ionisants.</p> <p>Des situations qui d'évidence interpellent toutes les communes et, de fait, la Région (cf. <i>descriptif détaillé en annexe 9 CRTU</i>).</p>

### Echange d'informations

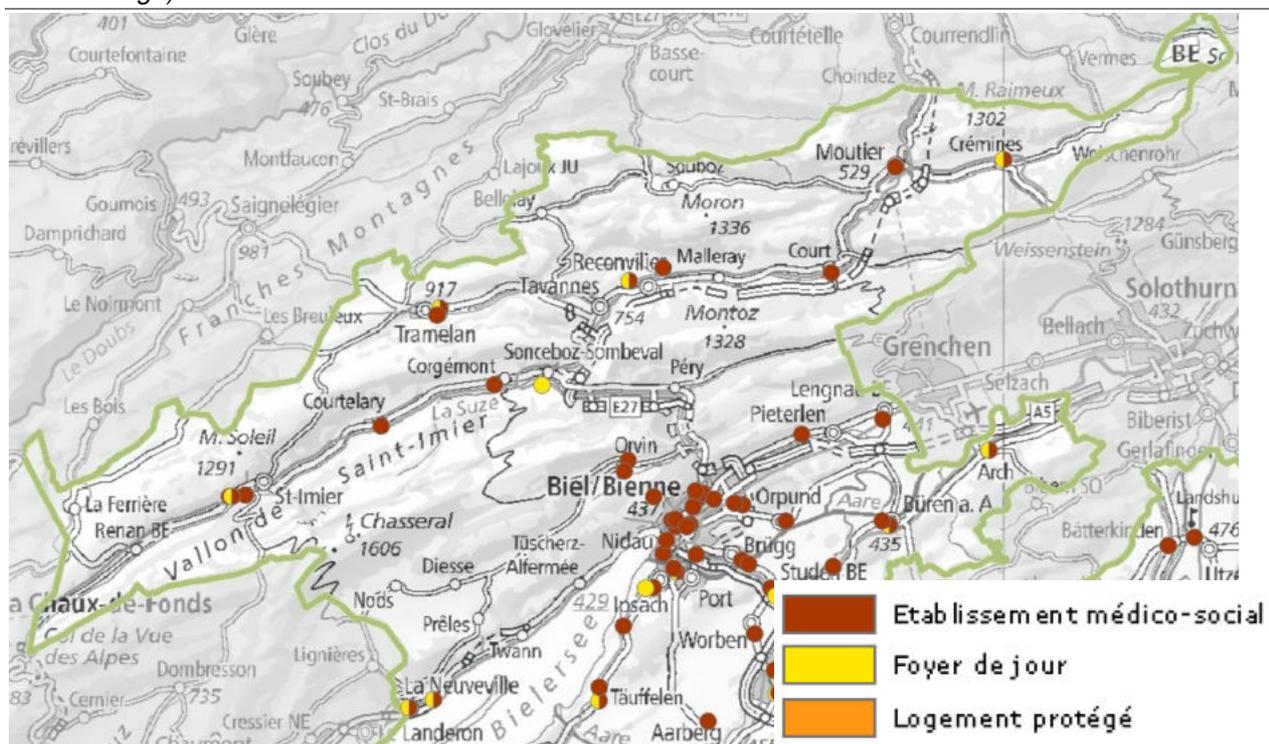
#### Tâche Durable

N° CRTU	Code ARE	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.8.4		Région	Communes	Tâche Durable	<p>Echange d'informations et diffusion de bons exemples essentiellement régionaux relatifs à la densification (<i>mise en œuvre de PolUrbln, stratégie de politique foncière, plans directeurs communaux, CRC, ...</i>).</p>

## Coordination entre urbanisation et politique du 3<sup>ème</sup> âge

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.8.5			Tâche Durable
Ancien n°		Catégorie	
U9		U-A Urbanisation autre	

Carte (source : Géoportail cantonal, prestations pour pers. âgées ayant besoin de soins ou d'une prise en charge)



### Description

- 1) Comme partout en Suisse, la population des personnes du 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> âge augmente dans le Jura bernois. Le vieillissement de la population induit besoins et impacts sur les Collectivités qui doivent être anticipés au mieux.
- 2) La création de logements adaptés et de logements protégés permet de réduire les charges sociales (*coûts de ces logements moins élevés que dans les EMS*) et constitue une bonne alternative pour une catégorie de nos aînés.
- 3) La gestion de certains points de la politique du 3<sup>ème</sup> âge a été transférée du Canton aux régions à partir de 2016 ; cette Mesure vise à faire le lien entre cette politique et l'aménagement du territoire.
- 4) On relèvera que selon la Commission du 3<sup>ème</sup> âge du Jura bernois, le nombre de logements dits adaptés est presque suffisant au vu des nombreuses réalisations récentes dans les communes du Grand Chasseral, mais la qualité de certains de ces logements et leur environnement peuvent encore faire l'objet de mesures de valorisation de la part des Autorités communales.

### Opportunité et utilité

#### a) Région

Ce type de tâches relève essentiellement des travaux de la Commission 3<sup>ème</sup> âge active au sein de Jb.B. La Commission 3<sup>ème</sup> âge du Jura bernois a mis en place en 2019 un certificat de reconnaissance pour appartements avec services dans le Jura bernois. Ce certificat permet de garantir une qualité minimale et le respect de certains critères dans les logements pour les personnes âgées.

#### b) Communes

Certaines communes ont mis en place un conseil des aînés récemment, avec un succès. En soutien et à l'intégration de nos aînés par un cadre de vie propice, plusieurs mesures mobilité et aménagement du territoire sont à mettre en œuvre par les communes (*accès aux commerces, aux services, aux transports, ...*).

Coûts (mios CHF)

Clé de financement



---

Étape de mise en œuvre

- 1) Les communes appréciées "Ceinture des agglomérations et axes de développement, centres touristiques régionaux du 4e niveau" (cf. **annexes 2 et 3 CRTU**) prennent des mesures pour que les besoins en logements protégés et en logements adaptés soient suffisants dans le Jura bernois.
- 2) Les logements de ce type et de qualité élevée sont créés dans des environnements favorables, soit dans les zones centres, bien desservies d'un point de vue des services et des transports publics et sans obstacles architecturaux ou topographiques.

---

Responsabilité

Autres acteurs

Communes

Région

---

Coordination transports et urbanisation

---

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

---

Coordination Réglée

Besoin de coordination, interdépendance

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-A.8**

---

Documents

- Besoins en logements adaptés (*étude Commission du 3<sup>ème</sup> âge du Jura bernois*)
  - CRC
-

## Limites régionales à l'urbanisation sans marge de manœuvre

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-LRS.1			Tâche Durable
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
P1		U-LRS Limites régionales sans marge de manœuvre	

### Description

1) Le développement local tient compte de la préservation de portions de paysages importantes et présentant, vis-à-vis du paysage ouvert, des contours clairs et bien structurés.

2) Le contour du développement urbain évite le mitage (*étalement urbain, confortement de la ZàB à l'intérieur des NQTP*) et induit autant que faire ce peut un développement urbain dense et centré sur les zones bien desservies par les transports publics.

3) Les limites actuelles définies dans les plans directeurs régionaux (*ARJB et ACJ*) encadrent le développement urbain à long terme.

### Opportunité et utilité

Extension et contours de l'urbanisation sont coordonnés entre Région et communes.

### Coûts (mios CHF)

### Clé de financement

### Étape de mise en œuvre

1) Dans la mesure où la plupart des communes du Grand Chasseral n'ont pas le besoin d'étendre leur zone à bâtir respective, a minima pour ces 15 prochaines années au moins, il n'appert pas nécessité d'apporter des modifications à ces limites à ce stade.

2) Les communes prennent en compte les limites régionales à l'urbanisation 'sans marge de manœuvre' définies par la CRTU lors de la modification de leur PAL. Les autres limites définies par la CRTU ne sont pas contraignantes.

3) Les limites à l'urbanisation désignées à la CRTU sont appréciées dans les détails au regard de considérations d'ordre topographique et d'aménagement urbain (*forme et emplacement de bâtiments, plantations*).

4) Dans le cadre généralement de la modification de leur PAL, les communes établissent un Projet de Territoire (*cf. Mesure JB.U-A.1.1*) qui seul permet d'entrer en matière sur une adaptation / correction des limites régionales à l'urbanisation 'sans marge de manœuvre' portées à la CRTU.

### Responsabilité

### Autres acteurs

### Région

### Communes

### État de coordination

### Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

### Coordination en Cours

Besoin de coordination, interdépendance

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### JB.1 ; JB.U-A.8

### Documents

- ISOS, IFP, IVS, ITC
- PCDP - Projet Cantonal de Développement Paysager 2020 (*ACE 727/2020 du 24 juin 2020*)
- Projets de territoire communaux
- Chartes PNR

## Limites régionales à l'urbanisation avec marges de manoeuvre

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-LRA.2			Horizon B
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
P2		U-LRA Limites régionales avec marges de manoeuvre	

### Description

- 1) Le développement local tient compte de la préservation de portions de paysages importantes et présentant, vis-à-vis du paysage ouvert, des contours clairs et bien structurés.
- 2) La carte de la CRTU intègre des limites à l'urbanisation d'importance régionale 'avec marges de manoeuvre', c'est-à-dire non contraignantes dans la mesure où des justifications probantes démontrent le bien-fondé des aménagements envisagés par la commune dans le cadre de son développement.

### Opportunité et utilité

- a) Extension et contours de l'urbanisation sont coordonnés entre Région et communes.
- b) Le caractère des limites régionales encore non contraignantes sera apprécié dans le cadre d'une 'mise à plat' globale de celles-ci à l'échelle régionale.

Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Clé de financement
---------------------------	--------------------

État de planification	Étapes de mise en œuvre
-----------------------	-------------------------

Responsabilité	Autres acteurs
Région	Communes

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
----------------------	---

### Coordination en Cours

Besoin de coordination, interdépendance

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

#### JB.1 ; JB.U-A.8

### Documents

- ISOS, IFP, IVS, ITC
- PCDP - Projet Cantonal de Développement Paysager 2020 (*ACE 727/2020 du 24 juin 2020*)
- Projets de territoire communaux
- Chartes PNR

## Définition, réalisation et entretien des parcours de cyclotourisme, VTC / VTT

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.T-D.3		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
JB.P3		T-D Domaines prioritaires tourisme/loisirs	

### Description

#### ■ Cyclotourisme

<sup>1)</sup> SuisseMobile est le réseau destiné à la mobilité douce inauguré en 2008 et continuellement développé depuis. La Fondation SuisseMobile et ses partenaires se chargent de la définition, de la signalisation et de la promotion de ces parcours.

<sup>2)</sup> Les itinéraires parcourant le Jura bernois restent évidemment susceptibles d'être améliorés, respectivement sécurisés. Dix 'objets' régionaux figurent ainsi dans les projets de la mise à jour du Plan Sectoriel pour le Trafic Cycliste (*PS-TC, ACE 1436/2014, m à j 06.03.2023*).

<sup>3)</sup> Relevons qu'en dehors des routes cantonales, la réalisation des itinéraires pour le cyclotourisme est à la charge des communes, qui peuvent bénéficier d'une subvention cantonale de 40 % des coûts. Hors routes cantonales, l'entretien des itinéraires est à la charge des communes, tandis que le Canton se charge de la signalisation.

<sup>4)</sup> L'OPC coordonne les actions à mener dans ce domaine pour aboutir aux réalisations, la CRTU n'a ici qu'un rôle d'information auprès des communes et de coordination avec les autres activités dans le domaine des transports, de l'urbanisation, du paysage et des planifications agricoles, notamment.

#### ■ VTC / VTT

<sup>5)</sup> Lors de la planification d'itinéraires VTT, il convient d'examiner dans quelle mesure les différentes formes de mobilité peuvent coexister (*moyennant mise en œuvre de mesures ad hoc*) ou doivent être séparées, et quels chemins existants peuvent être indiqués comme étant accessibles aux vététistes.

<sup>6)</sup> La Région (*Jb.B et GCT*) a entrepris la refonte des itinéraires VTC / VTT régionaux par le biais du Plan Directeur Sectoriel VTT 2020 du Jura bernois (*PDS-VTT*) en parallèle d'un projet NPR 2020-2023 « VTT Jura bernois 2020 » qui doit permettre de pérenniser le financement de l'entretien des parcours à travers une gouvernance claire et de développer de nouveaux produits touristiques afin d'augmenter la valeur ajoutée liée au VTT.

<sup>7)</sup> Le projet a toutefois pris du retard essentiellement au regard de la révision en cours de la Loi sur les Routes (*LR, RSB 732.11 <sup>8)</sup>*) et difficulté d'obtenir obligatoirement les accords signés des propriétaires fonciers (*démarches en cours*) mais, il se poursuit et les ouvertures des parcours seront étalées en fonction des retours des propriétaires.

<sup>8)</sup> Dans le projet de révision de la LR adopté à une très large majorité par le Grand Conseil le 7 juin 2023 (*entrée en vigueur le 01.02.2024*), les itinéraires VTT sont assimilés aux voies cyclables (*art. 45 al.2 LR*) ainsi, les itinéraires importants seront intégrés au PS-TC (*PS-TC qui devient PS-VC – Plan Sectoriel pour le réseau de Voies Cyclables*). Les communes continueront à les aménager et à les entretenir ; le Canton prendra à sa charge 40 % des coûts d'investissement et assurera leur signalisation.

### Opportunité et utilité

a) Avoir une vision d'ensemble des réalisations dans le domaine de la mobilité douce dans le Jura bernois, coordonner les différents domaines de celui-ci, plus particulièrement entre trafic cyclotouristique et trafic vélo au quotidien (*cf. LCESp - RSB 437.11 - +*) et réagir en cas d'évolution des besoins :

- favoriser les mesures par paquets ;
- favoriser la réalisation des mesures et permettre un suivi des réalisations via la CRTU ;
- pouvoir donner une information aussi claire que possible aux communes ;
- renforcer l'utilisation des TP et la qualité de vie ;
- apprécier la création d'un fonds pour gérer l'entretien des infrastructures hors des routes cantonales (*via la NPR*).

b) A noter que « l'inscription d'un itinéraire cyclable communal dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables » requiert une base préalable dans un plan communal ou régional, ou nécessite l'approbation de l'ensemble des communes concernées » (*art. 45 LR, nouvel al.4 du 01.02.2024*).

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

Responsabilité

Autres organes concernés

OPC

Région

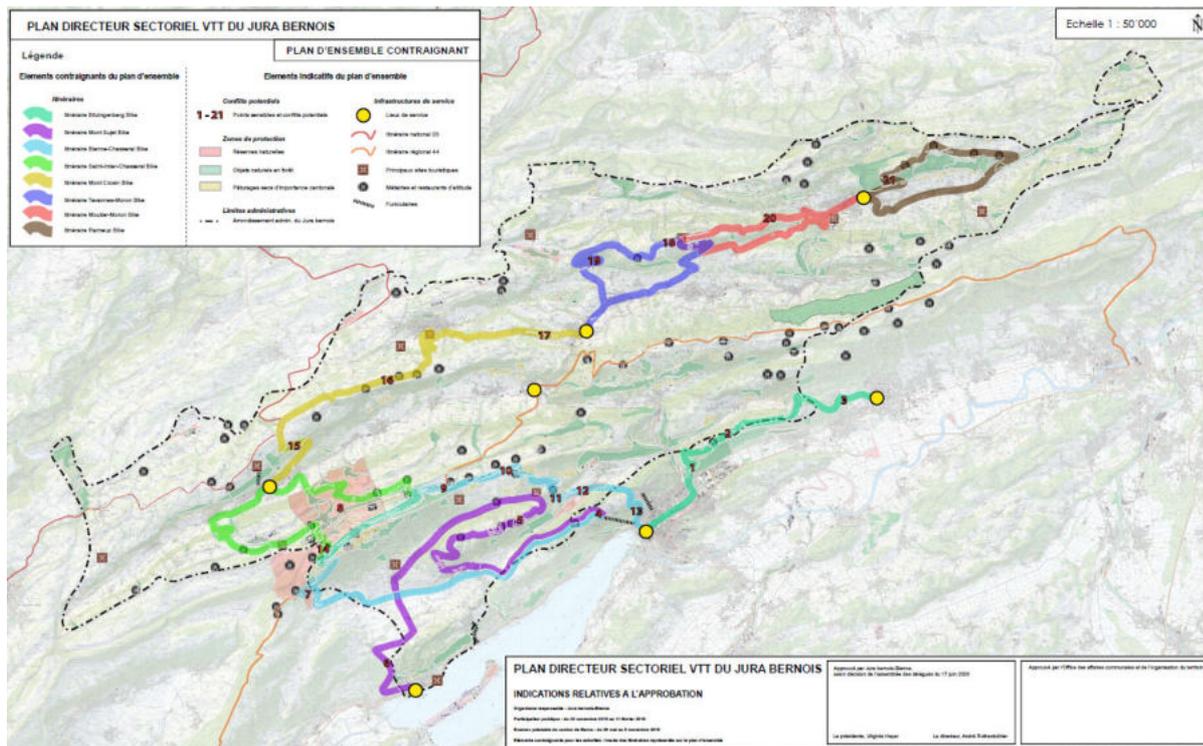


## Dépendances et limites avec d'autres Mesures

Les tronçons prévus à l'intérieur des ERE devront être planifiés en collaboration et en coordination avec l'OPC.

### Documents

- Plan du Réseau Routier 2022 – 2037 (PRR, ACE no 0702 du 9 juin 2021)
- PDC 2030, Mesures B\_o9 et C\_23
- PS-TC (ACE n° 1436/2014 du 3 décembre 2014, adapté le 27 mai 2020, mis à jour le 6 mars 2023)
- PSIC (RCJU)
- SuisseMobile - itinéraires nationaux, régionaux et locaux
- Programme de mise en œuvre NPR 2016-2019 du Jura bernois
- PDS-VTT-Jb 2020, adopté le 17 juin 2020 par l'Assemblée des Membres Jb.B, approuvé en vertu de l'article 61 LC par l'OACOT
- OPC, Aménagements cyclables, aide de travail, 2021
- OPC, Itinéraires VTT dans le Canton de Berne, aide de travail 2023
- Coûts occasionnés par la construction des infrastructures de mobilité douce les plus courantes, 2010, OFROU
- Randonnée et VTT – Outil décisionnel pour la cohabitation et la séparation, Aide-mémoire pour la planification, Documentation sur la mobilité douce no 142, OFROU / Suisse Rando / SuisseMobile, 2020
- Mobilité douce et loisirs de proximité, Recommandations et exemples pour la promotion de la mobilité douce avec les loisirs de proximité, Documentation sur la mobilité douce no 145, OFROU / Suisse Rando / SuisseMobile, 2020
- [www.suisse-rando.ch/fr/soutenir/promotion-des-chemins-de-randonnee-pedestre/fonds-mobiliere-ponts-et-passerelles](http://www.suisse-rando.ch/fr/soutenir/promotion-des-chemins-de-randonnee-pedestre/fonds-mobiliere-ponts-et-passerelles)



PDS-VTT-Jb 2020

## Itinéraires SuisseMobile (la Suisse à vélo) d'importance nationale n°7 et régionale n° 54 Horizon A

N° CRTU	Code ARE	Communes	Responsabilité	Autres acteurs	Clé de financement	État de coordination
JB.T-D.3.1		Saint-Imier, La Ferrière, Renan	OPC (+ coordination RCJU)	Communes ; Propriétaires fonciers	Coût à charge du Canton	Coordination Régulée

### Description

- 1) L'itinéraire national n°7 'Route du Jura' va en six étapes de Bâle à Nyon (280 km). L'étape 3 qui va de Saignelégier à La Chaux-de-Fonds traverse le territoire du Grand Chasseral (Cerneux Veusil / Chaux d'Abel - La Cibourg) où il rejoint l'itinéraire régional n° 54 ('Arc jurassien', Ste Croix - Liestal) à Mont-Soleil.
- 2) Une mesure de sécurisation importante est à réaliser pour ces itinéraires (n° 7 + n° 54) au long de la Route Cantonale (RC 30, IVS 63.2) à La Cibourg (secteur La Balance). Une mesure qui n'apparaît pas au PS-TC (?) et qui est décrite dans la CRTU sous les mesures en faveur de la mobilité douce (**JB. MD-V.4**) car elle concerne exclusivement la RC 30.
- 3) Un second tronçon s'avère problématique sur l'itinéraire national n° 7, sur la RC entre Les Breuleux et Le Cerneux-Veusil. Le PS-TC (ACE 1436/2014, maj 06.03.2023), en lien avec le Plan Sectoriel des Itinéraires Cyclables (PSIC 2017, RCJU, 'priorité A'), définit de la sorte un nouveau parcours à même d'améliorer sécurité et réduction des effets négatifs des TIM sur un réseau existant à l'écart des routes principales (objet n° 152 PS-TC).



Extraits 'Cerneux-Veusil' :  
à gauche, Plan Sectoriel pour le Trafic Cycliste (PS-TC), ACE 1436/2014, maj 06.03.2023  
à droite, Plan Sectoriel des Itinéraires Cyclables (PSIC), RCJU / DEN / SDT / SMT, 04.07.2017

Utilité	Étapes de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents
<p>a) Améliorer la sécurité des itinéraires n° 7 et n° 54 selon PS cantonaux et, dans le même temps, la situation pour les piétons.</p> <p>b) Ces points noirs pour le cyclotourisme doivent être supprimés dans les meilleurs délais.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Elaboration du Plan de Route à La Cibourg (2025-2026), respectivement projet de réalisation au Cerneux-Veusil</li> <li>2. Réalisation des travaux dès que possible</li> </ol>		Cf. <b>JB.T-D.3</b>

Itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°23 - Bellelay						Horizon B
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût ( <i>mios CHF</i> )	État de coordination
JB.T-D.3.2 a		Saicourt	Commune	Propriétaire de la route		Coordination Régulée

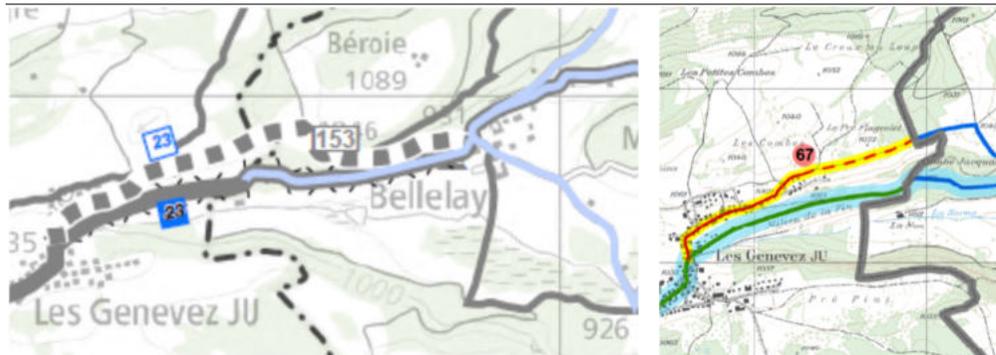
Description

1) L'itinéraire régional n°23 SuisseMobile 'Bâle - Franches-Montagnes' conduit en deux étapes de Bâle à Tramelan. Cet itinéraire passe par le Grand Chasseral via les Gorges du Pichoux - Petit-Val - Bellelay - (*Les Genevez JU*) et Les Reussilles où il rejoint l'itinéraire régional 54 'Arc jurassien' (*Ste Croix - Liestal*).

2) Deux corrections sont proposées sur cet itinéraire (*objets 153 et 176 PS-TC*) qui, par leur état de coordination différent, forment deux Mesures particulières.

■ Objet 153 PS-TC :

3) Entre Bellelay et Les Genevez (*JU*), la route est globalement rectiligne, peu large et donc insécure pour un parcours par ailleurs à usage quotidien. La sécurité des cyclistes, notamment à la montée, est appréciée comme mauvaise. Une mesure de déviation qu'il y a encore lieu de définir dans le détail bien qu'inscrite au PS-TC et au PSIC (*mais pour un horizon lointain dans ce dernier, 'priorité C'*).



Extraits secteur Bellelay :

à gauche, Plan Sectoriel pour le Trafic Cycliste (*PS-TC*), ACE 1436/2014, m06.03.2023

à droite, Plan Sectoriel des Itinéraires Cyclables (*PSIC*), RCJU / DEN / SDT / SMT, 04.07.2017

Utilité	Étapes de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents
<p>a) Une amélioration constante des parcours pour le cyclotourisme renforce l'image positive et l'attrait du Jura bernois dans ce domaine d'activité touristique.</p> <p>b) Le tronçon de Bellelay constitue également un itinéraire quotidien assurant une fonction de réseau cantonal.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Consultation cantonale BE - RCJU sur le partage des coûts de réalisations</li> <li>2. Inscription en coordination réglée dès que les participations financières RCJU et Commune de Saicourt sont validées</li> <li>3. Réalisation des travaux sous la responsabilité de la Commune de Saicourt en coordination avec l'OPC</li> </ol>	<p>CRT 1 Projet de mobilité durable pour l'accessibilité du site de Bellelay (<i>RR&amp;A, 2023</i>)</p>	<p>Cf. <b>JB.T-D.3</b></p>

## Itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°23 – Tramelan / Tavannes

Horizon B

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût (mios CHF)	État de coordination
JB.T-D.3.2 b		Tramelan, Sonceboz-Sombeval, Tavannes	Communes	Propriétaire de la route		Coordination Régliée

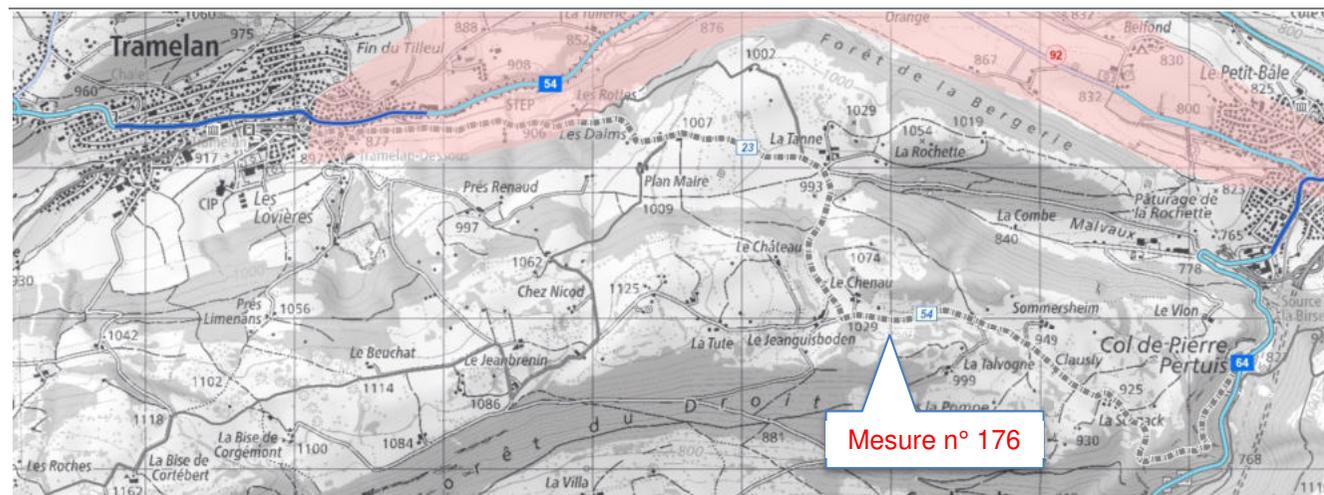
### Description

1) L'itinéraire régional n°23 SuisseMobile 'Bâle - Franches-Montagnes' conduit en deux étapes de Bâle aux Reussilles (*Tramelan*). Cet itinéraire passe par le Grand Chasseral via les Gorges du Pichoux - Petit-Val - Bellelay - (*Les Genevez JU*) et Les Reussilles où il rejoint l'itinéraire régional 54 'Arc jurassien' (*Ste Croix - Liestal*).

2) Deux corrections sont proposées sur cet itinéraire (*objets 153 et 176 PS-TC*) qui, par leur état de coordination différent, forment deux Mesures particulières

■ **Objet 176 PS-TC :**

3) Le prolongement de l'itinéraire n° 23 depuis Les Reussilles jusqu'à Tavannes, d'abord 'superposé' à l'itinéraire 54 jusqu'à Tramelan-Dessous puis, en passant par La Tanne (*Tavannes*), Jeanguisboden, La Schnack (*Sonceboz-Sombeval*) et le col de Pierre-Pertuis (*Tavannes, où il rejoint l'itinéraire 64 'Lötschberg - Jura'*), est retenu dans le PS-TC (*objet 176*). Ce tronçon doit être coordonné avec la mesure **JB.T-D.3.4** (*itinéraire 54*), qui prévoit également un déplacement en direction de Jeanbrenin.



Extraits Plan Sectoriel pour le Trafic Cycliste (PS-TC), ACE 1436/2014, mäj 06.o3.2023

Utilité	Étapes de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents
Une amélioration constante des parcours pour le cyclotourisme renforce l'image positive et l'attrait du Jura bernois dans ce domaine d'activité touristique.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Coordination entre Communes / Canton sur le partage des coûts de réalisations</li> <li>2. Inscription en tant que coordination réglée dès que les participations financières sont validées</li> <li>3. Réalisation des travaux supervisée par l'OPC</li> </ol>	CRT 1 Projet de mobilité durable pour l'accessibilité du site de Bellelay ( <i>RR&amp;A, 2023</i> ) Mesure <b>JB.MD-V.1</b>	Cf. <b>JB.T-D.3</b>



Itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°50						Horizon B
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût ( <i>mios CHF</i> )	État de coordination
JB.T-D.3.3		La Neuveville	Commune	OPC ; Région ; Canton de Neuchâtel ; JbT ; TBS ; Suisse-Mobile ; Propriétaires privés		Coordination en Cours

Description

- 1) L'itinéraire régional n°50 'Route du pied du Jura' de SuisseMobile conduit en 5 étapes d'Olten à Genève.
- 2) Cet itinéraire ne passe pas dans le Jura bernois, mais le projet serait de déplacer en rive Nord du Lac de Bienna l'itinéraire actuel (*étape 2 'Grenchen – Neuchâtel'*) qui suit la rive Sud du Lac (*Bienna – Erlach*). Un projet en lien notamment avec la réalisation des tunnels ferroviaires et routiers à Gléresse et Douanne qui ferait passer cet itinéraire par le territoire de La Neuveville.
- 3) Le projet est porté au PS-TC (*objet n°141*) et le suivi de la mesure est assuré non pas par Jb.B mais par seeland.biel/bienne, principalement concernée par ce tronçon.

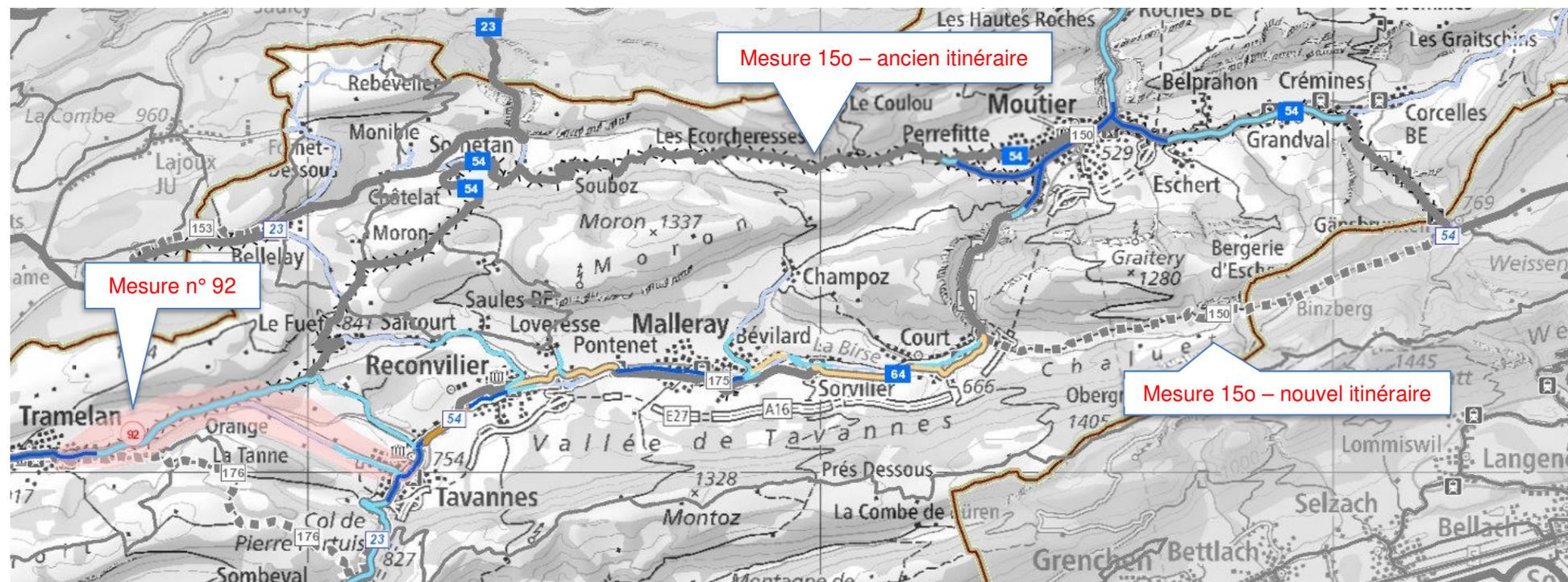
Utilité	Étapes de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents
a) Une amélioration constante des parcours pour le cyclotourisme renforce l'image positive et l'attrait du Jura bernois dans ce domaine d'activité touristique.	Cf. CRTU seeland.biel / bienne		
b) Améliorer l'attractivité de l'itinéraire régional 50 en le faisant passer par la rive Nord du Lac de Bienna.			



**Itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°54** **Horizon B**

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût (mios CHF)	État de coordination
JB.T-D.3.4		Cormoret ; Courtelary ; Cortébert ; Corgémont ; Sonceboz-Sombeval ; Tramelan ; Tavannes ; Court	Communes	OPC ; Région ; Canton de Soleure ; JbT ; PRC	10	Coordination en Cours

Carte



Description

- 1) L'itinéraire régional n°54 de SuisseMobile « Arc jurassien » conduit en 4 étapes de Sainte-Croix à Liestal. Cet itinéraire traverse le territoire du Grand Chasseral d'Ouest en Est, avec une étape à Tramelan. Une amélioration de l'attrait et de la sécurité sur cet itinéraire est proposée sur la base de discussions menées avec la section mobilité douce de l'OPC (*étude de corridor Vallon de Saint-Imier – Montagne du Droit, 2013*).
- 2) Cette mesure constitue une optimisation de l'itinéraire 54 comme préconisé dans le PS-TC (*mesures n° 92 et 150*).
- 3) La proposition de Jb.B et de la section mobilité douce de l'OPC se base sur les éléments suivants :



- Parcours dangereux sur la Route Cantonale entre Les Reussilles et Mont-Crosin, sans possibilités d'aménagements à court / moyen termes pour y remédier.
  - Amélioration plus que sensible de l'attractivité en passant sur la crête de la Montagne du Droit (*Mont-Crosin – Col du Pierre Pertuis*). Aménagement d'un chemin nécessaire, cet élément figure sur la carte CRTU.
  - Le changement de parcours profite, dans la vallée de Tavannes, du réseau continu de pistes cyclables entre Tavannes et Court.
  - A Court la proposition est de passer directement par le col de la Binz pour redescendre sur Gänsbrunnen. Ce tronçon ne nécessite qu'un changement de signalisation et permet d'éviter le secteur dangereux pour les cyclistes qui se situe entre la gare de Gänsbrunnen et Crémines. En outre, les modèles de données du canton de Berne indiquent qu'une augmentation du trafic, y compris poids-lourds, est à craindre sur ce tronçon Moutier – Gänsbrunnen, ce qui va encore péjorer la situation.
- 4) Le secteur entre la Bise de Cortébert et la Bise de Corgémont nécessite un renforcement du chemin existant sur environ 700 mètres. C'est la seule mesure – en dehors du balisage – nécessaire pour réaliser la modification de cet itinéraire.

Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
a) Une amélioration constante des parcours pour le cyclotourisme renforce l'image positive et l'attrait du Jura bernois dans ce domaine d'activité touristique.	1. Le changement d'itinéraire proposé nécessite le renforcement d'un chemin agricole en terre battue sur la Montagne du Droit entre la Bise de Corgémont et la Bise de Cortébert, sur une distance de 700 m.	Cf. <b>JB.T-D.3</b>
b) Améliorer l'attractivité de l'itinéraire régional 54 en le faisant passer par des itinéraires où le trafic motorisé est peu présent.	2. Une estimation des coûts ( <i>700 mètres à 150 CHF/me = env. 100'000 CHF</i> ) doit être affinée et le contact avec les propriétaires fonciers est à réaliser par les communes.	
c) Rendre l'itinéraire plus facile à pratiquer et plus sécurisé, de manière à améliorer son attractivité pour les familles.	3. Il est proposé d'intégrer cette mesure en relation avec le parc éolien de Jeanbrenin ( <i>PQ de celui-ci approuvé par l'OACOT le 29.04.2022</i> ). 4. Une coordination et une information avec tous les partenaires est nécessaire ( <i>milieux agricoles, PNR Chasseral, Pro Natura, commission des pâturages boisés, GCT, communes, etc.</i> ). Il est nécessaire de faire en sorte que ce chemin ne puisse pas être utilisé par des voitures.	

Itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°64						Horizon A
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût (mios CHF)	État de coordination
JB.T-D.3.5		Sauge ; Péry-La Heutte ; Valbirse	OFROU ; Commune	Communes ; OPC ; Région ; Suisse-Mobile		3.5a et 3.5b : Coordination Régulée 3.5c : Coordination en Cours

#### Description

L'itinéraire régional n°64 SuisseMobile « Lötschberg - Jura » va en quatre étapes de Kandersteg à Boncourt. Durant l'étape 3 qui va de Bienne à Delémont, l'itinéraire traverse le Jura bernois par les Cluses du Taubenloch, puis celles de Court et de Moutier.

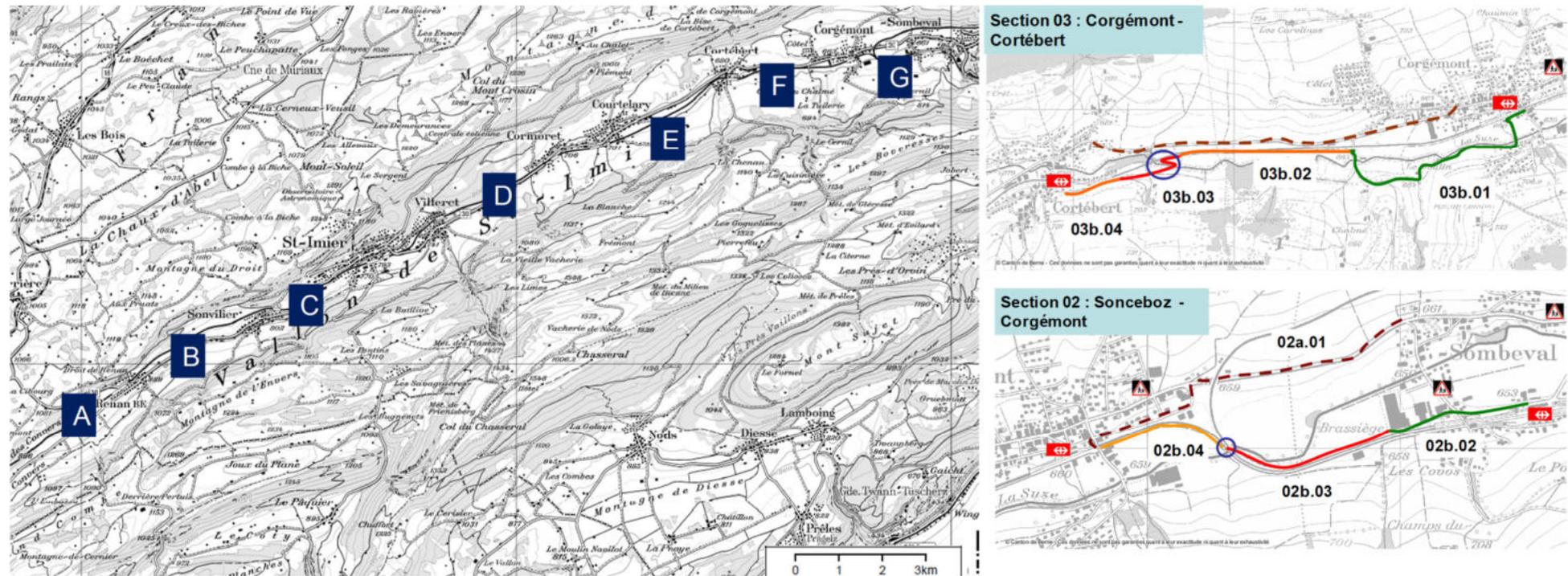
- 3.5a - Gorges du Taubenloch : Actuellement, au vu de la situation dans les gorges, l'itinéraire SuisseMobile propose de faire le trajet Sonceboz-Bienne en train. Si la 'voie lente' est aujourd'hui réalisée entre Frinvilier et Rondchâtel, cet itinéraire va encore connaître des améliorations ces prochaines années.
- 3.5b - Valbirse : Le déplacement de l'itinéraire de cyclotourisme au bord de la Birse (*projet Espace-Birse*) a été réalisé dans le cadre des travaux de la ZPO 'Espace Birse' et de la mise à ciel ouvert de la rivière. Si cette amélioration de l'itinéraire est inscrite dans le Plan Sectoriel pour le Trafic Cycliste (*PS-TC n° 175 et 176*), bien que de façon inexacte, l'itinéraire SuisseMobile n'est pas encore adapté.
- 3.5c - Moutier : L'amélioration de la mobilité douce à Moutier est prévue dans la Conception 2030 de Moutier en lien avec la revitalisation de la Birse qui sera planifiée dans le Plan Directeur des Eaux de la Birse.

Utilité	Étape de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents
Toutes les mesures sur cet itinéraire sont nécessaires pour améliorer la sécurité et l'attractivité de l'itinéraire régional 64 et faire de celui-ci une liaison cycliste privilégiée avec le Plateau Suisse.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Poursuite des travaux d'amélioration de l'itinéraire dans les gorges du Taubenloch (<i>OFROU</i>)</li> <li>2) Réalisation par étape des tronçons dans la ville de Moutier en lien avec la revitalisation de la Birse.</li> </ol>		Cf. <b>JB.T-D.3</b>



Nouvel itinéraire de cyclotourisme entre La Chaux-de-Fonds et Biene						Horizons B / C
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût (mios CHF)	État de coordination
JB.T-D.3.6 a		Péry-La Heutte, Sonceboz-Sombeval, Corgémont, Cortébert, Courtelary, Cormoret, Villeret, Saint-Imier, Sonvilier, Renan	OPC	Communes		Coordination en Cours

Carte



Description

1) Une fois que le point noir pour la mobilité douce dans les Gorges du Taubenloch sera résolu (la Confédération prévoit de créer une voie séparée pour le trafic lent dans ce secteur, cf. mesure **JB.MD-A.6**, un itinéraire La Chaux-de-Fonds - Biene parcourant tout le vallon de Saint-Imier pourra être mis en place. Cette proposition a déjà été discutée entre Jb.B et l'OPC, elle est reprise dans le Plan directeur sectoriel Vélo. Une motion adoptée par le Grand Conseil soutient cette réalisation. La Fondation SuisseMobile est aussi d'accord d'étudier – à terme – cette possibilité, qui impliquerait des modifications sur l'itinéraire 22 (Lausanne – La Chaux-de-Fonds), notamment.



- 2) La situation pour un itinéraire de cyclotourisme dans le vallon de Saint-Imier est la suivante :
- A. Entre la Chaux-de-Fonds et Renan l'itinéraire ne nécessite que du balisage. Le passage aux Convers est très attractif pour la pratique du vélo.
  - B. Entre Sonvilier et Renan, l'itinéraire de cyclotourisme ne peut passer par la route, diverses études et essais de l'OPC ont démontré que la mise en place de bandes cyclables dans ce secteur créait plus de danger que l'inverse. Dans ce secteur, une variante par des dessertes agricoles est à privilégier. Une réalisation pourrait se faire en parallèle avec le projet d'améliorations foncières du Vallon de Saint-Imier s'il se réalise.
  - C. Entre Sonvilier et Saint-Imier, des bandes cyclables sont présentes et il n'y a pas de nécessités d'aménagement à moyen terme. Les traversées de Saint-Imier et Villeret sont aussi réalisables sans mesures particulières.
  - D. Entre Villeret et Cormoret le projet en cours pour réaliser une piste cyclable au bord de la route cantonale (*cf. ci-après **Mesure JB.T-D.3.6 b***).
  - E. Entre Courtelary et Cortébert la piste cyclable existe en dehors de la route cantonale.
  - F. Entre Cortébert et Corgémont, des bandes cyclables ont été récemment réalisées sur la route cantonale. La réalisation d'une piste cyclable sur le chemin existant permettrait de compléter l'itinéraire dans le vallon de Saint-Imier et offrirait un parcours attractif pour les écoliers et pour la pratique du cyclotourisme. Ce tronçon demanderait un aménagement (*pont*) sur la Suze, sinon la desserte est existante ou ne nécessite que peu de modifications. Un éventuel projet sur ce tronçon est entièrement du ressort des communes concernées.
  - G. Entre Corgémont et Sonceboz, des bandes cyclables ont été récemment réalisées sur la route cantonale et ce tronçon respecte les standards cantonaux.
  - H. La réalisation d'une piste cyclable sur le chemin existant permettrait de compléter l'itinéraire dans le vallon de Saint-Imier et offrirait un parcours attractif pour les écoliers et pour la pratique du cyclotourisme. Ce secteur ne demande que peu de travaux. Un éventuel projet sur ce tronçon est entièrement du ressort des communes concernées.

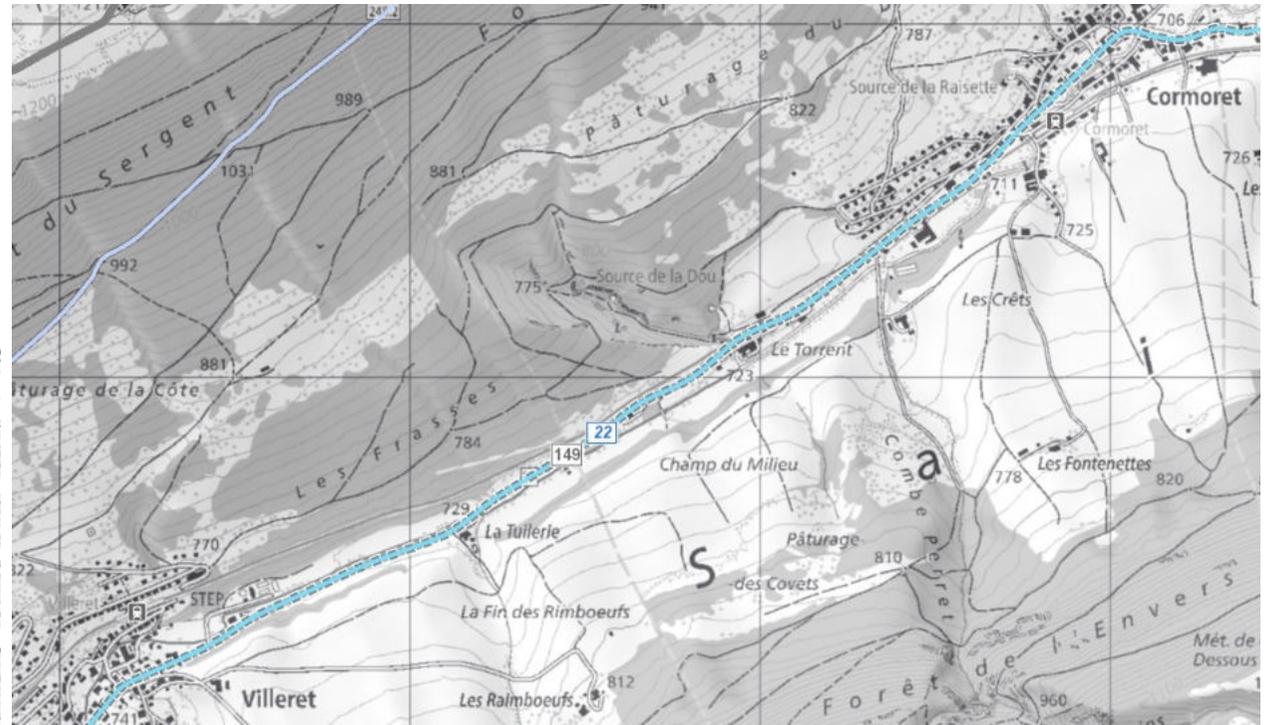
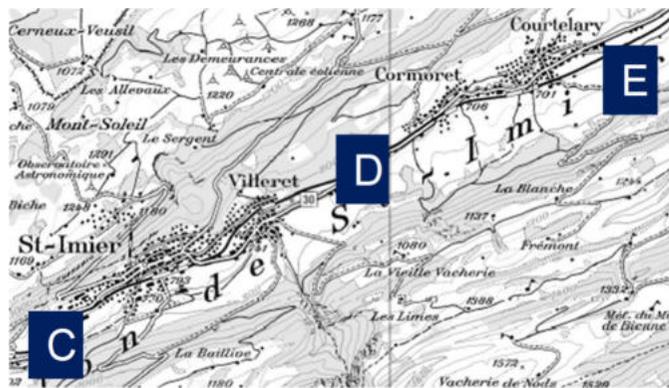
Utilité	Étape de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents
<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Un itinéraire de cyclotourisme attractif sur tout le vallon de Saint-Imier est une infrastructure porteuse d'un point de vue touristique mais aussi pour la qualité de vie des habitants et leurs déplacements en mobilité douce.</li> <li>b) Créer un réseau cyclable dans le Vallon de Saint-Imier à la fois attractif pour les visiteurs du PNR Chasseral et pour les habitants du parc (enfants et familles).</li> <li>c) Intégrer des mesures de valorisation du patrimoine et du paysage à cet itinéraire en collaboration avec le PNRC.</li> <li>d) Coordination avec les autres domaines de la CRTU (<i>utilisation des TP / zones de loisirs</i>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1) Cette mesure est une mesure d'ensemble, elle dépend de la réalisation au préalable d'autres mesures décrites dans la CRTU, notamment la mesure JB.T-D.3.6 b concernant l'infrastructure entre Villeret et Cormoret.</li> <li>2) La mesure dépend aussi d'opportunités, notamment entre Renan et Sonvilier en cas d'amélioration foncières.</li> <li>3) Des démarches plus précises seront à établir en fonction de l'état d'avancement des réalisations dans les différents tronçons de ce futur itinéraire cyclable.</li> </ul>		<b>Cf. JB.T-D.3</b>

## Nouvel itinéraire de cyclotourisme entre Villeret et Cormoret

Horizon A

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût (mios CHF)	État de coordination
JB.T-D.3.6 b		Cormoret, Villeret	OPC	Communes		Coordination Régulée

Carte



Description

- 1) Le tronçon de la Route Cantonale (RC 30) entre Villeret et Cormoret est sinueux et constitue un point noir routier. L'augmentation de la sécurité routière sur ce trajet est prévue depuis longtemps et figure dans le Plan Sectoriel Trafic Cycliste (PS-TC).
- 2) En parallèle, la motion politique de P. Amstutz demandait de réaliser urgemment des travaux sur le tronçon Villeret-Cormoret afin que les trajets scolaires soient possibles entre ces villages et jusqu'à Courtelary ; cette motion a été approuvée. A ce titre, la 1<sup>ère</sup> CRTU indiquait qu'une étude globale concernant la pratique du vélo (*quotidien et cyclotourisme*) dans le Vallon de Saint-Imier était nécessaire.
- 3) Suite à ces différents éléments, une analyse globale de la situation et des travaux nécessaires pour améliorer la sécurité du trafic cycliste a été mandatée par l'OPC (*étude planum 2013*) ; à relever que le secteur étudié s'est limité à Courtelary – La Cibourg, car de Courtelary à Sonceboz les bandes cyclables ont été réalisées.



4) L'état des lieux de ce projet est actuellement le suivant :

- Une variante de la Région proposait de passer par les dessertes de la zone agricole. Jb.B étant d'avis que d'un point de vue des trajets pour les loisirs, le cyclotourisme et les trajets pour les écoliers, il est plus favorable, y compris économiquement, de réaliser la piste cyclable en dehors la RC en passant par les dessertes agricoles. Cette variante n'a pas été retenue dans le processus de planification en raison de ses inconvénients (*topographie difficile, convenant au cyclotourisme de loisir mais pas au vélo quotidien*).
- La variante avec une piste cyclable sur la RC mais séparée par une bande verte de 1 mètre (*augmenter le sentiment de sécurité*) a donc été retenue pour convenir au trafic quotidien.
- Cette piste cyclable sera à double sens, des aménagements (*îlots*) sont prévus aux entrées des villages pour permettre aux cyclistes de la rejoindre sans danger.
- L'avant-projet a été présenté aux communes concernées en janvier 2015 qui l'ont approuvé. La phase d'information-participation réalisée en été-automne 2015 n'a pas suscité de remarques particulières.

5) Une piste pour le cyclotourisme éloignée de la route reste une option après la réalisation de la voie sur la RC mais, sur le long terme et dans le cadre d'une réflexion régionale.

Utilité	Étape de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents
<p>a) La mesure est nécessaire pour supprimer le point noir et rendre possible la réalisation d'un itinéraire SuisseMobile entre La Chaux-de-Fonds et Bienne.</p> <p>b) D'un point de vue des trajets pour les loisirs, le cyclotourisme et les trajets pour les écoliers, il serait peut-être plus favorable, y compris économiquement, de réaliser la piste cyclable hors de la RC.</p>	<p>Plan de route en cours de réalisation pour une mise en service en 2026 (<i>coûts : 2,8 mios</i>).</p>	<p>Le PNR Chasseral aimerait développer à Cormoret un projet de « développement paysager » dans et autour du Village et évalue - en fonction du projet de tracé vélo - si des mesures paysagères peuvent être réalisées en parallèle à ce futur tracé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Motion P. Amstutz, 2010</li> <li>▪ Etude de planification pour le trafic cycliste Courtelary – La Cibourg, bureau Planum Biel AG sous mandat de l'OPC, octobre 2013</li> <li>▪ Rapport de travail sur les itinéraires pour la pratique du vélo quotidien et du cyclotourisme dans le Vallon de Saint-Imier – Montagne du Droit, ARJB, mars 2013</li> <li>▪ SuisseMobile</li> <li>▪ Projet de planification agricole, le Terrien.</li> <li>▪ PRR (<i>projet n° 230-10682</i>)</li> <li>▪ PS-TC 2023 (<i>projet n° 149, optimisation de l'itinéraire</i>)</li> </ul>

## Zones prioritaires pour la détente et les loisirs

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.T-D.4			Tâche Durable
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
P4		T-D Domaines prioritaires tourisme / loisirs	

### Description

<sup>1)</sup> Dans le territoire du Grand Chasseral une bonne partie des projets à destinée touristique est située hors des zones à bâtir et ces projets ont de fait une incidence particulière sur le territoire. Leur réalisation /développement est confronté à de multiples obstacles, entre autres par la démonstration qu'une implantation hors de la zone à bâtir est imposée par sa destination et qu'aucun intérêt prépondérant ne s'y oppose (*art. 24 LAT*). Pour assurer la séparation entre les parties constructibles et non constructibles du territoire (*art. 1 al.1 LAT*), l'exigence selon laquelle l'implantation de la construction doit être imposée par sa destination (*implantations, dimensions, et conceptions doivent répondre à un besoin objectivement fondé*) explicite clairement l'interdiction de principe de construire HZàB. <sup>4)</sup>

<sup>2)</sup> A ce constat et sur proposition de l'OACOT, pour établir une base de planification du développement touristique régional, Jb.B a élaboré une étude de base relative aux installations à buts touristiques hors de la zone à bâtir - "Pôles et Réseaux Touristiques d'importance régionale du Grand Chasseral" (*PRT*). Dans une pesée globale des intérêts à l'échelle régionale, celle-ci offre la vision des secteurs considérés comme d'importance régionale pour les activités touristiques et, sert de base d'appréciation pour les projets de constructions / installations d'infrastructures touristiques.

<sup>3)</sup> Forte de cette étude de base "PRT", la présente mesure a pour objectif de coordonner les offres de loisirs avec les éléments d'aménagement du territoire afin d'orienter les offres dans les secteurs appropriés pour combler ou renforcer les besoins identifiés. Les installations/sites bien délimités présentant une importance supralocale ou suprarégionale sont par ailleurs portés à la carte CRTU.

<sup>4)</sup> L'art. 39 al.1 OAT (*THTD*) offre certaines possibilités d'adaptation aux conditions topographiques et culturelles spécifiques.

### Opportunité et utilité

- Régler les aspects spatiaux du PRT et permettre une pesée des intérêts dans le cadre de permis de construire hors zone à bâtir.
- Concentrer le développement touristique sur les sites les plus appropriés et essentiels pour assurer un tourisme durable. Cette mesure permet une coordination avec les communes dans la gestion des pôles touristiques en collaboration avec GCT et les PNR.
- Offrir une vision sectorielle du développement touristique dans la Région, en prenant en compte les réseaux touristiques qui représentent un point essentiel du tourisme dans le Grand Chasseral.

### Coûts (*mios CHF*)

### Clé de financement

### Étape de mise en œuvre

- Les secteurs où l'offre est diffuse ne sont pas représentés sur la carte CRTU ; Jb.B coordonne les éventuels besoins dans le cadre d'autres projets (*amélioration écologique et esthétique des cours d'eau, renforcement de l'attrait des Gorges de Court, projet de réflexion sur l'avenir des crêtes dans le Grand Chasseral*) ou avec d'autres organismes (*PNR, GCT, s.b/b pour les rives du Lac de Bièvre à La Neuveville*). En cas de besoins précis une indication cartographique sera alors à indiquer dans les futures mises à jour de la CRTU.
- Les secteurs dans lesquels l'offre a lieu dans un cadre géographique limité sont désignés sur la carte CRTU ; ce sont des secteurs potentiellement intéressants pour l'intégration d'offres publiques, semi-publiques ou privées dans le domaine des loisirs, du sport, de la détente, de la culture ou du tourisme.
- Les communes conservent une marge de manœuvre dans les zones prioritaires pour la détente et les loisirs indiquées sur la carte CRTU et, en cas de besoin, édictent les bases législatives nécessaires en matière de planification (*par exemple, édicition d'un PQ*).
- Jb.B et GCT coordonnent l'évaluation des sites pour les installations de détente et de loisirs fortement fréquentées par le public en tenant compte des conditions locales, notamment en ce qui concerne la desserte. Cette coordination se fait en partenariat avec les PNR.
- En cas d'installations supra-communales, les communes concernées réalisent les partenariats requis.
- Il est tenu compte du fait que dans certains secteurs (*rives du lac, pâturages boisés notamment*) les



affectations prioritaires concernent la préservation des milieux naturels ou des activités agricoles.

7) Dans le Grand Chasseral les Zones prioritaires pour la détente et les loisirs sont :

JB.T-D.4.1 : Zones Touristiques Principales (ZTP) :

JB.T-D.4.1.1 : Mont Soleil / Mont Crosin

JB.T-D.4.1.2 : Savagnières

JB.T-D.4.1.3 : Chasseral sommet

JB.T-D.4.1.4 : Nods

JB.T-D.4.1.5 : La Neuveville - Rives du lac de Bienne

JB.T-D.4.1.6 : Prés d'Orvin - Bison-Ranch

JB.T-D.4.1.7 : Chez Camille Bloch

JB.T-D.4.1.8 : Bellelay

JB.T-D.4.1.9 : Tour de Moron

JB.T-D.4.1.10 : Valbirse Le Vivier / Les Orvaux

JB.T-D.4.1.11 : Sikypark

JB.T-D.4.2 : Portes d'entrée touristiques

JB.T-D.4.3 : Axes touristiques à développer

JB.T-D.4.4 : Hébergement

JB.T-D.4.5 : Infrastructure et réseaux touristiques

JB.T-D.4.6 : Zones de Tourisme Extensif (ZTE)

---

Responsabilité	Autres acteurs
Communes	Région ( <i>Jb.B, GCT</i> )
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

---

#### Coordination Réglée

Besoin de coordination, interdépendance

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

Augmentation de l'utilisation des TP (*par exemple funiculaire*)

---

#### Documents

- Fiche de mesure JB.T-D.4 de la CRTU 2021 du Jura bernois
  - Etude de base relative aux installations à buts touristiques hors de la zone à bâtir - "Pôles et Réseaux Touristiques d'importance régionale du Grand Chasseral" (*PRT*)
  - ISIR, Jb.B 2020/2023
  - Projets de territoire, PAL et PQ communaux
  - [www.j3l.ch/fr/Z10490/grand-chasseral-tourisme](http://www.j3l.ch/fr/Z10490/grand-chasseral-tourisme)
-

---

## Zones Touristiques Principales (ZTP)

---

N° CRTU	Priorité	Catégorie
JB.T-D.4.1	Tâche Durable	T-D Domaines prioritaires tourisme / loisirs

---

### Description

1) Les Zones Touristiques Principales (ZTP) constituent les incontournables de la destination Grand Chasseral. Ce sont des sites qui se caractérisent par des infrastructures de tourisme et une fréquentation qui leur confèrent un rayonnement régional ou suprarégional. La structuration des acteurs du tourisme, l'offre des prestataires, les événements ou manifestations permettent à ces pôles de générer une valeur ajoutée. Une offre attractive de restauration et de loisirs est visée dans ces sites.

2) Ces sites sont prioritaires pour les nouvelles installations à vocation touristique, qu'il s'agisse d'hébergements ou d'infrastructures.

3) Les ZTP peuvent aussi bien être situés dans la zone à bâtir qu'hors de celle-ci. En ce sens, des zones touristiques principales sont identifiées afin de délimiter l'emprise des différents sites touristiques.

---

### Opportunité et utilité

- Permettre la réalisation du potentiel de développement des ZTP du Grand Chasseral.
  - Assurer la coordination régionale des ZTP avec les réseaux de transports publics et de mobilité douce.
- 

### Étape de mise en œuvre

- Les ZTP et les projets qu'ils accueillent sont évalués et mis à jour régulièrement par la Région, à travers la révision de l'étude de base "Pôles et Réseaux Touristiques d'importance régionale du Grand Chasseral" (PRT) et de la CRTU.
  - Pour statuer, la Région s'appuie sur des études de faisabilité produites par les promoteurs des projets, l'avis des institutions régionales telles que Grand Chasseral Tourisme et le PNR Chasseral et les Commissions Com Centres et Com ATEn de Jb.B. Ces premières clarifications doivent montrer si le projet est réalisable et coordonné avec les transports et l'urbanisation.
  - L'inscription des projets dans les Mesures des pôles touristiques fait office de pesée d'intérêt régionale et permet leur développement du point de vue de la Région d'aménagement du territoire. Cette pesée d'intérêts est notamment importante pour les infrastructures hors de la zone à bâtir et dont l'emplacement est contraint par la destination.
- 

Responsabilité	Autres acteurs
Région	GCT ; Communes
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

---

### Coordination Réglée

#### Dépendance et limites avec d'autres Mesures

Cette Mesure n'exclut pas de manière définitive des projets touristiques en d'autres lieux, si ceux-ci sont justifiés par leur destination.

---

Mont-Soleil / Mont Crosin				Horizon B/C
N° CRTU	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination
JB.T-D.4.1.1	Saint-Imier ; Villeret ; Cormoret ; Courtelary	Communes	Région ; PNR Chasseral ; Berne Rando ; AREC-JB ; EdE ; Pro-priétaires fonciers	Coordination Régulée

#### Description

1) La chaîne de la Montagne du Droit constitue un espace caractéristique de l'Arc jurassien. Son parc éolien, sa position centrale dans le Grand Chasseral, confèrent à ce site une visibilité suprarégionale. Le pôle se structure autour de deux accès principaux : le funiculaire de Mont-Soleil et le col du Mont Crosin.

2) Le site est urbanisé dans le secteur de Mont-Soleil, avec de nombreuses résidences individuelles ainsi que des installations liées à la production d'énergie. L'association Espace découverte Energie (EdE) – avec les éoliennes, la centrale solaire, l'observatoire astronomique et son sentier didactique – confère au site un caractère résolument orienté vers les défis de durabilité (*un des cinq 'pôles de compétences' du Grand Chasseral*).

3) La mobilité douce est très présente parmi les propositions d'activités des prestataires : VTT, parcours équestres, trottinette, parcours éoliennes, ski de fond, raquettes à neige.

Objectifs	Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
<p>a) Engager :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la mise en réseau Mont-Soleil et Mont Crosin ;</li> <li>la mise en œuvre, dans la mesure des possibilités législatives, la conception directrice 'Aire touristique de Mont-Soleil'.</li> </ul> <p>b) Aménager</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>un centre de ski de fond à Mont Crosin avec hangar et accueil ;</li> <li>une descente VTT sur Saint-Imier.</li> </ul> <p>c) Réaliser</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>une étude sur le développement de zones d'accueil de camping-cars à Mont-Soleil.</li> </ul>	<p>4) Le pôle s'est historiquement développé en lien avec les activités de détente et de loisirs et bénéficie d'un bon accès en transports publics.</p> <p>5) A long terme, la pérennité du funiculaire de Mont-Soleil dépend en partie de l'attractivité du sommet de Mont-Soleil et des activités sportives et de loisirs qui s'y trouvent.</p>	<p>1) Adoption d'une conception directrice 'Aire touristique de Mont-Soleil'</p> <p>2) Mise en œuvre du projet de passerelle panoramique.</p> <p>3) Mise en œuvre du projet de centre de ski de fond.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>funisolaire.ch</li> <li>societe-mont-soleil.ch</li> <li>espacedecouverte.ch</li> <li>Aire touristique de Mont-Soleil, Conception directrice, REx, Octobre 2014 / janvier 2019</li> <li>Heiniger A., Analyse de l'offre touristique énergétique de la région de St-Imier, HES-SO Valais, Domaine Economie &amp; Services, filière Tourisme, 04.2021</li> </ul>



Savagnières				Horizon A
N° CRTU	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination
JB.T-D.4.1.2	Saint-Imier ; Villeret (Val-de-Ruz - NE)	Communes / Bugnenets-Savagnières SA	Région ; PNR Chasseral ; Propriétaires fonciers	Coordination Régulée

Description

- 1) Le pôle des Savagnières au sens large s'étend sur les cantons de Berne et Neuchâtel et comprend les hameaux des Bugnenets et des Savagnières Dessous, ainsi que le domaine skiable des Bugnenets-Savagnières (*ISIR du Grand Chasseral*). De par ses valeurs naturelles et sa proximité avec le sommet de Chasseral et la Combe Grède, le site draine un nombre important de touristes tout au long de l'année.
- 2) Avec 8 téléskis et 30 km de descente, le domaine skiable est le plus grand de l'Arc jurassien. La seule opportunité d'extension identifiée par les gestionnaires des Bugnenets-Savagnières serait en direction de Chasseral (?).
- 3) L'enneigement artificiel n'est pas utilisé dans la station, mais reste une option à l'étude.

Objectifs	Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
a) Coordonner l'aménagement du site avec les objectifs du PNR Chasseral.	4) Le site se situe au cœur du PNR Chasseral et à proximité des réserves naturelles de la Combe Grède ( <i>BE</i> ) et de la Combe Biosse ( <i>NE</i> ). Les pâturages boisés qui composent le site sont remarquables.	Veille	www.chasseral-snow.ch www.parcchasseral.ch
b) Maintenir et développer le tourisme hivernal ( <i>ski, ski de fond, raquettes à neige</i> ).			
c) Adapter l'offre touristique à un tourisme 4 saisons.			



Chasseral sommet				Horizon A
N° CRTU	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination
JB.T-D.4.1.3	Nods ; Saint-Imier ; Villeret ; Cor-moret	Communes	Région ; PNR Chasseral ; Berne Rando ; Propriétaires fonciers	Coordination Régulée

Description

- 1) Le Chasseral constitue un sommet emblématique de la chaîne jurassienne. Reconnaissable loin à la ronde (*de toute la Suisse dirons certains !*), grâce à l'antenne de télécommunication placée à son sommet, ce site est classé à l'Inventaire Fédéral des Paysages, sites et monuments naturels (*IFP*). Le sommet de Chasseral constitue le cœur du Parc Naturel Régional (*PNR*) du même nom.
- 2) Le massif de Chasseral draine un nombre très important (*100'000*) de touristes et excursionnistes (*randonneurs, cyclistes, skieurs*), grâce à ses valeurs paysagères et à son réseau de mobilité douce attractif (*notamment la Combe Grède, où est engagé un projet de revalorisation de la place de pique-nique concomitamment à la revitalisation du ruisseau du Bez*).
- 3) L'accès routier par le col de Chasseral participe fortement à la fréquentation du sommet en tant que point de vue sur la Région mais avant tout sur le Plateau et les Alpes.
- 4) La pratique des sports d'hiver est interdite en dehors des itinéraires balisés dans la zone de tranquillité définie.

Objectifs	Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
<p>a) Maintenir une offre durable en transport public.</p> <p>b) Gérer l'accès à Chasseral et en particulier les transports individuels motorisés.</p> <p>c) Aménager 'durablement' les alentours de l'hôtel et la plateforme de stationnement (<i>cf. CRC</i>).</p> <p>d) Protéger les espaces naturels et gérer les flux de loisirs (<i>randonnées pédestres, vtt, randonnées à ski, raquettes à neige</i>).</p>	<p>5) District franc fédéral Combe-Grède et objet partiel en zone de protection de la faune sauvage Chasseral N° 79 : la pratique des sports d'hiver et de la randonnée hivernale est interdite en dehors des itinéraires balisés.</p>	<p>Le PNR Chasseral développe et met en œuvre une stratégie durable et pérenne de transport public.</p>	<p>www.parcchasseral.ch PNR Chasseral, charte 2022-2031</p>



Nods				Horizon B
N° CRTU	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination
JB.T-D.4.1.4	Nods	Commune	Région ; PNR Chasseral ; OPC	Coordination Régulée

Description

1) Le Village de Nods, classé à l'Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (*ISOS*), constitue la principale porte d'accès Sud au massif et au sommet de Chasseral et constitue à ce titre un pôle touristique régional important :

- lieu de passage important pour les automobilistes et les cyclistes,
- départ / arrivée pour de nombreux parcours de randonnée été / hiver (*à pied, à ski de fond, ski de randonnée, raquettes*),
- petit télésiège (*débutants, familles*),
- point d'appui de parapente, delta, speed flying sur le massif de Chasseral (*école de vol libre Zorro depuis 1988*),
- zone hôtelière portée au Projet de Territoire Nods 2050.

Objectifs	Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
a) Organiser / aménager 'durablement' les aires de stationnement touristiques ( <i>cf. CRC</i> ).	2) Aux portes du Grand Chasseral et au pied de Chasseral, Nods constitue un site privilégié pour de nombreux parcours de randonnée été / hiver.	1) Aménagement des stationnements touristiques.	www.nods.ch PTN 2050
b) Apprécier le potentiel de développement de la Zone Hôtelière définie au Projet de Territoire Nods 2050 ( <i>PTN 2050</i> )	3) Rare site du Grand Chasseral avec l'opportunité de conforter une offre d'hébergement.	2) Confortement du parcours de randonnée Nods – Les Colisses. 3) Etude de faisabilité / de marché pour la réalisation du pôle hôtelier.	www.zorro.ch



La Neuveville - Rives du lac de Biene				Horizon A
N° CRTU	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination
JB.T-D.4.1.5	La Neuveville (Seeland)	Commune	Région (Jb.B, GCT) ; Propriétaires fonciers	Coordination Régulée

Description

- 1) Le lac de Biene constitue un pôle important pour la détente et les loisirs dans le Canton de Berne.
- 2) La rive gauche constitue également une attraction en soi, puisqu'elle est classée à l'inventaire fédéral des paysages. L'imbrication harmonieuse de villages historiques dans le vignoble, la vue sur le lac, l'île Saint-Pierre (*également classée à l'IFP*) et les Alpes, en font un site majeur du point de vue du paysage.
- 3) Le funiculaire Vinifuni agrément cette riche offre, en reliant le Plateau de Diesse (*Hôtel de l'Ours entièrement rénové, colonies de vacances, sentiers des sculptures et Dürrenmatt*) au lac.
- 4) A La Neuveville, les activités lacustres drainent un nombre important de sportifs et navigateurs au port, au camping La Plage et aux Levées de St Joux (« *Au Bordu* »), un hot spot pour le kit surf. Les prestataires locaux proposent des locations de pédalos, paddles, kayak et bateaux.
- 5) En plus des loisirs lacustres, ce pôle touristique propose une offre en restauration, dégustation de vin et culture (*théâtre, vieille ville*).

Objectifs	Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
a) Coordonner le développement touristique avec l'IFP Rive gauche du lac de Biene. b) Conforter et pérenniser l'offre en loisirs lacustres.	<sup>6)</sup> Les rives du lac concentrent un nombre important d'activités. La Région veille à une pesée d'intérêts incluant le tourisme.	Veille.	www.restaurant-laplage.ch www.aubordu.ch www.labuvette2520.ch



Prés d'Orvin - Bison Ranch				Horizons B/C
N° CRTU	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination
JB.T-D.4.1.6	Orvin ; Nods	Communes / Téléski SA Les Prés d'Orvin	Région ; PNR Chasseral ; Berne Rando ; AREC-JB ; Bison Ranch ; Propriétaires fonciers	Coordination en Cours

#### Description

1) Le pôle des Prés d'Orvin (*ISIR du Grand Chasseral*) s'organise autour de plusieurs sites et éléments principaux : les infrastructures de sports de neige, les métairies, le site du Bison Ranch et le Forest Jump (*ces deux dernières installations au bénéfice d'un PQ*). Le site globalement de Plans Dessous - La Combatte est largement urbanisé et compte de nombreuses résidences secondaires. Il compte une offre de restaurants d'altitude relativement large et de nombreuses possibilités d'itinéraires de mobilité douce.

2) La proximité avec les agglomérations du Plateau suisse, ainsi que l'attrait paysager du site font que ce pôle est fréquenté tout au long de l'année. En hiver, les téléskis, le centre de ski nordique et les itinéraires pour raquettes à neige attirent un nombre considérable de personnes. En cas de stratus sur le Plateau, le site peut être congestionné et il peut arriver que la route d'accès soit alors fermée. A l'heure actuelle, il s'agit avant tout de garantir le maintien des infrastructures sportives et la bonne cohabitation avec les autres activités du territoire. Aucune extension du domaine skiable n'est prévue, ni d'enneigement artificiel. Une adaptation des téléskis au tourisme d'été est une option en cours d'analyse.

Objectifs	Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
Adapter l'offre touristique à un tourisme quatre saisons et gérer l'accès au site, en particulier les transports individuels motorisés et le stationnement ( <i>Plan de Quartier en cours</i> ).	<p>3) Le site se situe au cœur du PNR Chasseral. La forte dispersion des visiteurs sur le site peut amener des nuisances pour la faune. Le site subit ponctuellement une surfréquentation qui peut mener à la fermeture de la route d'accès.</p> <p>4) Les installations de remontées mécaniques et le centre d'activités nordiques sont menacés sur le long terme par le dérèglement climatique.</p>	<p>1) Adoption du Plan de Quartier Plans Dessous – Noire Combe pour lequel, www.presdorvin-ski.ch entre autres, la Commune et le PNR www.bisonranch.ch Chasseral mettent en place une politique de stationnement.</p> <p>2) La Région, le PNR Chasseral et les Communes développent un projet de mobilité électrique sur le massif de Chasseral.</p> <p>3) Le PNR Chasseral et Berne Rando apprécient le balisage des itinéraires et le 'conditionnement' des randonneurs avec, entre autres, une attention au confortement du parcours de randonnée Bison Ranch - Nods.</p>	www.loipen.ch www.presdorvin-ski.ch www.bisonranch.ch



Chez Camille Bloch				Horizon A
N° CRTU	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination
JB.T-D.4.1.7	<b>Courtelary</b>	Commune ; Camille Bloch	Région ( <i>Jb.B, GCT</i> )	Coordination Réglée

Description

<sup>1)</sup> La manufacture chocolatière Camille Bloch a inauguré en 2017 son espace d'accueil et musée Chez Camille Bloch. Ce site constitue un pôle touristique majeur du Jura bernois, puisqu'il draine environ 100'000 visiteurs par an. Le pôle est entièrement situé dans la zone à bâtir.

Objectifs	Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
Assurer la valorisation du pôle et sa complémentarité aux autres sites touristiques régionaux.	<sup>2)</sup> Chez Camille Bloch est un des sites les plus visités du Jura bernois. Il constitue un des pôles susceptibles d'attirer un public singulier, comme des touristes étrangers, dans la Région.	Veille.	<a href="http://www.chezcamillebloch.ch">www.chezcamillebloch.ch</a>



<b>Bellelay</b>				<b>Horizons B/C</b>
N° CRTU	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination
JB.T-D.4.1.8	Saicourt	Commune	Région ; Propriétaires fonciers	Coordination en Cours

Description

- 1) Le site de Bellelay constitue un important héritage historique. L'abbaye baroque constitue un patrimoine culturel d'importance nationale
- 2) Le fromage Tête de Moine, dont l'AOP provient de Bellelay, est un produit vendu dans le monde entier. La maison de la Tête de Moine est un centre d'accueil pour les visiteurs situé à Bellelay.
- 3) Les hauts marais de La Sagne et les Tourbières de Bellelay forment un site naturel d'importance nationale et sont traversés par un sentier nature.

Objectifs	Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
<p>a) Le site de l'Abbaye est au bénéfice d'une "Conception Directrice Bellelay" (CDB) qui répond au besoin exprimé par le Service des Monuments Historiques du Canton de Berne (SMH) d'esquisser une planification pour la réhabilitation/ valorisation du site de l'Abbaye de Bellelay.</p> <p>b) Le site est en pleine restructuration avec le départ de l'Hôpital du Jura bernois en juin 2022. Un projet pour la réaffectation des locaux est mené par la Région (Jb.B). Au titre du PAL de Saicourt, le site de l'abbaye est affecté majoritairement à une Zone affectée à des Besoins Publics (ZBP), dans une moindre mesure à des Zones de Verdure (ZV) ; une actualisation du PAL sera nécessairement à entreprendre au regard des activités qui seront développées sur le site.</p>	<p>4) L'Abbaye représente un des cinq 'pôles de compétences' du Grand Chasseral et doit à ce titre développer un projet d'excellence dans les réaffectations d'usages du site et des bâtiments.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Modification du PAL (<i>en cours</i>).</li> <li>2) Actualisation de la CDB.</li> <li>3) Formalisation de l'avenir du site.</li> </ol>	<p>Conception Directrice Bellelay (CDB, 2016) www.jb-b.ch www.tetedemoine.ch www.abbatialebellelay.ch</p>



Tour de Moron				Horizons B/C
N° CRTU	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination
JB.T-D.4.1.9	Valbirse	Commune	Région ; Propriétaires fonciers	Coordination en Cours

Description

1) Moron constitue un des sommets les plus élevés et les plus connus du Jura bernois. L'édification d'une tour dessinée par le célèbre architecte Mario Botta (*inaugurée en 2004*) a accru la notoriété de ce massif à l'échelon suprarégional. Le site attire de nombreux visiteurs, qui viennent profiter de la vue et de la nature. Le sommet n'est pas accessible en voiture et représente un pôle pour la mobilité douce. L'accès au site se fait de manière éclatée, puisque la Commune de Valbirse référence pas moins de trente-quatre (34) emplacements de parkings permettant d'accéder au sommet.

2) Au cœur de la Région du Grand Chasseral, Moron est un lieu d'excursion prisé.

3) Le parcours de course à pied du 'Trophée de la Tour de Moron' est balisé de façon permanente.

Objectifs	Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
<p>a) Rendre accessible à nouveau la Tour à la suite de sa dégradation (<i>depuis juin 2022</i>).</p> <p>b) Gérer les flux de véhicules sur le massif.</p> <p>c) Valoriser le pôle et l'intégrer dans une chaîne de valeur ajoutée.</p>	<p>4) La Tour de Moron offre au site un rayonnement important, mais qui n'est inscrit dans aucune chaîne de valeur ajoutée.</p>	<p>1) Assurer la reconstruction de l'escalier de la Tour au plus vite.</p> <p>2) Elaborer une conception directrice pour le secteur (<i>accès, itinéraires de mobilité, ...</i>).</p>	<p>tourdemoron.ch</p>



Valbirse Le Vivier / Les Orvales				Horizons A/B
N° CRTU	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination
JB.T-D.4.1.1o	Valbirse	Commune	Région ; Propriétaires fonciers	Coordination en Cours

Description

**4.1.1o-1 - Le Vivier**

1) Dans le cadre de la modification du PAL '2o23-2o24' de Valbirse (*et fusion des PAL des trois Communes de Pontenet, Malleray et Bévillard*), une attention particulière a été portée aux ZSL sur l'ensemble du territoire communal compte tenu de l'importance de celles-ci en termes de surfaces non encore aménagées. Pour la ZSL 'L'Orval', au regard de ce qui avait à l'origine conditionné l'importance des mises en zones du secteur et en miroir des besoins identifiés / identifiables actuels, comme le développement de la piscine (*construction d'un bassin extérieur*), couplé à la programmation à venir de confortement du site (*tennis couvert, squash, fitness centre, ...*), les besoins en surfaces requises tendent ainsi à formaliser une assiette un peu différente du périmètre de la ZSL contribuant à un dézonage important (*un peu plus de 1,2 ha*) et à l'optimisation d'un peu plus de 9'000 m<sup>2</sup> (*cf. ill. 4.1o.1 respectivement hachures roses et hachures bleues*).



**ill. 4.1.1o.1 / 4.1.1o.2 / 4.1.1o.3 :** ZSL 4 'L'Orval' – PIM juillet 2o17, orthophoto 2o15 et ITC (2o19).  
Sur l'ill. 4.1.1o.1, suggestions d'optimisation avec dézonages (*hachures roses*) et redistribution idoine d'une partie des surfaces (*bleu clair ; extrait du PZA soumis en ExP, juillet 2o17*).

2) Cette optimisation de bon sens, soit une nouvelle emprise de la ZSL en direction du Sud-Ouest (*cf. ill. 4.1.1o.1*), empiète cependant sur des SDA (*cf. ill. 4.1.1o.2*) mais une pleine compensation par des terres de même qualité est pleinement assurée par les dézonages portés par la modification du PAL (*cf. ill. 4.1.1o.1*). Une démonstration

probante qui doit être portée par la CRTU afin de pouvoir, dans un second temps, intégrer ces modifications au PAL de Valbirse et ainsi conforter en toute logique un pôle 'sport et loisirs' d'importance régionale.

#### 4.1o.2 - Les Orvales

<sup>3)</sup> Pour éviter la fermeture définitive du téléski des Orvales et son démantèlement surgit une vague idée de dualité d'usage du site par la réalisation d'un Bike Park ; idée qui s'est concrétisée par les travaux d'aménagement en 2022 et une ouverture du site au printemps 2023 !

Infrastructure couplée au téléski des Orvales, avec une adaptation de celui-ci et, compte tenu de l'engouement suscité (*80'000 remontées après six mois d'activité !*) par le Bike Park bien au-delà des limites régionales (*bikes clubs suisses et étrangers*) et des besoins induits (*accueil camping-cars*), cette nouvelle offre ouvre de nouvelles perspectives de développement touristique au centre de la Vallée de Tavannes.

<sup>4)</sup> Avec pour objectif le développement de l'offre (*prolongation de piste, éventuelle piste supplémentaire, hangar pour matériel, ...*), de conditionner l'accueil des usagers (*plus particulièrement les camping-cars*) et de permettre aux Autorités communales de rester maître du développement du site, le Bike Park fera l'objet de l'édiction d'un Plan de Quartier. Représentant une pièce maîtresse de l'attractivité touristique du Grand Chasseral, Jb.B se doit d'accorder tout son soutien au bon déroulement de la procédure de droit des sols à mener.

Objectifs	Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
Conforter, valoriser et pérenniser ces pôles en termes d'infrastructures sportives comme de pôles touristiques d'importance régionale.	<sup>5)</sup> Le Vivier comme Les Orvales figurent aux ISIR 2020 / 2023 du Grand Chasseral.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Inscription à la CRTU 2025</li> <li>2) Inscription au PDR-ISp</li> <li>3) Elaboration d'une Conception Directrice pour Le Vivier et,</li> <li>4) Ediction d'un Plan de Quartier pour le site des Orvales</li> </ol>	PAL Valbirse 2023-2024



Sikypark				Horizon A
N° CRTU	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination
JB.T-D.4.1.11	Crémines	Commune	Région ; Sikypark AG	Coordination en Cours

#### Description

1) Le Sikypark de Crémines est un parc animalier qui héberge et accueille des félins et d'autres animaux 'indigènes comme exotiques'. Depuis 2018, le Sikypark a redéfini son positionnement et sa stratégie. En tant que parc de sauvetage animalier, il prend en charge des animaux provenant de saisies par les services vétérinaires ou d'abandons par des cirques, des zoos ou des particuliers.

2) Ce parc animalier accueille environ 100'000 visiteurs par an, principalement pendant les mois d'été. Il dispose de son propre arrêt de train !

3) Situé à deux pas du Canton de Soleure, le Sikypark est en partie tourné vers le Parc naturel du Thal. Grâce au tunnel ferroviaire du Weissenstein, les hauts lieux touristiques du Weissenstein et la Ville de Soleure sont joignables en peu de temps.

4) Des offres touristiques et points d'intérêts du Jura bernois se situent également à proximité : Aquavirat, Maison du Banneret Wisard, Mont Raimeux, ...

Objectifs	Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
<p>a) Sikypark AG (<i>groupe privé d'investisseurs</i>) a investi plus de 8 millions de francs dans les installations nouvelles et existantes de la sorte, en août 2018, s'est ouvert le nouveau Sikypark, avec sa mission unique en Suisse de parc de sauvetage pour animaux.</p> <p>b) Pour que cette mission puisse durablement se maintenir et que les perspectives de développement du Sikypark se concrétisent, une affectation circonstanciée des surfaces est nécessaire, car le parc est à ce jour 'simple-ment' en Zone Agricole (<i>ZAgr</i>), affectation qui ne réponds pas / plus aux besoins et exigences d'un parc / zoo ouvert au public.</p> <p>c) Par-là, il y a nécessairement lieu d'assurer la pérennité du site et son potentiel développement.</p>	<p>5) Sikypark représente un des cinq 'pôles de compétences' du Grand Chasseral et doit à ce titre être à même de pouvoir développer un projet d'excellence avec une valeur ajoutée pour toute la Région du Grand Chasseral.</p>	<p>Elaborer et édicter une planification territoriale spéciale (<i>PQ</i>) permettant la mise en œuvre des perspectives de développement 'Sikypark 2031'</p>	<p>www.sikypark.ch</p>



---

## Portes d'entrées touristiques

---

N° CRTU	Priorité	Catégorie
JB.T-D.4.2	Tâche Durable	T-D Domaines prioritaires tourisme / loisirs

---

### Description

1) Les villes et villages représentent des catalyseurs touristiques particuliers, qui concentrent un nombre important de services, de visiteurs et de nuitées. À ce titre, ils constituent les portes d'entrées du Jura bernois pour les touristes mais également pour les voyages d'affaires.

2) Ces pôles présentent une concentration supérieure d'établissements pour l'hébergement et la restauration, ainsi que des infrastructures de loisirs et des services à la personne et sont sièges d'entreprises au rayonnement international.

3) Les portes d'entrées d'importance régionale dans le Jura bernois sont :

- La Neuveville, avec essentiellement trois hôtels, trois institutions culturelles, une infrastructure sportive d'importance régionale, vieille ville, Château du Schlossberg, lac de Biemme, vignoble ;
  - Saint-Imier : un hôtel, trois institutions culturelles, trois infrastructures sportives d'importance régionale, musée Longines, funiculaire Mont-Soleil, Combe Grède et accès nord à Chasseral ;
  - Tramelan : deux hôtels, trois infrastructures sportives d'importance régionale, Espace DEFI, Centre Interrégional de Perfectionnement (*CIP*) ;
  - Sonceboz-Sombeval : un hôtel et restaurant de catégorie supérieure, Fondation pour le rayonnement du Grand Chasseral à La Couronne ;
  - Moutier, avec quatre hôtels, trois institutions culturelles, trois infrastructures sportives d'importance régionale, Forum de l'Arc, vieille ville, gorges de Court et de Moutier (*traces de dinosaures, escalades, projet de passerelle*), Raimeux.
- 

### Opportunité et utilité

- a) Cette fiche vise à identifier les pôles touristiques à caractère urbain.
  - b) Les efforts dans le sens du développement de leurs potentiels se doivent d'être soutenus par la Région. Dans le cadre d'un projet de confortement / développement touristique, les affectations en Zone affectée à des Besoins Publics (*ZBP*) et/ou Hôtelière (*ZH*) nécessite préalablement une pésee d'intérêt régionale.
- 

### Étape de mise en œuvre

- 1) La Région identifie et met à jour au besoin la liste des pôles touristiques urbains d'importance régionale.
  - 2) Sur demande du Canton, la Région prend position sur les projets touristiques ayant une incidence sur le territoire développé dans les portes d'entrées touristiques.
- 

Responsabilité	Autres acteurs
Région	GCT ; communes
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

---

Coordination Réglée

---

---

## Axes touristiques à développer

---

N° CRTU	Priorité	Catégorie
JB.T-D.4.3	Tâche Durable	T-D Domaines prioritaires tourisme / loisirs

---

### Description

<sup>1)</sup> Le tourisme doux se pense en termes de connexion entre différents espaces touristiques. Il apparaît essentiel d'identifier les axes sur lesquels l'offre touristique doit pouvoir se renforcer et être soutenue du point de vue de l'aménagement du territoire. Dans ces espaces, des infrastructures de transports durables et des itinéraires de mobilité douce attractifs sont privilégiés.

<sup>2)</sup> Les axes touristiques à développer du Jura bernois sont :

- Vinifuni – Twannberg – Funiculaire de Macolin : liens avec le lac de Biemme, Centre national de sport, pistes de ski de fond, sentier pédestre didactique et Gorges de Douanne ;
  - Savagnières – Chasseral – Prés d'Orvin : le massif de Chasseral est très parcouru par la mobilité douce, avec notamment un itinéraire pédestre d'importance nationale et de nombreuses métairies ;
  - Saint-Imier – Chasseral – Nods : axe principal du tourisme motorisé et doux vers le sommet de Chasseral ;
  - Mont-Soleil – Mont Crosin – télésiège de Tramelan : la crête de la Montagne du Droit est un axe majeur pour la mobilité de loisirs (*randonnée, cyclotourisme, raquettes à neige, ski de fond, Espace Découverte Energie*) ;
  - Étang de la Gruère – Bellelay (*Gorges du Pichoux*) : relier deux (*trois*) sites naturels d'importance nationale et leurs infrastructures d'accueil de proximité.
- 

### Opportunité et utilité

Identifier des espaces fonctionnels permet d'engager des réflexions d'ensemble et des pistes de collaboration.

---

### Étape de mise en œuvre

La Région identifie et met à jour au besoin la liste des axes touristiques à développer et, mène et accompagne des projets de mobilité durable (*bornes électriques, lignes de transports publics touristiques, véhicules partagés*).

---

Responsabilité	Autres acteurs
Région	GCT ; PNR Chasseral, communes
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

---

Coordination en Cours

---

---

## Hébergement

---

N° CRTU	Priorité	Catégorie
JB.T-D.4.4	Tâche Durable	T-D Domaines prioritaires tourisme/loisirs

---

### Description

<sup>1)</sup> Grand Chasseral vise un bond qualitatif de son offre en hébergements touristiques et un maintien quantitatif.

#### Hôtellerie

<sup>2)</sup> Il apparaît nécessaire de favoriser l'implantation ou l'adaptation des hôtels aux standards actuels. En se basant sur les potentiels et lacunes identifiés, la Région veille à offrir les conditions cadres pour le maintien et le développement de l'hôtellerie. Elle offre des opportunités pour le renouvellement et la diversification du parc hôtelier aux endroits appropriés, en priorité dans les pôles et les portes d'entrées touristiques.

#### Hôtellerie / parahôtellerie

<sup>3)</sup> La Région oriente également son développement vers des créneaux d'exception. Les projets d'hébergements insolites ou en lien avec la nature et le terroir doivent être rendus possibles et dirigés vers les endroits appropriés, en priorité les sites touristiques principaux et les zones de tourisme extensif.

<sup>4)</sup> La réhabilitation de vieux bâtiments, comme des fermes, en appartements de vacances permet de conserver certains bâtiments dignes de protection / conservation.

#### Campings

<sup>5)</sup> Les campings représentent une part importante des hébergements dans le Grand Chasseral. Ils disposent d'une offre variée de logements, tels qu'emplacements pour caravanes, camping-cars, tentes, bungalows, cabanes, roulottes, chambres, appartements et dortoirs. En plus de l'hébergement, certains campings disposent d'un nombre important d'infrastructures de loisirs : restaurant, piscine, parc animalier, place de jeux, shop.

<sup>6)</sup> Les campings permettent d'attirer une clientèle orientée sur le plein air pendant la haute saison estivale.

<sup>7)</sup> Pour garantir leur fonction touristique, les campings doivent rester des lieux de vacances et limiter au maximum leur taux de résidences principales.

<sup>8)</sup> Actuellement, aucun projet de camping n'est prévu. Les efforts se concentrent davantage sur l'amélioration, voire l'extension des campings existants.

---

### Opportunité et utilité

a) Le maintien de capacités d'hébergement, et en particulier de l'hôtellerie, est essentiel pour la chaîne de valeur ajoutée du tourisme, mais également pour les voyages d'affaire de l'industrie régionale.

b) Un besoin de renouvellement et de diversification est identifié pour l'hôtellerie dans le Jura bernois.

c) Veiller à offrir un nombre suffisant de places dans les campings pour les touristes de passage. Des campings avec des emplacements pour les camping-cars, vans et caravanes ont un fort potentiel de développement grâce à l'attrait grandissant de ce mode de voyage.

---

### Étape de mise en œuvre

1) Les projets importants d'hébergement, qu'ils soient en zone à bâtir ou hors zone à bâtir, sont coordonnés au niveau régional afin de permettre et coordonner plus particulièrement le développement des campings et centres de loisirs à l'échelle régionale, en coordination avec les transports, la nature et le paysage.

2) Assurer des conditions cadres favorables à la pérennité des campings, probablement par des plans d'aménagement localisés.

---

Responsabilité	Autres acteurs
Communes	Région ; GCT ; privés

---

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
----------------------	---

---

Coordination en Cours

---



---

## Infrastructures et réseaux touristiques

---

N° CRTU	Priorité	Catégorie
JB.T-D.4.5	Tâche Durable	T-D Domaines prioritaires tourisme/loisirs

---

### Description

<sup>1)</sup> Actuellement, l'accès aux sites touristiques du Grand Chasseral se fait principalement en véhicule individuel motorisé. Il en découle des problématiques de gestion de ce trafic et des nuisances qui l'accompagne. La problématique du stationnement en général, mais très particulièrement pour les camping-cars, se retrouve également au départ des itinéraires de mobilité douce. Des réflexions doivent être menées sur la politique de stationnement dans tous les espaces où cette problématique est majeure, et en priorité là où des alternatives peuvent être trouvées.

<sup>2)</sup> L'accès aux pôles touristiques doit être garanti par les transports publics, mais également par une offre étoffée de mobilité douce. Bien que déjà existante, cette offre peut encore être enrichie afin de faciliter l'accès aux espaces de tourisme et de loisirs. L'implantation d'interfaces de transfert modal (*P+R, B+R, centrales de mobilité électrique*) peut être complétée par des projets spécifiques de type éco-pouce.

<sup>3)</sup> Une majorité de sites touristiques sont eux-mêmes orientés vers la mobilité de loisir. Que ce soit la randonnée pédestre, qui concerne l'ensemble des pôles et zones touristiques, mais également le vélo, le VTT, l'équitation, la randonnée hivernale, les raquettes à neige ou le ski de fond. En effet, notre territoire est propice à la pratique des sports d'extérieur. En pleine extension, la mobilité douce est un des points forts de la destination touristique Jura & Trois Lacs. Elle doit continuer à développer ses projets de réseaux touristiques pour garantir une offre de qualité, essentielle pour permettre d'attirer les clients vers le tourisme doux et générer des retombées économiques. Ainsi, la procédure pour le balisage des réseaux de mobilité douce devrait être simplifiée au maximum pour les tracés inscrits dans des planifications régionales ou cantonales.

<sup>4)</sup> La diversification des sites touristiques à vocation hivernale, et en particulier des remontées mécaniques, est un autre enjeu important du point de vue des infrastructures touristiques. Ces projets peuvent être accompagnés et coordonnés par la Région.

---

### Opportunité et utilité

Favoriser la mise en place de réseaux de mobilité douce d'importance régionale. Inciter les visiteurs à profiter de ces réseaux ainsi que de l'offre en transports publics. Nonobstant, établir un 'maillage' régional pour la réalisation d'emplacements pour camping-cars.

---

### Étape de mise en œuvre

#### 1) La Région :

- coordonne les TP et les interfaces de transfert modal (*P+R, B+R, centrales de mobilité électrique*), en lien avec les sites touristiques principaux, les portes d'entrées touristiques, les axes touristiques à développer et, plus ponctuellement, les Zones de Tourisme Extensif (*ZTE*) ;
- accompagne les projets d'adaptation des sites touristiques hivernaux à un tourisme 4 saisons.

2) Les communes évaluent et mettent en place les infrastructures et la politique de stationnement appropriées aux points de départ des activités et itinéraires de mobilité douce.

3) La Région coordonne la procédure de balisage pour les itinéraires de mobilité douce (*hors randonnée pédestre*).

4) La procédure de définition des itinéraires de mobilité douces et de balisage est effectuée par la Région. Les portions d'itinéraires situés sur fonds privés sont affectées à l'usage commun au sens de l'art. 13 al.3 de la Loi cantonale sur les Routes (*LR*) :

- par décision de la commune avec le consentement de son propriétaire foncier avec,
- le transfert à la commune de l'obligation d'entretien d'une route ouverte au public.

5) Le dossier déposé publiquement comprend une carte de l'ensemble de l'itinéraire, une carte de l'itinéraire sur la commune et une carte précise des emplacements et des types de balises.

---

Responsabilité	Autres acteurs
Communes	Région ; PNR Chasseral

---

État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale
----------------------	---

---

Coordination en Cours

---



## Zones de Tourisme Extensif (ZTE)

N° CRTU	Priorité	Catégorie
JB.T-D.4.6	Tâche Durable	T-D Domaines prioritaires tourisme/loisirs

### Description

1) Les Zones de Tourisme Extensif (ZTE) se trouvent dans des paysages sensibles et particulièrement attrayants. En raison de leur attrait, ces zones sont des destinations recherchées par les randonneurs (à pied, à vélo, à ski) ce qui entraîne parfois une pression sur l'environnement.

2) Dans les ZTE, l'objectif est que les loisirs et la nature soient en harmonie. Les valeurs paysagères sont maintenues de manière exemplaire et protégées des dégradations. Des flux de visiteurs sont dirigés et informés sur les valeurs particulières du lieu. Si les ZTE chevauchent des zones de protection de la nature ou du paysage, des conditions spéciales s'appliquent pour protéger et préserver ces paysages.

3) Dans le cas de nouvelles installations, une pesée des intérêts doit être effectuée en collaboration avec les acteurs concernés. Les utilisations agricoles et sylvicoles restent prioritaires et doivent être garanties.

### Opportunité et utilité

Développer les ZTE permet de se positionner plus fortement sur ce type de tourisme et sur des activités sportives pour tous. Orienter le tourisme régional vers certaines activités permet de mieux ancrer les touristes sur le territoire. Proposer des itinéraires variés sur des activités d'extérieur permet de guider les visiteurs et laisser ainsi de la place à la faune et à la flore dans des zones de protection. Ceci permet également de les orienter sur des parcours permettant de découvrir d'autres offres touristiques ou de restauration dans la Région.

### Étape de mise en œuvre

- 1) Les projets d'infrastructures ne sont admis que si l'impact sur les zones de protections du paysage et de la nature est jugé faible.
- 2) Les communes se coordonnent et mettent en place une politique de stationnement aux départs des principaux itinéraires de mobilité douce.

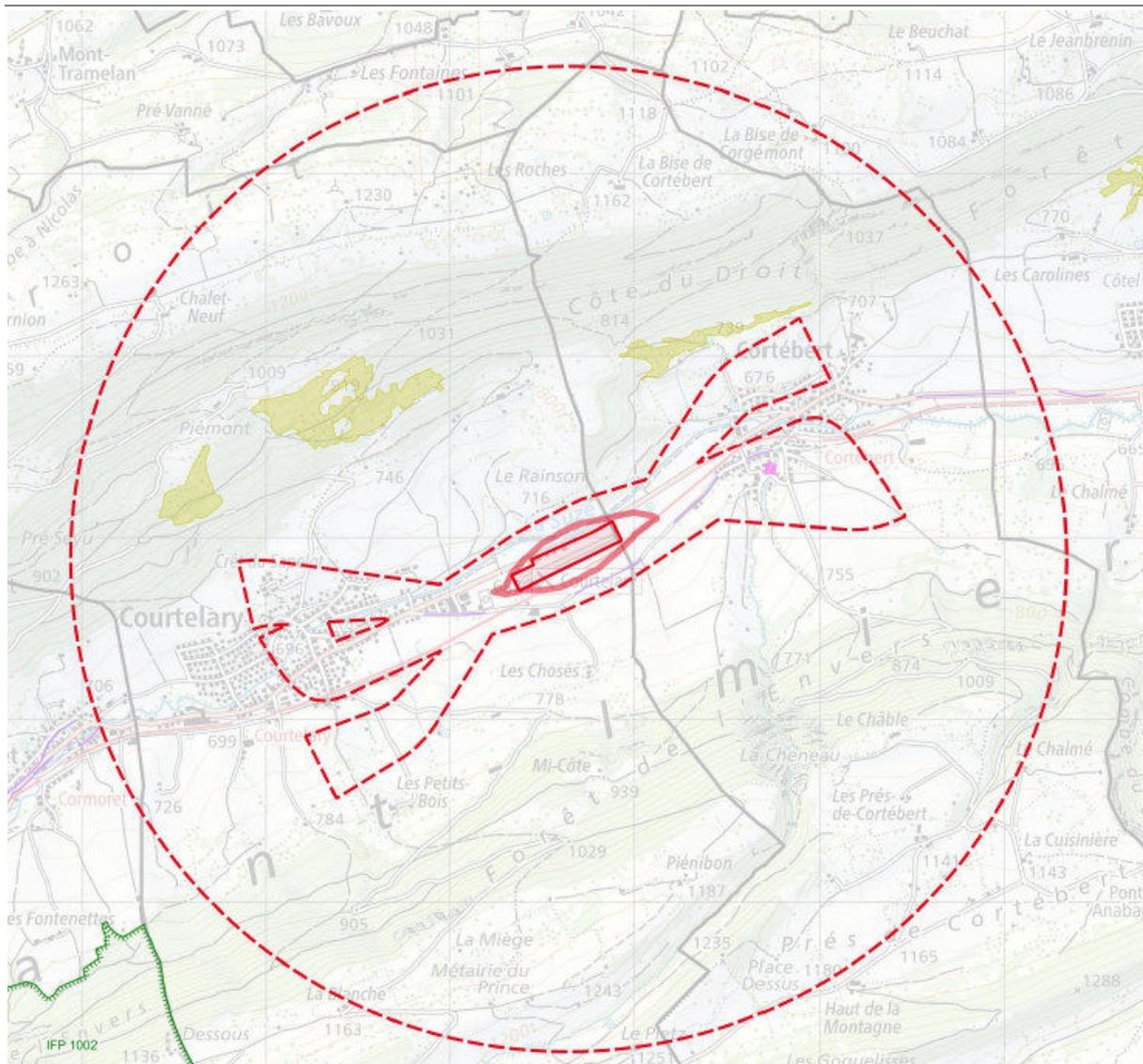
Responsabilité	Autres acteurs
Région	Communes ; PNR Chasseral
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination en Cours

## Champ d'aviation de Courtelary

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.P-A.5			Tâche Durable
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	Commune
P5		P-A Paysage autre	Courtelary

Carte



### Description

1) Pour des besoins de coordination dans l'occupation du territoire (*PSIA*), le champ d'aviation de Courtelary est intégré dans la CRTU.

2) De nombreux habitants s'interrogent cependant sur la nécessité du maintien de cet aérodrôme (*nuisances, pollution, usage exclusif de la surface, aucune retombée touristique-économique pour la Région, ...*) à l'activité polluante qui empiète de plus de façon inappropriée sur des pratiques plus vertueuses (*aile delta et parapente*).

3) La fiche d'installation PSIA BE-4 (*cf. annexe 1o*) indique à ce propos entre autres que :

« l'infrastructure, le périmètre et l'exploitation de l'installation sont pour l'essentiel coordonnés, en partenariat avec le canton et les communes, avec les utilisations adjacentes. Les problèmes potentiels en relation avec les utilisations voisines doivent en règle générale être réglés au niveau cantonal »

« le développement de l'installation est limité par la nécessité de respecter impérativement la législation sur la protection de l'environnement en vigueur »

3) Il appert à ce propos essentiellement le non-respect des jours de repos dominicaux et fériés (*ConstC et LRep*).

---

Opportunité et utilité

- a) Tenir compte des différents périmètres du champ d'aviation dans les décisions relevant de l'aménagement du territoire.
- b) Il est exigé de respecter les jours de repos dominicaux et fériés (*rappel art. 47 ConstC : « Le dimanche et les jours fériés reconnus par la loi sont des jours de repos public » et art. 3 LRep : « Pendant les jours fériés officiels, il est interdit de se livrer à une activité qui trouble les offices religieux ou compromet considérablement le repos de quelque façon que ce soit »*), de même les horaires (12 à 13h00 par exemple) où toutes activités 'bruyantes' sont interdites par les règlements municipaux.
- c) La Région s'attèlera également à ouvrir le champ pour que d'autres usages puissent profiter de ces surfaces (*parachute/parapente/delta, fêtes de lutte, ...*).

---

Étape de mise en œuvre

Les communes concernées et la Région prennent en compte les éventuelles incidences du champ d'aviation sur leurs décisions d'aménagement du territoire.

Responsabilité

Autres acteurs

Communes

Région

---

Coordination transports et urbanisation

---

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination Régulée

Plan Sectoriel des transports, Partie Infrastructure Aéronautique (*PSIA*) : La fiche BE-4 du 22.06.2022 doit être complétée afin qu'il y soit précisé que l'activité du champ d'aviation respecte les jours de repos dominicaux et fériés (*art. 47 ConstC et LRep*) de même les horaires où toutes activités 'bruyantes' sont interdites par les règlements municipaux.

---

Besoin de coordination, interdépendance

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

JB.P-P.7 étape de mise en œuvre 5)

Documents

- Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (*PSIA*), fiche BE-4 du 22.06.2022 (*cf. annexe 10*)
-

## Rives du Lac de Biene

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.P-A.6			Horizons B / C
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
P6		P-A Paysage autre	

### Description

1) Les rives du lac constituent des espaces de détente de proximité populaires et de précieux espaces naturels. La pression sur les zones riveraines augmente et, en particulier, le besoin d'activités de loisirs et de détente au bord de l'eau. En même temps, la Loi sur la protection des eaux exige la revitalisation des rives du lac, c'est-à-dire le rétablissement des fonctions naturelles des eaux.

2) Le Plan directeur a été adopté par les Exécutifs de La Neuveville, Gléresse et Douanne-Daucher et approuvé par le Canton en septembre 2019. Sur cette base, les communes ont élaboré les planifications de détail et les projets, qui seront mis en œuvre en même temps que la déconstruction du tracé ferroviaire

### Opportunité et utilité

Les rives du lac sont mises en valeur via une actualisation du plan directeur cantonal des rives et via une vision globale en matière d'aménagement.

### Coûts (mios CHF)

Clé de financement

### Étape de mise en œuvre

- 1) Afin de répondre aux différentes exigences, il faut une coordination intercommunale de l'utilisation des espaces de loisirs et de détente, de la revitalisation et de la valorisation écologique. À cette fin, seeland.biel/bienne élabore un concept de développement des rives des lacs de Biene et de Neuchâtel (*partie bernoise*).
- 2) Parallèlement, le Canton élabore la Planification stratégique de la revitalisation des rives lacustres. Les deux planifications seront coordonnées. La révision du Plan sectoriel cantonal de la navigation sera également prise en compte.
- 3) seeland.biel/bienne élabore le concept de développement des rives du lac en collaboration avec les communes riveraines.

### Responsabilité

Autres acteurs

Région (s.b/b)

Communes ; Jb.B

Coordination transports et urbanisation

### État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

### Coordination Régulée

Besoin de coordination, interdépendance

Mesure R\_o6 PDC 2030 – Démarche : Du fait que la mise en œuvre des mesures concernant l'A5 et les CFF relève de la compétence de services fédéraux, un soutien et une coordination de la part du Canton sont indispensables. Il appartient à ce dernier d'entreprendre les démarches nécessaires (*au sein de la Conférence «Rive gauche du lac de Biene» de seeland.biel/bienne*). Simultanément, la prise en compte des autres participants doit être garantie de manière appropriée.

Pour le Jura-bernois, seule la Commune de La Neuveville est concernée par ces travaux. L'association s.b/b s'engage à prendre en compte les besoins de La Neuveville et à les intégrer dans son programme. Les éventuels besoins de coordinations sont assurés par Jb.B

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### JB.MD-V.3

#### Documents

- Mesure R\_o6 PDC 2030
- Plans communaux de protection des rives
- Plan directeur cantonal « Rives du Lac ».

## Revalorisation des ouvrages historiques

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.P-A.7		5 <sup>ème</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
BBS.L-Ü.5 (2021)		P-A Paysage autre	

### Description

#### 1) Objectif

Des objets et bâtiments historiques uniques dans le paysage sont protégés et revalorisés dans leur substance et assignés à une affectation culturelle ou à but non lucratif.

#### 2) Mise en œuvre

- Saisie des objets (*p. ex. bâtiments uniques, fournils, fours à chaux historiques et semblables*)
- Analyse du besoin d'agir
- Élaboration d'un plan d'action pour la mise en valeur des objets

### Opportunité

### Profit

#### a) Lien avec la vision d'avenir :

- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles
- Paysage jurassien en tant que zone de détente pour les activités de loisirs proches de la nature et tourisme doux

Augmentation de la qualité de détente du paysage et de son attrait pour le tourisme doux.

#### b) Lien avec le besoin d'agir :

- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles variées grâce à des instruments, programmes et coopérations appropriés

#### c) Lien avec la stratégie partielle :

- Conserver et renforcer les caractéristiques paysagères culturelles

### Coûts (*mios CHF*)

### Clé de financement

### État de la planification

### Étapes de mise en œuvre

### Délais

### Tâche Durable

### Responsabilité

### Autres acteurs

### PNR Chasseral

Région (*Jb.B, s.b/b*) ; SPN ; communes

### État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

### Coordination Régulée

Besoin de coordination, interdépendance

Lien PNR Chasseral – s.b/b et Jb.B

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### Documents

## Mesures et projets dans les domaines de la nature et du paysage

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.P-A.8			voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
JB.P-A.7 (2021)		P-A Paysage autre	

### Description de la mesure

1) Les mesures concernant la nature et la qualité du paysage n'ont pas été réévaluées dans le cadre de la révision de la CRTU 2025.

2) Les consignes dans les directives et le manuel CRTU pour la prise en compte des domaines « nature et paysage » dans les CRTU sont peu nombreuses, le cadre général donné est donc celui des mesures E du Plan directeur cantonal.

3) Des modifications sont en cours dans le domaine nature et paysage :

- Le **Projet Cantonal de Développement Paysager (PCDP 2020)**, approuvé par le Conseil-exécutif le 24 juin 2020, est valable pour l'ensemble du Canton de Berne. Il repose sur une compréhension globale du paysage, qui regroupe la gestion du paysage et de ses différentes fonctions. Il ne crée pas de nouvelles prescriptions légales mais réunit celles en vigueur et s'appuie sur les instruments en place. Le PCDP 2020 soutient les Autorités cantonales, régionales et communales dans leurs efforts, tout en leur fournissant les bases et les orientations dont elles ont besoin pour accomplir leurs tâches en relation avec le paysage, qu'elles relèvent de la législation, de l'aménagement du territoire, de l'approbation, de la gestion de projets ou de la coordination
- **L'Infrastructure Écologique dans le Canton de Berne (IÉBE)** mandat notamment attribué par le Conseil-exécutif dans le cadre du Plan Sectoriel Biodiversité (2019) consistant à réaliser le réseau de base cantonal de l'IÉ (*Mesure A8*). Celui-ci doit pouvoir être fixé géographiquement à l'occasion de la première révision du plan sectoriel. La mise en œuvre subséquente aura lieu en majeure partie au travers de la réalisation de projets et programmes déjà existants. En ce sens, l'IÉ telle que définie par le Plan Sectoriel sert en premier lieu à la gestion et à la définition des priorités ainsi que de base en matière d'aménagement du territoire destinée à la protection de la nature.
- La gestion des **Réseaux écologiques** ainsi que des projets de qualité du paysage est reprise par le Canton de Berne. Le rôle des régions a été récemment redéfini. Il n'est pas encore clairement établi si ces changements nécessiteront l'abrogation des plans directeurs des réseaux écologiques auxquels l'ARJB et les communes ont fortement contribué (*Plan directeur réseau écologique du Vallon de Saint-Imier, approuvé en 2006 / Plan directeur réseau écologique des « Trois-Vaux », approuvé en 2008*).

4) Les questions liées au paysage et à la diversité biologique constituent un thème important à prendre en compte de manière régionale ces prochaines années. Les Mesures ci-après sont donc avant tout informatives et serviront de base aux mesures plus concrètes à venir.

### Opportunité et utilité

- a) Avoir une vision d'ensemble des projets relevant dans le domaine de la nature et paysage dans le Grand Chasseral, coordonner avec les autres domaines (*urbanisation notamment*) et réagir en cas d'évolution des besoins.
- b) Permettre un suivi des réalisations via la CRTU et donner une information aussi claire que possible aux communes.
- c) Renforcer la qualité du paysage et de la biodiversité comme bases essentielles aux activités économiques et à la qualité de vie.

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

Responsabilité

Autres organes concernés

Région

Communes, PNR, SPN, DFJB, CAJB, Associations

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### Documents

- PCDP 2020
- OFEV - Infrastructure écologique pour le Canton de Berne, Méthode de planification IÉBE 2020 – 2023
- entre autres Mesures C\_12, C\_14, E\_o3 et E\_o8 PDC 2030



Espaces verts structurants, corridors de migration					Tâche Durable
N° CRTU	Code ARE	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.P-S.1		Communes	Région ; SPN ; OACOT ; OFOR ; CAJB ; FRI ; PNR ; Associations		Coordination en Cours

#### Description

1) Des espaces permettant les déplacements de la faune sont établis dans toute la Suisse. La conservation de ces espaces et leur amélioration (*augmentation de la qualité des structures paysagères, par exemple*), sont nécessaires afin d'assurer la survie à long terme des populations de nombreux animaux (*brassage génétique*).

2) Les espaces verts structurants sont repris sur la carte CRTU.

Utilité	Étape de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres Mesures	Documents
Les espaces verts structurants sont maintenus et leurs qualités en structures paysagères renforcées.	<p>1) Les espaces verts structurants sont prioritaires lors de mise en oeuvre de projets de revitalisations de milieux, de plantations de haies ou d'arbres dans la zone agricole, de mise en réseaux des surfaces de compensations écologiques, etc.</p> <p>2) Les communes lorsqu'elles révisent leur PAL, tiennent compte de ces espaces verts structurants et examinent les possibilités d'y améliorer la qualité ou la connectivité des habitats naturels ou semi-naturels (<i>murs en pierres sèches, haies, allées d'arbres par exemple</i>) pérennes.</p> <p>3) Réforme de la Péréquation financière et de la répartition des Tâches entre la Confédération et les cantons (<i>RPT</i>) : Les projets du programme partiel « Paysages dignes de protection / qualité du paysage » sont financés par la Confédération à raison de 50 % au plus. Le solde doit l'être par les cantons, les régions, les communes et les tiers (<i>p. ex. fondations ou dons</i>).</p>	Mesures P1 et P2	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ PCDP 2020</li> <li>▪ Réseaux écologiques (<i>Chasseral et 3-Vaux</i>)</li> </ul>

Paysages à protéger et paysages agricoles à préserver						Tâche Durable
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.P-P.1			Communes	Région, PNR		Coordination Réglée
Description						
Le maintien de paysages remarquables et l'utilisation durable des paysages agricoles sont des bases essentielles pour les activités économiques et la qualité de vie.						
Étape de mise en œuvre						
<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Les paysages remarquables à protéger se basent sur des éléments existants (<i>inventaires</i>) ou qui bénéficient déjà d'une protection légale (<i>forêts, haies, cours d'eau, etc.</i>) ; ils représentent ainsi une situation initiale sur la carte CRTU.</li> <li>2) Dans les zones de paysages à protéger indiquées sur la carte CRTU, l'intégrité d'ensemble, les particularités patrimoniales et la diversité des milieux et des espèces est mise en valeur et conservée.</li> <li>3) Zones de paysages agricoles à préserver : le caractère agricole, l'intégrité des fonctions naturelles des sols, des éléments naturels structurants et de toutes les autres parties constitutives de ces espaces sont à préserver et à utiliser le plus durablement possible, selon les connaissances actuelles.</li> <li>4) Dans le cadre d'autres étapes de planification, les intérêts de l'agriculture, de la protection de la nature et du paysage ainsi que des exigences des loisirs et de détente seront adaptés les uns par rapport aux autres.</li> <li>5) Zones de paysages à protéger : les communes ont comme principe de veiller à l'abandon de mesures susceptibles d'avoir des conséquences préjudiciables de toute sorte (<i>émissions sonores, trafic, modifications de terrains, perturbation des milieux naturels, etc.</i>) sur les paysages et les éléments qui les composent. Les constructions et installations agricoles ne sont pas concernées pour autant qu'elles soient en concordance avec l'image du paysage et les milieux naturels.</li> <li>6) Les communes tiennent compte des paysages remarquables définis dans la CRTU dans le cadre des plans de zones qu'elles établissent. Les dispositions du droit supérieur (<i>zones IFP, zones de protection de la nature cantonales, zones de protection des eaux etc.</i>) demeurent réservées.</li> <li>7) Les communes concernées élaborent des concepts de développement des paysages selon leurs besoins et garantissent les mesures nécessaires de protection, de mise en valeur et de soin compte tenu de l'utilisation agricole.</li> </ol>						
Utilité			Dépendances et limites avec d'autres Mesures		Documents	
<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Conserver l'intégrité d'ensemble, les particularités patrimoniales et la diversité des milieux constituant les paysages remarquables</li> <li>b) Conserver des fonctions agricoles durables dans les paysages ouverts.</li> </ol>					<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ IFP</li> <li>▪ PFR</li> <li>▪ PCDP 2o2o</li> <li>▪ Réseaux écologiques (Chasseral et 3-Vaux)</li> </ul>	



## Mesures et projets dans les domaines de l'énergie

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.P-A.9			voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
P8		P-A Paysage autre	

### Description de la mesure

<sup>1)</sup> Dans la première CRTU, deux Mesures avaient été rédigées, l'une concernant le bois-énergie, l'autre concernant l'énergie éolienne. La Mesure concernant le bois-énergie est maintenue ici à titre informatif. Quant à l'énergie éolienne, elle fait l'objet d'une planification séparée (*Plan Directeur des Parcs Eoliens - PDPE - approuvé en 2008 et modifié en 2012, 2019 et 2023*). Sur la carte CRTU figure toutefois le parc éolien de la Montagne du Droit comme donnée de base du PDC 2030.

<sup>2)</sup> A noter la dissolution en 2023 de la société en main communales JbEole SA par contre, est née en 2021, la coopérative EcooSol <sup>4)</sup> qui s'est donné pour mission, entre autres, de planifier, réaliser et exploiter des installations photovoltaïques dans le Grand Chasseral et ses environs proches.

<sup>3)</sup> A relever que le Grand Chasseral est 'Région Energie' depuis 2024 (*cf. Mesure JB.P-A.9.3*) et que les autres activités de la Région concernant le domaine de l'énergie peuvent être consultées sur le site internet [www.jurabernoisenergie.com](http://www.jurabernoisenergie.com). Le cadastre solaire régional réalisé en 2013 est quant à lui disponible sur le geoportail régional : [www.geojb.ch](http://www.geojb.ch).

<sup>4)</sup> Ecoosol, Jb.B et le PNR Chasseral sont partenaires de la coopérative.

### Opportunité et utilité

Etablir les coordinations si nécessaire entre l'aménagement du territoire et les projets d'utilisation des ressources énergétiques renouvelables régionales.

Mettre en place les conditions nécessaires à la réalisation de la stratégie énergétique de la confédération et à celle du Canton.

Responsabilité	Autres organes concernés
Communes	Région

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### Documents

Filière bois-énergie						Horizons A/B
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.P-A.9.1			Communes	Propriétaire foncier		Coordination en Cours

#### Description

La stratégie énergétique du Jura bernois indique que l'utilisation du bois-énergie régional est particulièrement intéressante d'un point de vue économique: cette ressource énergétique renouvelable s'inscrit parfaitement dans une dynamique de cycles courts, une part importante des dépenses restant dans la Région. Toutefois, le développement important des réseaux de Chauffage à Distance (CàD) dans les communes du Jura bernois nécessite une coordination de l'offre et de la demande, de manière à ce que les CàD de la Région soient alimentés par du bois le plus local possible et à éviter le transport du bois sur de longues distances.

Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
<p>a) Garantir que l'aménagement du territoire prenne en compte les développements futurs de la filière bois.</p> <p>b) Garantir que le Jura bernois ne soit pas qu'un exportateur de bois-énergie mais crée des projets d'utilisation du bois-énergie qui favorisent les courtes distances de transport.</p> <p>c) Créer une augmentation marquée de l'utilisation du bois-énergie en développant une coordination régionale qui harmonise au mieux les besoins régionaux en bois d'œuvre et en bois-énergie (<i>réseaux de chaleur communaux, besoins des privés, etc.</i>) et les possibilités de production. Les besoins peuvent être atteints sans toucher au capital de renouvellement de la forêt d'une part, et d'autre part les objectifs de valorisation des diverses fonctions d'intérêt public de la forêt (<i>diversité biologique, détente et loisirs, protection, etc.</i>) sont maintenus, voire améliorés.</p>	<p>1) Au niveau de la relation entre développement de la filière bois et aménagement du territoire on veillera notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- garantir les possibilités de transports par la route et le rail</li> <li>- déterminer des sites potentiels de dépôt et d'arrosage des arbres en cas d'ouragan</li> <li>- déterminer des sites potentiels de stockage couvert pour le bois-énergie</li> <li>- évaluer les sites potentiels pour les reboisements mais aussi les sites potentiels de déboisements</li> </ul> <p>2) Au niveau du renforcement de la filière bois-énergie les premiers éléments à connaître pour le lancement de projets ultérieurs sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- potentiels de production régionale / conflits d'utilisation / réseaux de distribution</li> <li>- estimation des besoins avérés par les communes</li> <li>- intérêt de la part des milieux forestiers (<i>organismes publics et privés</i>)</li> </ul> <p>3) La Région coordonne les planifications énergétiques régionales avec les objectifs de cette fiche de mesure.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stratégie énergétique du Jura bernois</li> <li>▪ Projet de monitoring de l'autonomie énergétique du PNR Chasseral</li> </ul>



## Plans Directeurs Communaux de l'Energie (PDCoME) Horizons A/B

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.P-A.9.2			Communes	Région		Coordination en Cours

### Description

<sup>1)</sup> La LCEn définit, entre autres, les communes qui doivent réaliser un Plan Directeur Communal de l'Energie (PDCoME) de manière obligatoire. Toutes les autres communes peuvent réaliser une planification de ce type sur une base volontaire. Elles sont soutenues dans leurs démarches par une subvention cantonale de 50 % des coûts.

<sup>2)</sup> Dans le Jura bernois, seule la commune Moutier devait réaliser une planification de ce projet a été abandonné. Sur proposition de la Commission 'Réseau de Centres' de Jb.B (Com-Centres), quatre communes ont décidé de collaborer avec Jb.B et le conseiller en énergie du Jura bernois pour réaliser ensemble leur PDCoME : Saint-Imier, Tavannes, Tramelan et Valbirse. Les travaux ont débutés en 2021 et devraient s'achever en 2024. Enfin, la Commune de La Neuveville a prévu de réaliser un PDCoME dans le cadre de son ré-audit de Cité de l'énergie.

<sup>3)</sup> État des lieux :

Communes	BEakom	Cité de l'Energie	PDCoME	Remarques
Moutier	Oui	Labellisé	-	Abandonné
Saint-Imier	Oui	Membre	Débuté en 2021	-
Tavannes	-	-	Débuté en 2021	-
Tramelan	Oui	Membre	Débuté en 2021	-
Valbirse	-	-	Débuté en 2021	-
Corgémont	Oui	-	-	sollicitée
La Neuveville	Oui	Membre	Débuté en 2023	-
Sauge	En cours	-	-	-
Sonvilier	En stand-by	-	-	-
Péry - La Heutte	-	-	-	sollicitée
Plateau de Diesse	-	-	-	sollicitée
Reconvilier	-	-	-	sollicitée
Sonceboz-Sombeval	-	-	-	sollicitée

Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
a) Tenir à jour la liste des communes actives dans la planification énergétique (BEakom / Cités de l'énergie / plan directeur communal de l'énergie).	1) La Région recommande que les communes centres de niveau 3 et 4 qui n'ont pas encore commencé un processus Beakom et/ou Cité de l'Energie s'inscrivent dans ces programmes volontaires et atteignent la labellisation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan directeur communal de l'énergie, guide OACOT/OCEE</li> <li>Stratégie énergétique du Jura bernois</li> </ul>
b) Inciter les communes les plus grandes du Grand Chasseral à réaliser des PDCoME et à intégrer les mesures dans leurs plans d'aménagements locaux et dans leurs planifications financières.	<p>2) La Région tient à jour l'état des lieux et l'état d'avancement de ces différents programmes en faveur de l'efficacité énergétique dans les communes du Grand Chasseral.</p> <p>3) En cas de besoin avéré, la Région réalise des Plans Intercommunaux ou Régionaux de l'Energie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projet d'autonomie énergétique du PNR Chasseral</li> </ul>



Utilité (suite)

c) La Région évalue régulièrement avec les communes l'opportunité de réaliser, si nécessaire, un Plan Directeur Régional de l'Energie.

**Région Énergie « Grand Chasseral »**

**Horizon A**

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.P-A.9.3			Région	OFEN, Communes		Coordination Réglée

Description

L'appellation Région Énergie est attribuée par l'OFEN dans le cadre du programme SuisseEnergie pour les communes, afin de favoriser les groupes de communes qui décident de traiter ensemble de questions énergétiques. Un appel à projet est lancé tous les deux ans. La Région a posé sa candidature en 2023 afin de devenir Région Énergie dès 2024. Une subvention fédérale de CHF 30'000 à 60'000 (*max. 40 % des coûts des projets*) est à la clé. Les projets seront réalisés en 2024-2025.

Le projet concerne 39 communes du Grand Chasseral. Afin de rester dans la dynamique du lancement de la marque territoriale Grand Chasseral, il a été décidé d'utiliser ce nom pour la future Région Énergie.

Trois projets ont été proposés à SuisseEnergie :

- Offensive solaire : Les 39 communes seront contactées afin d'étudier la faisabilité d'installations solaires photovoltaïques sur les bâtiments et espaces publics communaux. L'objectif est d'améliorer l'autonomie énergétique des communes et de mettre en avant la possibilité de financement participatif par la population.
- Offensive scolaire : Ce projet vise à sensibiliser les citoyens et les décideurs de demain aux enjeux énergétiques. Il permettra de proposer aux écoles un projet d'établissement autour de l'énergie. Il inclura un diagnostic énergétique des bâtiments et la définition de mesures concrètes et concertées par les différents acteurs (*élèves, enseignants, direction, commission scolaire, conseil communal, etc.*). L'offre existante d'activités pédagogiques, notamment celles du PNR Chasseral et de l'Espace découverte Énergie (*EdE*) seront mises en avant.
- Méthanisation : Le potentiel de gisements fermentescibles disponibles pour la production de biogaz sera analysé et la faisabilité d'une ou plusieurs petites installations de méthanisation sera évaluée, en collaboration avec les agriculteurs. L'objectif sera de produire localement de l'électricité et de la chaleur grâce à la co-génération, tout en réduisant à la source les émissions de méthane émises lors du stockage à l'air libre des engrais de ferme (*fumier et lisiers*).

Utilité

L'appellation Région Énergie marque la proactivité de la Région sur les questions énergétiques, met en avant la marque territoriale « Grand Chasseral », permet de mutualiser les compétences des différents acteurs de la Région et de viser une meilleure autonomie énergétique.

Étape de mise en œuvre

- 1) La Région crée les conditions-cadres à la mise en œuvre d'une Région Energie en lien avec les partenaires régionaux liés à la transition énergétique et à son acceptation par les communes-membres. Elle établit un budget de la Région Energie et se dote des ressources humaines nécessaires.
- 2) La Région dresse un bilan énergétique de son territoire.
- 3) La Région met en œuvre les projets sur la période 2024-2025

Documents

- Bilan énergétique de la Région Grand Chasseral
- Dossier de candidature Région Energie



Mont Soleil – Solar Express						Horizon A
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.P-A.9.4			La Goule SA	Communes municipale et bourgeoise de Saint-Imier, Région		Coordination en Cours

#### Description

- 1) Ce projet intervient dans le cadre du Solar Express, une opération 'commando' menée par la Confédération pour palier au déficit d'énergie en hiver.
- 2) L'électrification de la mobilité et des chauffages va augmenter la consommation et la garantie de ressources énergétiques suffisantes risque d'être mise à mal sans ressources supplémentaires en hydraulique, éolien, nucléaire, importations, etc. C'est en effet en hiver que la situation est la plus critique.
- 3) Le Solar Express (art. 71 a LEnE et 32 c OAT) vise ainsi à créer des installations photovoltaïques en altitude et hors zone à bâtir atteignant au moins 10 GWh/an (l'équivalent de 40 % de la consommation de Saint-Imier), avec une production optimisée pour l'hiver.
- 4) La cohabitation avec l'agriculture est un pilier essentiel du projet et chaque acteur devra faire un effort pour que ce soit gagnant-gagnant. Les panneaux seront à minimum 2.50 m de haut (hauteur totale 7 m) pour permettre le passage des animaux et des machines. Ils seront verticaux pour capter un maximum de rayonnement solaire en hiver et suffisamment espacés (14 m) pour éviter que l'ombrage d'un rang de panneaux sur l'autre ne pèjore la production.
- 5) Le tourisme et l'information seront aussi un élément important avec Espace découverte Energie (EdE) et les communes. La recherche et le développement seront réalisés avec l'EPFL, la BFH et la HE-Arc. Le projet permettra un retour d'expérience intéressant sur des centrales d'altitude et Mont-Soleil pourrait garder cette image de précurseur au niveau énergétique.
- 6) Le projet porte sur une surface de 12 à 14 ha, avec des problématiques liées à l'approvisionnement en eau du Vallon, la proximité des éoliennes, la biodiversité présente sur le terrain, les surfaces de fauche et de pâture, etc. La centrale solaire actuelle restera active et inchangée.
- 7) Le courant continu sera converti en courant alternatif et la basse tension sera convertie en moyenne tension. Le raccordement sera possible à partir de la centrale sans modifications des installations en-dehors du site.

Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Production indigène d'énergie sur un site stratégique</li> <li>▪ Expérimentation pour cohabitation avec prairies de fauche</li> <li>▪ Optimisation productible estival</li> <li>▪ Expérimentation gestion ombrage</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Accords des propriétaires</li> <li>2) Permis de construire</li> </ol>	





---

#### Opportunité et utilité

- a) La Région vise le maintien et le développement à long terme des activités des PNR. Pour cela, dans ses projets de développement et dans ses activités liées à l'aménagement du territoire, Jb.B prend en compte les visions et stratégies des PNR. La Région veille au minimum à ce que les projets de développement futurs ne mettent pas en danger l'inscription des PNR sur le long terme, mais au contraire la favorise.
- b) Les communes concernées veillent dans leurs activités et leur planification financière à coordonner leurs activités avec celles des PNR et à mettre en place les conditions favorables à un développement à long terme de ceux-ci.
- c) Une coordination entre les organes des PNR et la Région est instituée de manière à créer des synergies sur des projets de développement régional communs.

---

Coûts (*mios CHF*)

Clé de financement

---

#### Étape de mise en œuvre

- 1) Le périmètre du PNR Chasseral et celui du PNR Doubs sont représentés sur la carte CRTU. Le périmètre du PNR Chasseral est adapté à partir de 2025.
- 2) L'aménagement du territoire doit tenir compte des objectifs et des stratégies des PNR Chasseral et du Doubs, demandés par la Confédération et définis dans le détail dans les chartes respectives des deux PNR (*cf. documentation*).
- 3) En particulier, Cantons, Région et PNR doivent se coordonner en cas de d'élaboration d'un « programme de développement territorial » au sein des parcs.
- 4) La coordination entre les organes du PNR Chasseral et ceux de la Région est institutionnalisée. Cette coordination concerne notamment le développement de projets régionaux dans les domaines de l'énergie, de la mobilité, de la valorisation des valeurs naturelles et paysagère.
- 5) Une coordination entre la Région et le PNR Doubs reste à définir.

---

Responsabilité

Autres acteurs

PNR

Communes ; Région (*Jb.B, s.b/b*) ; OACOT ; SDT ; OFEV

---

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

---

#### Coordination Régulée

Besoin de coordination, interdépendance

---

#### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

---

#### Documents

- Charte 2022-2031 du PNR Chasseral
  - Charte 2023-2032 du PNR du Doubs
-

## Mesures concernant la mobilité

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.M			voir mesures
Ancien n°		Catégorie	
M		M	

### Description

#### 1) Rôle de la CRTU dans le domaine des lignes nationales

La qualité de l'offre et les infrastructures sur les lignes nationales sont du ressort de l'Office Fédéral des Transports (OFT). Les changements qui interviennent à ce niveau ont toutefois une incidence sur les lignes régionales (*par exemple, adaptation de l'infrastructure pour le maintien des bonnes correspondances dans les nœuds ferroviaires*).

#### 2) Rôle de la CRTU pour les lignes ferroviaires régionales

La CRTU doit déterminer les besoins à moyen et long termes pour les transports publics en relation avec l'évolution de l'urbanisation. La CRTU joue donc un rôle avant tout dans le domaine des infrastructures pour le trafic régional, soit, pour le Jura bernois, pour les lignes de train Bienne – La Chaux-de-Fonds / Bienne – Moutier / Moutier – Soleure / Tavannes – Le Noirmont.

#### 3) Rôle de la CRTU en ce qui concerne les lignes de bus et les funiculaires

L'offre par les lignes de bus ne concerne que marginalement la CRTU, car elle ne nécessite généralement pas d'infrastructures et relève donc avant tout d'adaptations au niveau de l'offre. A ce niveau, l'offre est déterminée tous les quatre ans par la CRT 1 dans le schéma d'offre régional. Ainsi, seuls les projets de lignes de bus ayant éventuellement une incidence sur l'aménagement du territoire ou d'autres mesures de la CRTU sont relevés.

L'offre TP des funiculaires est traitée de manière marginale dans la CRTU, car comme pour les bus, les funiculaires sont à étudier au niveau de l'offre avant tout et sont du ressort de la CRT 1.

#### 4) Rôle de la CRTU en ce qui concerne le transfert route-rail

Ce domaine n'est pas étudié spécifiquement dans le Jura bernois. La CRTU traite toutefois de cette question en lien avec le site de transbordement à la gare de Reconvilier.

### Opportunité et utilité

a) Anticiper les besoins de coordination entre les TP et l'urbanisation à moyen et long termes et indiquer les mesures d'adaptation des infrastructures régionales nécessaires.

b) Remarques concernant le programme PRODES :

Le développement de l'infrastructure ferroviaire va désormais passer par l'inscription des mesures dans le programme PRODES. Le Canton de Berne se coordonne avec les régions et les données des CRTU afin de transmettre ses besoins et ses mesures dans le programme PRODES. Ce travail a été réalisé en 2014 pour la première étape de PRODES. Les mesures inscrites dans cette première étape ont été validées par le parlement en 2017 et réalisées d'ici 2030.

### Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le Canton prend en charge 40 % des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100 % des coûts sur les routes cantonales.

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### Impact sur l'environnement

### Documents

## Mesures concernant les transports publics – Lignes nationales

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.TP-A			voir mesures
Ancien n°		Catégorie	
TP-Nat		TP-A	

### Description

1) Les projets concernant les infrastructures ferroviaires nationales sont de la compétence de l'Office Fédéral des Transports (*OFT*), en coordination avec les cantons, l'ARE et les entreprises de transports (*CFF, CJ, BLS*).

2) Grand Chasseral est concerné par les modifications sur ces lignes, notamment lorsqu'il y a des changements d'horaires. L'enjeu pour le Jura bernois dans ce contexte est de veiller à ce que les lignes régionales aient les infrastructures nécessaires afin de permettre le maintien des cadences souhaitées ainsi que la qualité des correspondances dans les nœuds ferroviaires (*Bienne, Moutier, Sonceboz, Tavannes, La Chaux-de-Fonds*).

### Opportunité et utilité

Suivi des modifications importantes dans l'infrastructure ferroviaire nationale et des incidences éventuelles sur les besoins de modifications dans l'infrastructure régionale (*cf. mesure CRTU **JB.TP-FL** infra pour l'état d'avancement dans la mise en œuvre de la LHand*).

### Clé de financement

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### Impact sur l'environnement

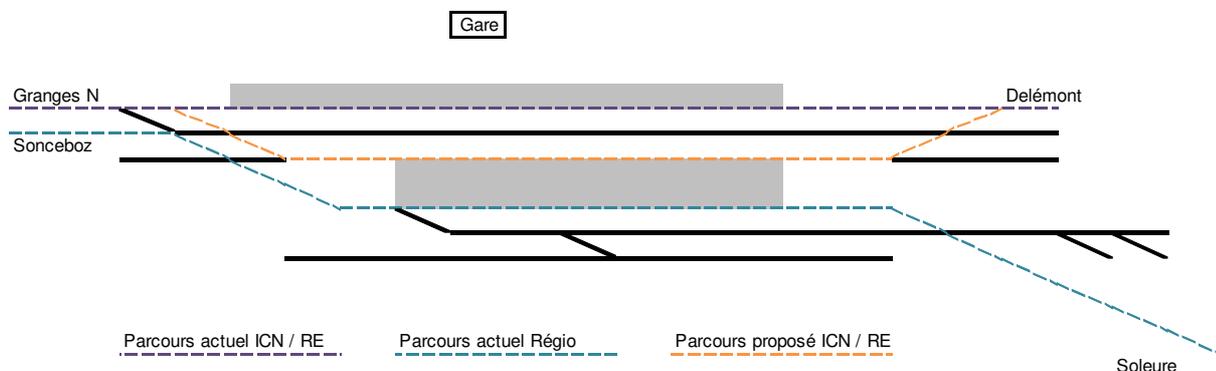
### Documents

- sites internet CFF, CJ et BLS.
- Mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés dans les gares et arrêts ferroviaires, 5e rapport sur l'avancement des travaux, décembre 2022, DETEC / OFT
- Loi sur les Transports Publics (*LCTP ; RSB 762.4*)

## Moutier – Adaptation de l'entrée en gare

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.TP-A.o1			Horizon C
Ancien n°		Catégorie	
TP-Nat.o1		TP-A	

Carte



Description

- 1) Le tracé à voie unique sur la ligne Bâle à Bienne ne permet qu'un choix d'horaire et empêche la possibilité d'améliorer la capacité de la ligne. Les seuls croisements possibles des trains s'effectuent dans les gares ou dans certaines haltes. La construction de doubles voies ainsi que l'amélioration des possibilités de croisements sur la ligne permettront une flexibilité de l'horaire ainsi qu'une amélioration de la capacité.
- 2) A l'heure actuelle, le doublement de la voie entre Delémont et Laufon est prévu à long terme, ainsi que des travaux entre Delémont et Choindoz.
- 3) Une adaptation de la gare de Moutier (*prolongement des voies doubles de part et d'autre des sorties de la gare*) est une option envisagée dans le cadre de mesures d'accélération de la ligne Bienne – Bâle.

Opportunité et utilité

État de la planification

État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

OFT

CFF

Coûts (*mios CHF*)

Demande de subvention cantonale

50

Clé de financement

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Information Préalable

Dépendance et limites avec d'autres Mesures

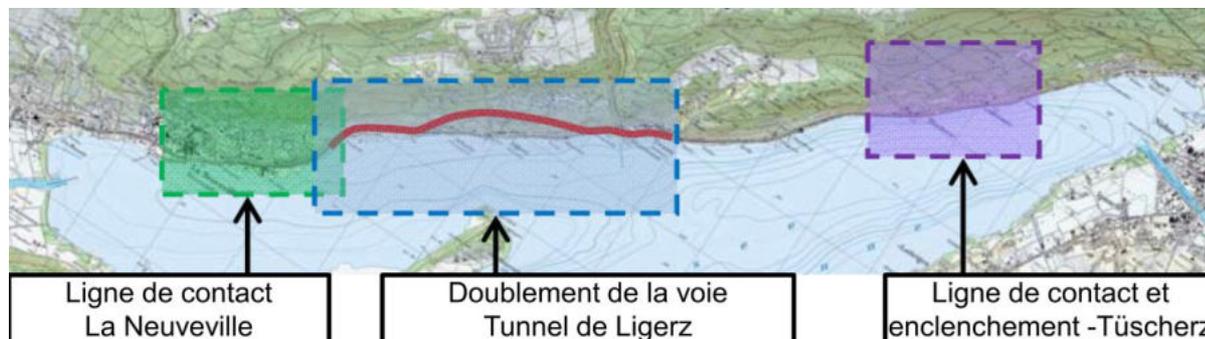
Documents

- Rapport de la Région de planification Ouest/CTSO, novembre 2014

## Gléresse – Doublement de la voie

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.TP-A.o2			Horizon A
Ancien n°		Catégorie	
TP-Nat.o2		TP-A	

Carte



Description

1) Entre Genève et Romanshorn le secteur de Gléresse est le seul qui ne soit pas pourvu d'une double voie. La réalisation d'un tunnel et la mise en place de la double voie à Gléresse permettront d'augmenter les capacités et d'accélérer un peu le temps de parcours.

2) La Confédération, l'OFT ainsi que les CFF ont décidé d'intégrer ce projet dans les priorités du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire PRODES (EA25). Son financement est garanti par le fonds FAIF (*Fonds et Aménagements d'Infrastructure Ferroviaire*).

3) Les travaux sont réalisés entre La Neuveville et Douanne sur la ligne Neuchâtel – Bienne et comprennent l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire actuelle ainsi que la construction d'un tunnel à double voie d'une longueur de 2,13 kilomètres dont le tracé sera parallèle à celui du tunnel routier existant de la N 5 et de sa galerie de secours.

4) La réalisation du tunnel de Gléresse aura des effets positifs sur la qualité de vie et du paysage de la rive gauche du Lac de Bienne. Une autre influence de la réalisation de ce projet c'est que la gare actuelle de Gléresse sera abandonnée. Ainsi, le funiculaire de Prêles – Gléresse n'aura plus un accès direct à une desserte avec le train. Une desserte avec le bus sera à prévoir en remplacement. Les conséquences de l'abandon de la gare de Gléresse sur l'offre en bus dans tout le secteur – y compris le Plateau de Diesse - n'ont pas encore été précisément étudiées. Une évaluation des possibilités pour la desserte par bus avait été proposée dans le cadre de l'étude d'aménagement pour la rive gauche du lac de Bienne en 2004 mais elle devra être réadaptée aux conditions d'horaires qui prévaudront en 2025, lors de l'entrée en service de ce tunnel.

5) Dans le cadre de la préparation du projet des CFF, un plan directeur intercommunal de réaffectation du tracé CFF a été validé par les communes concernées en 2018 et approuvé par l'OACOT en 2019. Les plans de protection des rives communaux devront également être partiellement révisés.

6) Des aléas juridiques ont prolongé la procédure d'adjudication du lot 2 qui concerne tous les travaux des tunnels, ainsi que les portails d'entrée Est et Ouest du tunnel. Cela a pour conséquence un report de la mise en service à fin 2029. Les CFF sont actuellement en train de retravailler le planning détaillé du chantier.

Responsabilité	Autres acteurs
OFT	CFF ; OTP ; Région

Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Demande de subvention cantonale
431	

État de coordination

Coordination Réglée

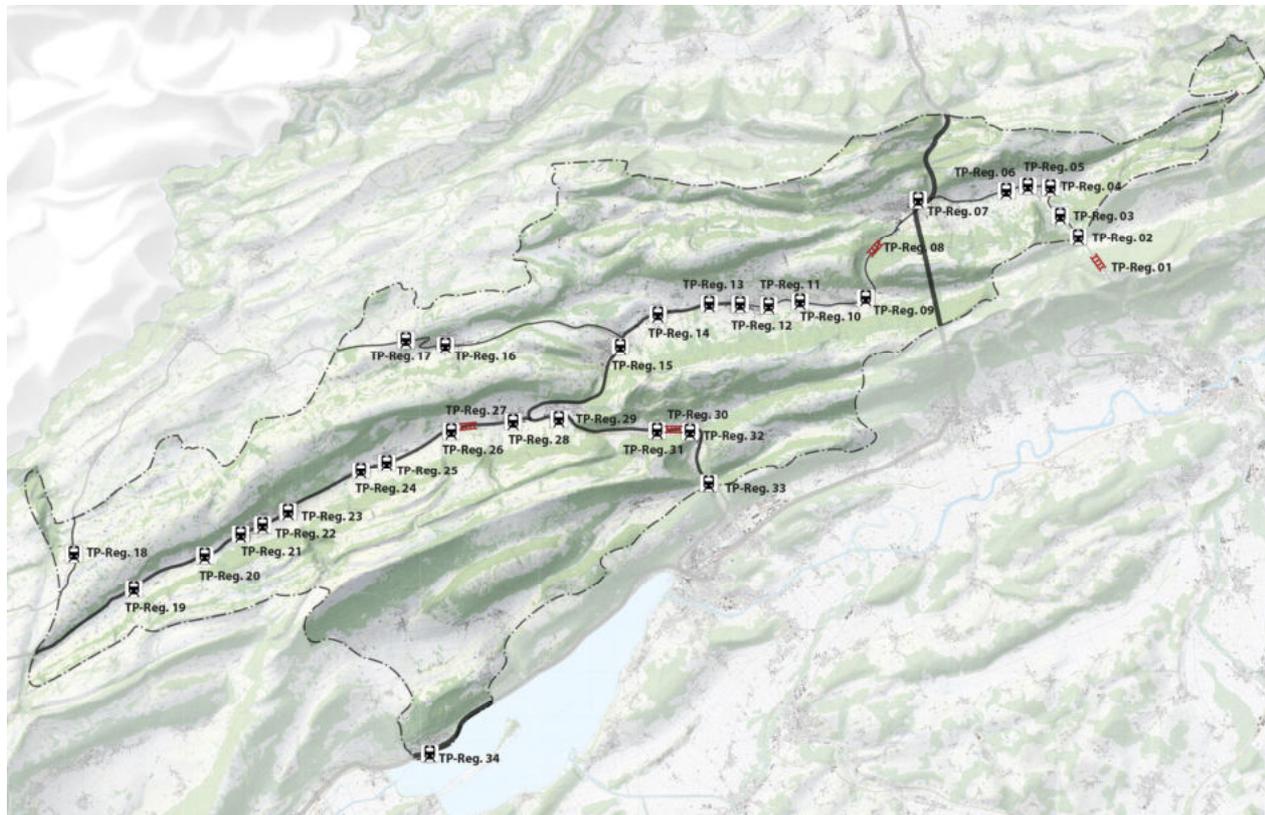
Documents

- Projet d'aménagement FAIF
- Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2013
- OFT, Plan sectoriel des transports, 2014
- Interventions traitées par le Conseil-exécutif
- Etude d'aménagement de la rive gauche du lac de Bienne, 2004

## Transports publics – Lignes régionales

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.TP-FL		voir mesures	voir mesures
Ancien n°		Catégorie	
TP-Reg		TP-FL	

Carte



### Description

- 1) Depuis la votation du 9 février 2014 sur le financement de l'infrastructure ferroviaire, les coûts de maintenance, d'exploitation et d'aménagement sont pris en charge par le nouveau Fonds d'Infrastructure Ferroviaire (FIF). Celui-ci permet de financer à long terme les coûts de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure actuelle ainsi que l'aménagement de nouvelles infrastructures ferroviaires.
- 2) Le FIF financera l'infrastructure ferroviaire des CFF et celle des chemins de fer privés. Jusqu'ici, cette dernière était en partie cofinancée par les cantons. Les Cantons, regroupés par régions d'aménagement, seront toujours des partenaires importants dans le choix et la priorisation des mesures. Dans ce contexte, le Canton de Berne prend en compte la synthèse des CRTU afin d'établir les projets qu'il défend auprès de la Confédération.
- 3) Ainsi, bien que les adaptations comme plus particulièrement la mise aux normes des quais (LHand) ne fassent pas partie des mesures à intégrer dans la CRTU, un état des lieux des différents projets en cours est établi dans la CRTU à des fins de coordination et de suivi des nombreuses mesures en chantier dans ce domaine.

La Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes Handicapées (LHand), entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004, a pour but de concrétiser le mandat constitutionnel (*art. 8, al. 4, Cst.*), à savoir d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées. Elle contient des dispositions propres à faciliter la participation des personnes handicapées à la vie sociale en les aidant notamment à être autonomes dans l'établissement de contacts sociaux, dans l'accomplissement d'une formation et dans l'exercice d'une activité professionnelle. A ce titre, il y a inégalité dans l'accès à une construction, à une installation, à un logement ou à un équipement ou véhicule des transports publics lorsque cet accès est impossible ou difficile pour les personnes handicapées pour des raisons d'architecture ou de conception du véhicule.

Afin d'assurer aux personnes handicapées des transports publics adaptés à leurs besoins, le Conseil fédéral édicte, à l'intention des entreprises concessionnaires, des prescriptions sur l'aménagement des gares, des haltes et des arrêts. Deux ordonnances<sup>4)</sup> concrétisent la LHand : OHand et OTHand.

4) L'Ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (*OTETHand, RS 151.342*), ayant été abrogée le 1er juillet 2016.

5) Fin 2021, plus de la moitié des gares et des arrêts répondaient aux exigences de la LHand : 928 des 1800 gares environ au total pouvaient déjà être utilisées de manière autonome et spontanée par des personnes à mobilité réduite. Selon les planifications actuelles (*déc. 2022*) des entreprises ferroviaires, 166 autres gares seront encore transformées avant l'expiration du délai fixé à fin 2023 dans la LHand.

6) Par rapport aux CRTU 2017/2021, la situation au niveau des investissements dans l'infrastructure ferroviaire s'est améliorée. En effet, le financement de l'assainissement du tunnel du Weissenstein est approuvé (*et les procédures de recours achevées*), comme la rénovation de la ligne et de trois gares (*tvx 2024-2025, JB.TP-FL.o1*), la nouvelle gare de la Clef sera mise en service en 2025 (*tvx 2024-2025*), le financement du déplacement de la gare de Villeret est aussi assuré mais à plus longue échéance et, les CFF vont totalement rénover plusieurs gares ces prochaines années sur leurs deux lignes. En outre, des travaux de modernisation sont aussi prévus par les CJ sur leur réseau (*Tavannes, Tramelan, La Ferrière*).

7) Etat d'avancement dans la mise en œuvre de la LHand à fin 2021 (*données des Gestionnaires d'Infrastructures - GI*) des arrêts ferroviaires et gares du Grand Chasseral :

Gare / arrêt	Gestionnaire d'Infrastructure (GI)	Conformité LHand fin 2023
Corcelles	BLS	non conforme
Corgémont	CFF	usage autonome et spontané possible
Cormoret	CFF	non conforme
Cortébert	CFF	usage autonome et spontané possible
Court	CFF	non conforme
Courtelary	CFF	non conforme
Crémines	BLS	usage autonome et spontané possible
Crémines Zoo	BLS	non conforme
Frinvillier-Taubenloch	CFF	usage autonome et spontané possible
Gänsbrunnen	BLS	non conforme
Grandval	BLS	non conforme
La Chaux-d'Abel	CJ	usage autonome et spontané possible
La Ferrière	CJ	non conforme
La Heutte	CFF	non conforme
La Neuveville	CFF	non conforme
Le Pied-d'Or	CJ	non conforme
Les Reussilles	CJ	usage autonome et spontané possible
Malleray-Bévilard	CFF	non conforme
Moutier	CFF	non conforme
Pontenet	CFF	non conforme
Reconvilier	CFF	non conforme
Renan	CFF	non conforme
Reuchenette-Péry	CFF	non conforme
Saint-Imier	CFF	usage autonome et spontané possible
Sonceboz-Sombeval	CFF	non conforme
Sonvilier	CFF	non conforme
Sorvilier	CFF	non conforme
Tavannes	CFF / CJ	non conforme
Tramelan	CJ	non conforme
Tramelan Chalet	CJ	usage autonome et spontané possible
Tramelan-Dessous	CJ	usage autonome et spontané possible
Villeret	CFF	usage autonome et spontané possible

8) Pour tous les projets d'adaptation retardés dont le début des travaux n'est prévu qu'après 2023 (*délai d'adaptation fixé dans la LHand*), l'OFT a exigé des Gestionnaires d'Infrastructures (GI) des calendriers et

des plans de financement contraignants (*407 gares et arrêts concernés*). A fin 2022, les échéances dans le Grand Chasseral données par les Gestionnaires d'Infrastructures étaient les suivantes :

Gare / arrêt	Gestionnaire d'Infrastructure (GI)	Début travaux	Mise en service
Corcelles	BLS	03.2024	12.2025
Cormoret	CFF	03.2024	06.2025
Court	CFF	06.2025	12.2026
Courtelay	CFF	En cours	12.2029
Crémines Zoo	BLS	03.2024	12.2025
Gänsbrunnen	BLS	03.2024	12.2025
Grandval	BLS	03.2024	12.2025
La Ferrière	CJ	Non défini	12.2028
La Heutte	CFF	12.2025	12.2029
La Neuveville	CFF	12.2028	12.2029
Le Pied-d'Or	CJ	Mesures de compensation	
Malleray-Bévilard	CFF	06.2025	12.2026
Moutier	CFF / BLS	04.2024	11.2025
Pontenet	CFF	12.2028	12.2029
Reconvilier	CFF	06.2025	12.2026
Renan	CFF	07.2027	07.2028
Reuchenette-Péry	CFF	12.2028	12.2029
Sonceboz-Sombeval	CFF	En cours	12.2024
Sonvilier	CFF	Mesures de compensation	
Sorvilier	CFF	Mesures de compensation	
Tavannes	CFF / CJ	06.2025	12.2026
Tramelan	CJ	Non défini	12.2026

9) Les projets d'infrastructures PRODES 2030 dans le Grand Chasseral sont les suivants :

- Nouvel arrêt TP de La Clé, Saint-Imier (**JB.TP-FL.21**)
- Nouvel arrêt TP de Les Faverges, Villeret (**JB.TP-FL.23**)
- Nouvel arrêt TP de La Cray / Pré Vercelin, Bévilard (**JB.TP-FL.11**)

10) A moyen et long termes, d'autres mesures seront sans doute nécessaires afin de maintenir ou de réaliser les lignes définies dans la Conception directrice de la CRTU du Jura bernois. Ces mesures seront à intégrer dans les programmes d'infrastructures qui suivront PRODES 2030 :

- Moutier, adaptation de la gare pour amélioration de l'offre (**JB.TP-FL.14**)
- Cortébert, doublement de la voie (**JB.TP-FL.26**)
- Péry - La Heutte, doublement de la voie (**JB.TP-FL.31**)
- Mesures d'accélération dans les Gorges de Court (**JB.TP-FL.08**)

11) Par ailleurs, la 'Conception relative au Transport Ferroviaire de Marchandises' (CTFM), élaborée par le Conseil fédéral (décembre 2017), fixe les bases du développement des diverses installations de fret ferroviaire. La CTFM ne crée ni un nouveau droit ni de nouvelles compétences, mais concrétise l'application de dispositions préexistantes. Elle contribue en cela à optimiser, du point de vue de la planification, l'entretien et le développement d'installations de fret ferroviaire et la réalisation de nouvelles installations. La CTFM formule à cet effet des principes de priorisation de l'emploi des fonds fédéraux pour les installations du fret ferroviaire. Il s'agit ainsi d'un instrument conforme à l'art. 13 LAT et le mandat d'élaboration est inscrit à l'art. 3 de la LTM. A ce titre, la Confédération définit dans l'annexe à la CTFM, soit le 'répertoire des installations du fret ferroviaire' (état déc. 2020), les installations de chargement et les gares de marchandises nécessaires au transport de marchandises par chemin de fer.

12) Dans le Grand Chasseral, les installations suivantes y sont inscrites :

- Gare de **La Ferrière** en tant que 'Gare de réception'
- Gare des **Reussilles** en tant que 'débords' et 'Gare de réception'
- Gare de **Tramelan** y sont inscrites en tant que 'Gare de réception'
- Gare de **Reuchenette-Péry** en tant que 'débords' et 'Grande gare de réception'
- Gare de **Court** en tant que 'Gare de réception'

13) Pour cette dernière, la Région appuie les démarches menées par la Commune dans le cadre de son projet 'Espace Gare' (cf. mesure CRTU **JB.U-RD.2.3**) et ainsi, de soustraire les installations de la gare de Court de la CTFM et d'assurer en gare de Reconvilier, aussi bien les prestations de réception du fret ferroviaire que de transbordement.

---

#### Opportunité et utilité

- Suivi de la réalisation et des impacts des nouvelles infrastructures sur le réseau régional.
- Définition et priorisation des mesures si nécessaire pour atteindre les objectifs de la Conception directrice, intégration de ces mesures dans les arrêtés des prochains programmes d'investissements de la Confédération.
- Evaluation et propositions en faveur du transfert modal en parallèle aux travaux de rénovation et modernisation des voies et des gares.
- Coordination avec les projets communaux des 'Quartiers de Gare'.

---

#### Clé de financement

---

#### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

---

#### Impact sur l'environnement

---

#### Documents

- Mesures B\_04, B\_10 et B\_14 PDC 2030
  - sites internet CFF, CJ et BLS
  - Mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés dans les gares et arrêts ferroviaires, 5e rapport sur l'avancement des travaux, décembre 2022, DETEC / OFT
  - Conception relative au Transport Ferroviaire de Marchandises (CTFM), Conseil fédéral (décembre 2017) et Répertoire des installations du fret ferroviaire (état déc. 2020)
  - Rapport de gestion 2022, CJ
  - Gare de Tramelan, Assainissement des installations ferroviaires, Rapport succinct de présentation du projet, CJ / SD Ingénierie, mai 2022
-

Tunnel du Weissenstein		Horizon A		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.o1	TP-Reg.o9			<b>Assainissement du tunnel du Weissenstein</b>
Brève description				
La rénovation du tunnel du Weissenstein a été approuvée par l'OFT en 2017. BLS prévoit de réaliser des travaux permettant d'utiliser ce tunnel encore pendant les 25 prochaines années. BLS en profite pour assainir d'autres tronçons de la ligne ( <i>par exemple viaduc de Corcelles</i> ) et adapter les gares de Crémises-Zoo, Corcelles et Grandval aux normes LHand.				
État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux
Travaux planifiés				04.2024
				Mise en service
				12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )
Crémises ( <i>portail Nord</i> )	OFT	BLS AG, Région	Coordination Régulée	85



Schéma des travaux 2024 – 2025 de la ligne BLS Soleure - Moutier



<b>Crémines - gare de Gänsbrunnen</b>		<b>Horizon A</b>			
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.o2				<b>Crémines - gare de Gänsbrunnen</b>	
Brève description					
Bien que située sur territoire bernois en sortie du tunnel du Weissenstein, cette gare ne dessert que la Commune voisine de Gänsbrunnen (SO). Mise en conformité LHand.					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Plans approuvés en 2018				03.2024	12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (mios CHF)
Crémines	BLS AG	Commune, Région	Coordination Régulée		

<b>Crémines - gare 'Zoo'</b>		<b>Horizon A</b>			
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.o3				<b>Crémines - gare 'Zoo'</b>	
Brève description					
Mise en conformité LHand / Examiner si un besoin particulier pour la mobilité douce est nécessaire sur cette gare en lien avec les activités touristiques du Sikypark.					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Plans approuvés en 2018				03.2024	12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (mios CHF)
Crémines	BLS AG	Commune, Région	Coordination Régulée		

<b>Corcelles - gare</b>		<b>Horizon A</b>			
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.o4				<b>Corcelles - gare</b>	
Brève description					
Projet publié à la Feuille Officielle en janvier 2021 avec la réalisation d'un nouveau quai d'une longueur de 110 m et l'installation d'un nouvel abri. Examiner si des parkings pour vélo ou voitures (P+R) peuvent être envisagés en lien avec la rénovation du viaduc.					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Plans approuvés en 2018				03.2024	12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (mios CHF)
Corcelles	BLS AG	Commune, Région	Coordination Régulée		

<b>Crémines - gare 'Village'</b>		<b>Horizon A</b>		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.o5				<b>Crémines - gare 'Village'</b>
Brève description				
Mise en conformité LHand / Examiner si un besoin en termes de place de parcs pour les vélos est nécessaire.				
État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux
Plans approuvés en 2018				Mise en service
				o3.2024
				12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	
Crémines	BLS AG	Commune, Région	Coordination Régulée	
				Coûts ( <i>mios CHF</i> )

<b>Grandval - gare</b>		<b>Horizon A</b>		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.o6				<b>Grandval - gare</b>
Brève description				
Mise en conformité LHand / Examiner si un besoin en termes de place de parcs pour les vélos est nécessaire.				
État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux
Plans approuvés en 2018				Mise en service
				o3.2024
				12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	
Grandval	BLS AG	Commune, Région	Coordination Régulée	
				Coûts ( <i>mios CHF</i> )

<b>Moutier – gare</b>		<b>Horizon A</b>		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.o7	TP-Reg.o4			<b>Moutier – gare</b>
Brève description				
Mise en conformité LHand. La mobilité douce et la mobilité combinée sont liées au projet de réaménagement de la gare N et S d'importance cantonale, cf. Concept 'Gare Sud' en attente des perspectives du nouveau PAL ( <i>Plan Spécial</i> ) et concept 'Gare Nord' concomitamment / à la suite des travaux CFF.				
État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux
Projet finalisé				Mise en service
				o4.2024
				11.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	
Moutier	CFF	Commune, Région	Coordination Régulée	
				Coûts ( <i>mios CHF</i> )

### Accélération dans les Gorges de Court Horizon C

N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.o8	TP-Reg.o8			<b>Mesures d'accélération dans les Gorges de Court</b>

#### Brève description

- 1) Les correspondances au nœud de Moutier sont très mauvaises et doivent être améliorées absolument.
- 2) Les temps de parcours dans les Gorges pourraient être raccourcis avec une amélioration des voies. Néanmoins, l'Office des transports publics estime de telles mesures d'accélération très coûteuses pour des raisons topographiques et par conséquent peu réalistes.
- 3) Cette mesure est maintenue dans la CRTU 2021 à titre informatif ; il est envisageable que les travaux prévus dans le cadre du Renouveau Intégral et Modernisation de la ligne 226 comprennent ce type de mesures.
- 4) L'étude sma 2019 a confirmé qu'il ne pourrait pas y avoir de meilleur horaire dans la vallée de Tavannes et des correspondances valables au nœud de Moutier sans améliorations de l'infrastructure. Pour l'instant, les mesures concernant l'infrastructure sont déjà décidées dans certaines gares de la Vallée de Tavannes et une modernisation de la ligne est prévue sur plusieurs km. D'autres mesures dans la Région pourraient aussi permettre cette amélioration de l'offre (*gare de croisement à La Heutte, mesures en gare de Moutier*). Si les mesures ci-dessus ne permettent pas une amélioration des horaires et de l'offre au nœud de Moutier, alors il faudra :
  - examiner si le raccourcissement des temps de parcours dans les Gorges de Moutier est nécessaire pour une offre bonne et stable à Moutier ;
  - si oui, inscrire cette mesure dans le prochain programme de financement de l'infrastructure de la Confédération ;
  - inscrire la réalisation de cette mesure dans un arrêté fédéral.

État de la planification			État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
-			-		-	-
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Moutier	OFT / CFF	Communes, Région	Information Préalable			

### Court - gare Horizon A

N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.o9				<b>Court - gare</b>

#### Brève description

- 1) Au niveau des travaux techniques prévus :
  - mise en conformité LHand ;
  - gare de croisement permettant des entrées simultanées de trains à 60 km/h ;
  - maintien des possibilités de transbordement de mazout pour l'entreprise Mérillat ;
  - deux quais et l'aménagement d'un sous voie ;
  - modernisation de la gare implique son automatisation, une partie des bâtiments actuels de contrôles pourra être utilisée à d'autres fins ;
  - perron de déchargement pourrait être démantelé.
- 2) Relations avec l'urbanisation et la mobilité douce :
  - Le passage sous voie étant décidé dans l'avant-projet des CFF, cela donne à la Commune de Court l'opportunité d'améliorer la qualité de la desserte de la rive droite de la Birse (*secteur de La Nancoran*) sous réserve qu'un pont soit construit au-dessus de la Birse.
  - La Commune de Court revoit actuellement son PAL et entend profiter du projet des CFF pour examiner le bon potentiel de densification et d'amélioration esthétique du site. Elle planche sur une restructuration de la zone situées aux abords de la gare, à travers le projet de Plan de Quartier 'Espace Gare' (**JB.U-RD.2.5**).

3) A long terme, la réalisation d'une extension de la zone d'Activités des Condemines en direction de la Nancoran reste une priorité régionale, car c'est le seul secteur de développement industriel qui pourra avoir une qualité de desserte de niveau D si la passerelle sur la Birse se réalise.

4) Une bonne partie de la Commune de Court se situe hors de la qualité de desserte, pour les habitants concernés il est important d'adapter la gare à la mobilité combinée en relation avec des réflexions d'urbanisme :

- environ 40 vélos sont comptés autour de la gare, une solution est nécessaire pour le parking des 2-roues
- des places dédiées au dépôt de voitures pour des personnes du Village qui vont travailler à Moutier, Bienne ou encore Delémont (*les flux de pendulaires s'intensifieront dans ces directions si les horaires et correspondances sont améliorés dès l'heure 2026 au nœud de Moutier*).

5) La Gare de Court figure par ailleurs au 'répertoire des installations du fret ferroviaire' (*état déc. 2020*) de la CTFM en tant que 'Gare de réception'. A ce titre, la Région appuie les démarches menées par la Commune dans le cadre de son projet 'Espace Gare' (*cf. mesure CRTU JB.U-RD.2.5*) et ainsi, de soustraire les installations de la gare de Court de la CTFM et d'assurer en gare de Reconvilier, aussi bien les prestations de réception du fret ferroviaire que de transbordement.

État de la planification			État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Projet en cours					06.2025	12.2026
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Court	CFF	Commune, Région	Coordination Régulée			

Sorvilier - gare		Horizon A		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.10				<b>Sorvilier - gare</b>

Brève description

1) La mise en conformité de la LHand pour la gare de Sorvilier est une mesure jugée « disproportionnée » par l'OFT (*pondération coûts – utilisation*).

2) La configuration de la gare rend tous travaux très difficiles à cet endroit, d'un point de vue technique et en lien notamment avec les deux passages à niveau qui encadrent de manière étroite le quai de la gare.

3) Des mesures organisationnelles uniquement sont donc prévues (*aide des personnes à mobilité réduite sur appel*) et il y aura lieu d'apprécier l'installation d'un abris deux roues (*aucun moyen actuellement de parquer son vélo à la gare*).

État de la planification			État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Projet en cours			L'OFT juge la mesure disproportionnée		06.2025	12.2026
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Sorvilier	CFF	Commune, Région	Coordination Régulée			

Valbirse– Pré Vercelin		Horizon C		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.11	TP-Reg.o3			<b>Valbirse– Nouvel arrêt de Pré Vercelin</b>

Brève description

1) Ce projet d'arrêt a le meilleur potentiel sur la ligne 226 en termes de personnes et d'emplois qui seraient nouvellement desservis. Le Canton voulait réaliser cet arrêt, mais pour des questions de coûts la Commune de Bévillard n'avait pas souhaité cet arrêt en janvier 2013. En 2014 la votation sur le FAIF a changé la situation, puisque désormais les coûts



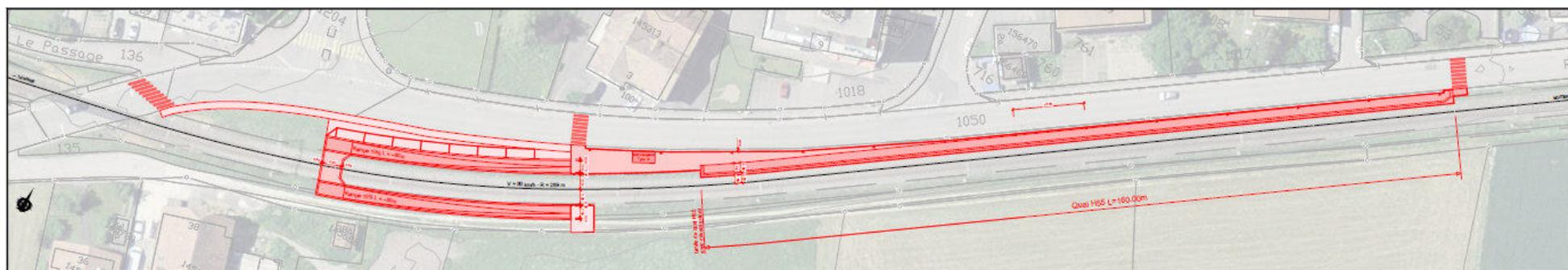
d'infrastructures ne sont plus en partie à charge de la Commune (*aujourd'hui Commune de Valbirse*). Dans le cadre du projet-pilote de Centres en réseau, un des meilleurs sites potentiels pour accueillir une future zone d'Activités d'importance régionale se situe vers l'arrêt prévu de Pré Vercelin.

2) Enfin, on relèvera que le déplacement de la Schaublin a amené un nombre important d'emplois dans ce secteur ; un aménagement piétonnier au-dessus de la Birse permettrait de mettre ces emplois dans une excellente qualité de desserte.

3) Pour ces différentes raisons, la Région a soutenu la réalisation de cet arrêt TP dans le cadre de PRODES 2030, notamment en mettant en exergue les possibilités existantes et potentielles d'urbanisation autour de ce futur arrêt examinées dans le cadre du projet de Centres en réseau.

4) Malheureusement, cet arrêt n'a pas été considéré comme prioritaire par rapport à d'autres ailleurs en Suisse et ne figure pas dans l'arrêt fédéral relatif à PRODES. La CRTU propose donc de laisser cet arrêt en 'information préalable' (*à l'image de la mesure B\_o4 PDC 2030*) pour une réalisation lointaine en fonction d'un changement important des circonstances par rapport à la situation actuelle.

5) La CRT 1 propose par contre d'agir dans ce secteur, car la problématique de la très faible qualité de desserte pour Valbirse (*61%, toute la partie Est de la commune très éloignée de la gare – cela laisse plus de 1'500 personnes hors qualité de desserte*) n'est pas résolue.



Avant-projet de la nouvelle halte de Pré Vercelin (*source ATB SA*).

État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
1) En l'absence de l'inscription de cet arrêt dans le programme - PRODES et en fonction des difficultés à mettre en place un horaire systématique dans la Vallée de Tavannes, la réalisation d'un arrêt à Bévilard est très hypothétique.				2035 ?	?
2) La réalisation de cet arrêt TP serait de toute façon très éloignée dans le temps ( <i>au-delà de 2035</i> ).					
3) D'un point de vue régional, une autre solution devrait être envisagée par la Commune pour donner une qualité de desserte aux habitants et emplois de Bévilard ainsi qu'à la piscine de l'Orval.					
4) Cette réflexion doit commencer dès à présent, pour que l'espace gare de Malleray puisse être adapté à d'éventuels bus après des travaux des CFF en 2025/2026.					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Valbirse	CFF	Commune, Région	Information Préalable	3,5	

Valbirse - gare de Malleray		Horizon A		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.12				<b>Valbirse - gare de Malleray</b>

Brève description

Au niveau des travaux techniques prévus :

- mise en conformité LHand - du moins mesures très proches des objectifs LHand ;
- la question de savoir si les trains pourront croiser dans cette gare est ouverte. Deux voies vont rester à coup sûr mais la fonction de croisement de la 2<sup>ème</sup> voie dépendra des besoins afin d'assurer les horaires à l'horizon 2035 ;
- la modernisation de la gare implique son automatisé, une partie des bâtiments actuels de contrôles pourra être utilisée à d'autres fins ;
- le Perron de déchargement pourrait être démantelé.
- Commentaires de la Région en relations avec l'urbanisation, les horaires TP et la mobilité douce :
- Au vu de la difficulté d'assurer des horaires et correspondances dans le Jura bernois, le maintien des possibilités de croisements des trains à Malleray est important. Il faut éviter des démantèlements de voies, l'histoire montre qu'on regrette souvent l'absence de points de croisements. D'autre part, un passage sous voie permettrait d'améliorer sensiblement la perméabilité des circulations piétonnières dans ce secteur.
- Une grande partie des habitants de Valbirse se situe hors de la qualité de desserte (*61% des habitants dans la qualité de desserte, soit 1'500 personnes hors qualité desserte, absence de desserte pour plusieurs secteurs d'activités et pas de desserte pour la zone d'activités potentielle de Nomlieutenant / Pré Vercelin*), par ce constat il est important d'adapter la gare à la mobilité combinée en relation avec des réflexions d'urbanisme, et cela même en cas de développement d'un service de rabattement vers la gare par des bus :
- environ 20-30 vélos sont comptés autour de la gare, une solution est nécessaire pour améliorer le parking des 2-roues ;
- des places dédiées au dépôt de voitures pour des personnes du Village qui vont travailler à Moutier, Biemme, ... (*les flux de pendulaires s'intensifieront dans ces directions si les horaires et correspondances sont améliorés dès l'heure 2026 au nœud de Moutier*) pourraient être installés tout comme, des offres de mobilité partagée et électrique ;
- en cas de requalification des alentours de la gare, la vision d'aménagement à moyen terme doit prévoir la présence de bus ;
- une requalification de la route cantonale en parallèle aux travaux des alentours de la gare permettrait d'excellentes coordinations de mise en œuvre.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Projet en cours				06.2025	12.2026
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (mios CHF)	
Valbirse	CFF	Commune, Région	Coordination Régulée		

Valbirse - gare de Pontenet		Horizons A/B		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.13				<b>Valbirse - gare de Pontenet</b>

Brève description

Gare déjà aux normes, quelques adaptations seulement sont prévues.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Projet en cours				12.2028	12.2029
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (mios CHF)	
Valbirse	CFF	Commune, Région	Coordination Régulée		



Reconvilier - gare		Horizon A		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.14				<b>Reconvilier - gare</b>

Brève description

1) **Travaux techniques prévus**

- mise en conformité LHand ;
- l'avant-projet des CFF prévoit qu'un seul quai soit maintenu ;
- une deuxième voie reste ouverte mais pour une utilisation technique uniquement ;
- la modernisation de la gare implique son automatisation, une partie des bâtiments actuels de contrôles pourra être utilisée à d'autres fins ;
- le perron de déchargement devrait être maintenu, sa déconstruction n'est pas aisée (*béton armé*).

2) **Transbordement**

- La gare de Reconvilier figure comme « place de transbordement et point de départ des routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels » selon l'annexe à l'art. 10 de l'Ordonnance cantonale sur les Routes. Les transports dont il est question ici sont essentiellement des transformateurs électriques et l'acheminement de tels éléments se fait tous les 10-20 ans. (*longueur d'action d'au moins 100 m.*).
- PDC 2030 Mesure B\_15 - Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels :  
Des tronçons de routes nationales, cantonales et communales sont définis comme routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels de charges indivisibles. Ces routes permettent de desservir les centrales et sous-stations électriques importantes pour l'approvisionnement national. Les routes d'approvisionnement sont régies par les articles 10 et 11 de l'Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les Routes (*OR, RSB 732.111.1*) et désignées dans l'annexe 1 de la même OR.
- Nonobstant, la Commune de Reconvilier est en droit d'obtenir la démolition du quai de chargement /déchargement afin de mettre l'espace ainsi libéré à disposition de l'aménagement d'un P+R, voir B+R

3) **Aménagement des alentours de la gare**

La situation est très dynamique à Reconvilier dans le secteur gare avec le projet ABR et le projet des Champs Biains. L'OPC et la Commune collaborent ainsi à la requalification de la Grand'Rue et de la Route de Saules.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Avant-projet				06.2025	12.2026
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Reconvilier	CFF	Commune, Région	Coordination en Cours		

Tavannes - gare		Horizon A		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.15				<b>Tavannes - gare</b>

Brève description

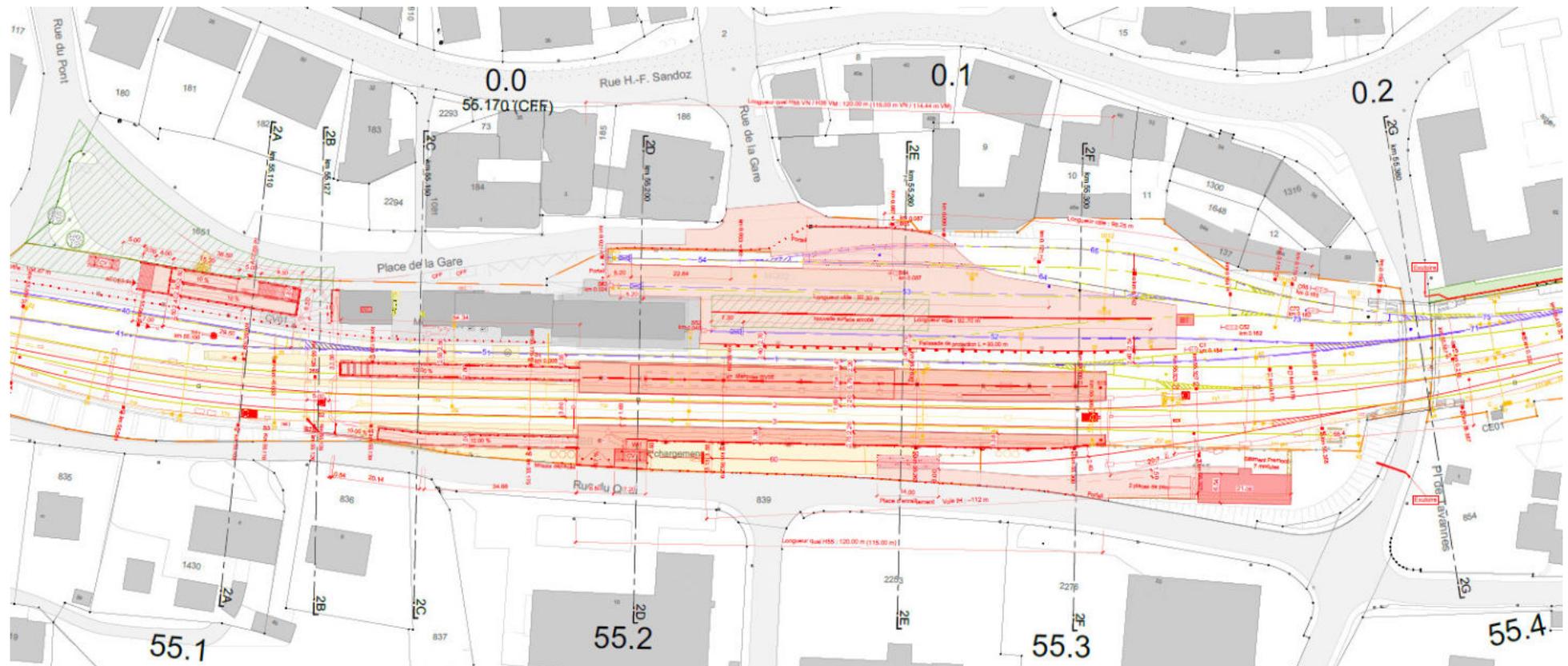
Travaux techniques prévus :

- mise en conformité LHand ;
- maintien de trois voies, deux quais pour les voyageurs – avec un passage sous voie, et la 3<sup>ème</sup> voie pour le service ;
- un quai sera commun avec le quai CJ, le passage des voyageurs entre la voie normale et la voie étroite en sera facilité et plus rapide ;
- mesures d'accélération : entrées à 60 kmh simultanées ;



- la modernisation de la gare implique son automatisation, une partie des bâtiments actuels de contrôles pourra être utilisée à d'autres fins ;
- les possibilités de transbordement des CJ sont maintenues en l'état (*déchet, acheminement des trains pour réparation au centre de Tramelan, ...*).

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Projet ferroviaire finalisé / projet communal en cours pour la Place				06.2025	12.2026
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (mios CHF)	
Tavannes	CFF / CJ	Commune, Région	Coordination Régulée		

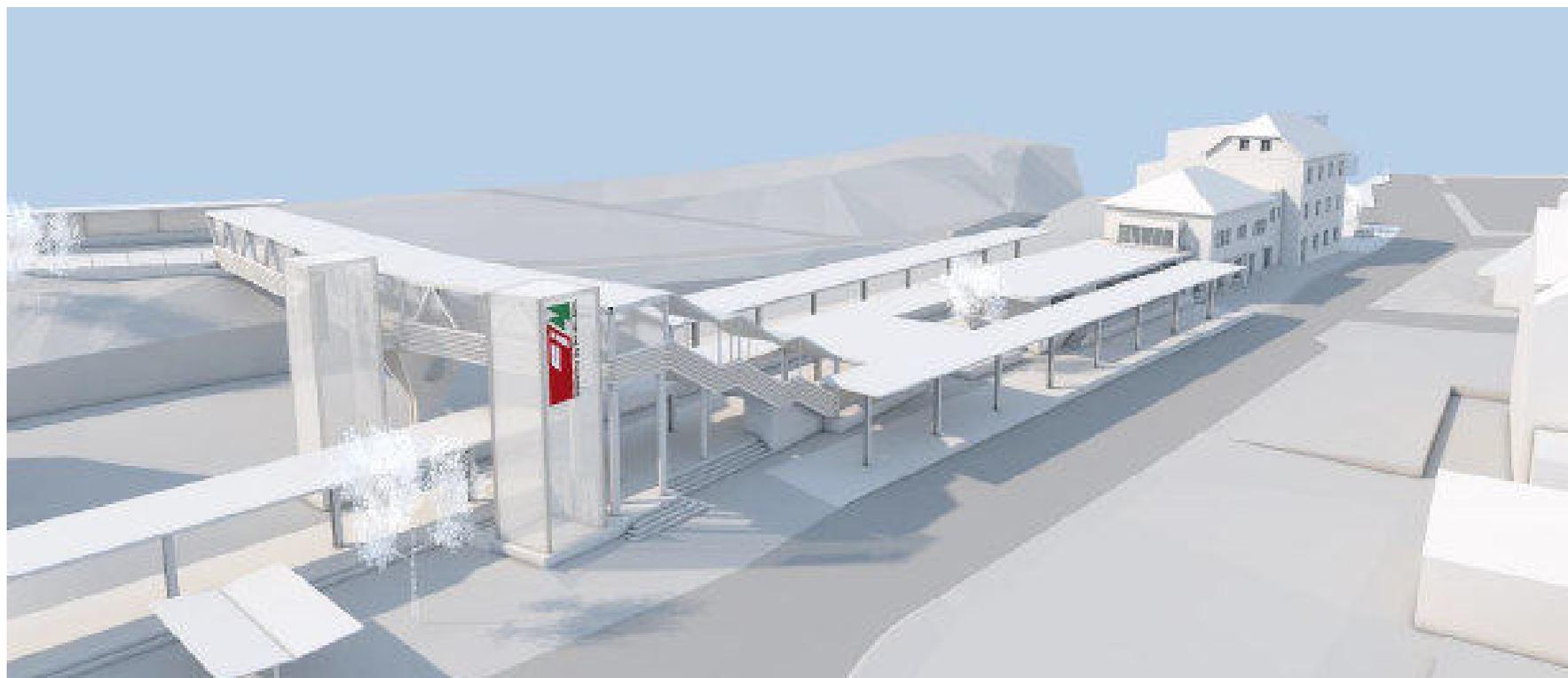


Tramelan - halte Tramelan-Dessous					Tâche Durable		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre			
JB.TP-FL.16 a				<b>Tramelan - halte Tramelan-Dessous</b>			
Brève description							
Le quai a été rehaussé, les bordures remplacées sur 60 mètres environ et les accès assainis. Une rampe compatible LHand permettant d'accéder à la halte a été créée. L'abri a été remplacé ; sa nouvelle construction en verre devrait permettre de limiter les déprédations et surtout de la rendre plus agréable pour les clients. Cette halte est ainsi conforme aux normes en vigueur. Un nouveau système d'éclairage LED intelligent via la main courante a été installé ; celle-ci permet de diminuer significativement la consommation d'énergie.							
État de la planification			État du financement et des travaux		Début des travaux		Mise en service
-			-		-		2022
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (mios CHF)		
Tramelan	CJ	Commune, Région	-		-		

Tramelan - gare					Horizon A		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre			
JB.TP-FL.16 b				<b>Tramelan - gare</b>			
Brève description							
1) L'assainissement des installations ferroviaires de la gare et des équipements alentours a pour but d'améliorer la sécurité des usagers du rail. Les travaux d'assainissement nécessitent le renouvellement intégral de la voie ferrée et du passage à niveau, la redéfinition des quais et des accès, le renouvellement de la ligne de contact ainsi que des installations de sécurité, ainsi que la construction d'un passage supérieur.							
2) Les ayants-droit de Tramelan ont accepté le 25 septembre 2022, par 66,2 % des voix la participation de la Commune au projet de réaménagement de la gare. Ce crédit d'une valeur de près de 1,37 million de francs participera entre autres à l'aménagement de nouveaux quais de bus avec marquise ou encore de l'aménagement du passage supérieur et de ses accès.							
3) Initialement prévus dès 2025 pour une mise en service en 2027, les travaux ne débiteront probablement qu'à partir de 2027 ; la coordination avec les travaux à mener en gare de Tavannes, pour une réalisation concomitante dans les deux gares, s'avère plus 'besogneuse' que prévu.							
4) Nota : la Gare de Tramelan figure au 'répertoire des installations du fret ferroviaire' (état déc. 2020) de la CTFM en tant que 'Gare de réception'.							
État de la planification			État du financement et des travaux		Début des travaux		Mise en service
Projet en cours d'élaboration					2027 ?		2029 ?
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (mios CHF)		
Tramelan	CJ	Commune, Région	Coordination Régulée		23		

Aménagements de la Gare de Tramelan, Maquette Burri et Partenaires (ci-dessous)





Tramelan - halte Chalet		Tâche Durable			
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.16 c				<b>Tramelan - halte Chalet</b>	
Brève description					
En 2021, le quai a été assaini et rehaussé et les bordures remplacées sur 50 mètres ; cette halte est maintenant conforme aux normes en vigueur. Un abri à vélos a par ailleurs été installé.					
État de la planification			État du financement et des travaux		Début des travaux
-			-		Mise en service
					2021
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (mios CHF)
Tramelan	CJ	Commune, Région	-		-



Les Reussilles - gare		Tâche Durable		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.17 a				<b>Les Reussilles - gare</b>

Brève description

Pas de travaux prévus à notre connaissance à cette gare

Nota : la Gare des Reussilles figure au 'répertoire des installations du fret ferroviaire' (*état déc. 2020*) de la CTFM en tant que 'débords' et 'Gare de réception'.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Pas de projet		-		-	-
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Tramelan	CJ	Commune, Région	-	-	

Le Pied d'Or - halte		Tâche Durable		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.17 b				<b>Le Pied d'Or - halte</b>

Brève description

Pas de travaux prévus pour cette halte au bénéfice de 'mesures de compensation'.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Mesures de compensation		-		-	-
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Tramelan	CJ	Commune, Région	-	-	

La Chaux d'Abel - halte		Tâche Durable		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.18 a				<b>La Chaux d'Abel - halte</b>

Brève description

Gare modernisée en 2018 avec l'installation d'un nouvel abri, abri pour vélo, places de stationnement (+ reprise du passage à niveau sur la RC)

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Pas de projet		-		-	2018
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
La Ferrière	CJ	Commune, Région	-	-	



La Ferrière - gare		Horizon A		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.18 b				<b>La Ferrière - gare</b>

Brève description

Avec le développement de l'offre entre La Chaux-de-Fonds et Saignelégier, la gare de La Ferrière devient un point de croisement pour les trains cadencés à la ½ h, mais également pour les trains de marchandises. Pour stabiliser les horaires, la gare doit être modernisée, les vitesses de circulation augmentées. La Commune doit ainsi établir rapidement son projet d'aménagement du secteur Gare et de la 'Place Gagnebin' inscrite à son Projet de Territoire pour s'assurer d'une indispensable coordination avec les travaux CJ.

Nota : la Gare de La Ferrière figure au 'répertoire des installations du fret ferroviaire' (*état déc. 2o2o*) de la CTFM en tant que 'Gare de réception'.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Projet en cours				Non défini	12.2o28
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
La Ferrière	CJ	Commune, Région	Coordination en Cours		

Renan - gare		Horizon A		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.19				<b>Renan - gare</b>

Brève description

Mise aux normes contrainte. Tenir l'offre actuelle nécessite deux quais, rédhibitoire en coût et rend la mise aux normes non nécessaire selon la pondération coût-utilisation de l'OFS !?

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Projet en suspend				o7.2o27	o7.2o28
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Renan	CFF	Commune, Région	Coordination en Cours		

Sonvilier - gare		Tâche Durable		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.2o				<b>Sonvilier - gare</b>

Brève description

Gare au bénéfice de 'mesures de compensation'.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Pas de projet				-	-
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Sonvilier	CFF	Commune, Région	-		



**Saint-Imier– Nouvelle gare de La Clef Horizon A**

N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.21	TP-Reg.01			<b>Saint-Imier– Nouvelle gare de La Clef</b>

Brève description

- 1) La réalisation de cette nouvelle halte CFF est déterminante pour tout le secteur de La Clef et son potentiel de développement et, également pour les personnels et visiteurs de l'hôpital et du home de La Roseraie.
- 2) Pour rappel, la population avait voté en 2013 un crédit de 1,52 million de francs pour cet arrêt qui verra (*enfin, les travaux étaient initialement prévus en 2020*) sa mise en service, avec les trains reliant Bienne à La Chaux-de-Fonds, dès la fin de l'année 2025. In fine, la Commune de St-Imier participera à hauteur d'environ 260'000 CHF, soit une somme bien moindre comparée à celle acceptée en votation populaire le 22 septembre 2013.



État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Projet finalisé ( <i>coord. réglée in mesure B_o4 PDC 2030</i> )		Financement assuré par le FAIF		01.05.2024	12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Saint-Imier	CFF, OFT	Commune, Région	Coordination Régulée	5	



<b>Saint-Imier - gare Centre</b>		<b>Tâche durable</b>			
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.22				<b>Saint-Imier - gare Centre</b>	
Brève description					
Gare déjà mise aux normes.					
État de la planification			État du financement et des travaux		Mise en service
Pas de projet			-		-
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts ( <i>mios CHF</i> )
Saint-Imier	CFF	Commune, Région	-		-

<b>Villeret– gare des Faverges</b>		<b>Horizon C</b>			
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.23	TP-Reg.o2			<b>Villeret– Déplacement de la gare actuelle aux Faverges</b>	
Brève description					
La gare actuelle de Villeret est excentrée par rapport à l'urbanisation et surtout par rapport à la zone d'Activités des Faverges qui s'est fortement développée ces dernières années. Au programme PRODES la gare doit être déplacée pour mieux cibler les besoins. Une opération qui ne relève pas de l'aménagement du réseau mais du maintien de la substance. La réalisation et le financement de la nouvelle halte sont ainsi assigné au cadre du programme de maintien de la substance.					
État de la planification			État du financement et des travaux		Mise en service
Coord. en cours in mesure B_o4 PDC 2030					?
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts ( <i>mios CHF</i> )
Villeret	CFF	Commune, Région	Coordination en Cours		4

<b>Cormoret - gare</b>		<b>Horizon A</b>			
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.24				<b>Cormoret - gare</b>	
Brève description					
,Remodelage' LHand avec quai rehaussé et rallongé de 30 m en direction de Courtelary, abri voyageur quelque peu déplacé, une rampe, ainsi qu'un mobilier de quai renouvelé.					
État de la planification			État du financement et des travaux		Mise en service
					o3.2024
					o6.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts ( <i>mios CHF</i> )
Cormoret	CFF	Commune, Région	Coordination Régulée		



<b>Courtelay - gare</b>		<b>Horizon A</b>		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.25				<b>Courtelay - gare</b>

Brève description

La commune souhaite étudier la possibilité d'installer des bornes de recharges pour véhicules électriques à 2 ou 4 roues.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Ce projet pourrait s'inscrire dans le projet de centrales de mobilité autour du massif de Chasseral menés par la Région et le PNRC				2027 ?	12.2029
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (mios CHF)
Courtelay	CFF	Commune, Région	Coordination Régulée		

<b>Cortébert - gare</b>		<b>Tâche Durable</b>		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.26				<b>Cortébert - gare</b>

Brève description

Pas de travaux prévus à notre connaissance à cette gare. Dans le cadre de la modification en cours du PAL de Cortébert, tout le secteur 'Gare -Ruaux' sera affecté à une ZPO avec pour principal objectif la valorisation et la densification du secteur central de la localité.

Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (mios CHF)
Cortébert	CFF	Commune, Région	-		-

<b>Cortébert– Doublement de la voie</b>		<b>Horizon C</b>		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.27	TP-Reg.o6			<b>Cortébert– Doublement de la voie</b>

Brève description

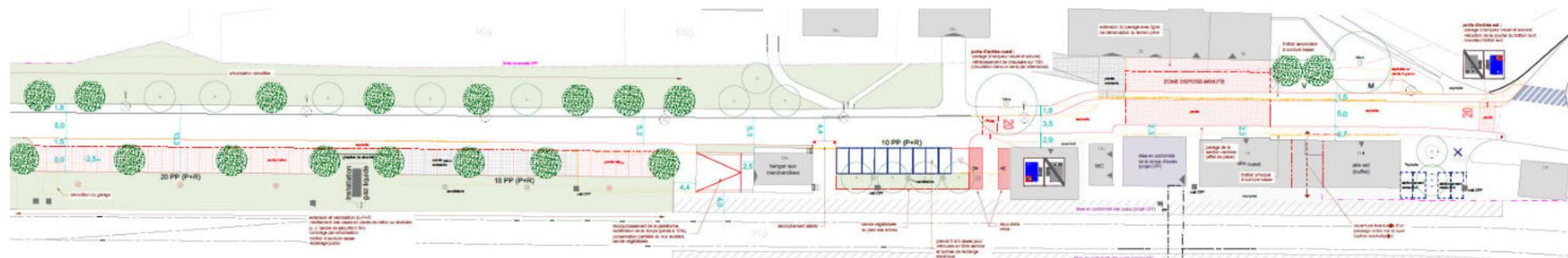
Afin de garantir à moyen et long terme la qualité de l'offre sur la ligne 225 dans le Vallon de Saint-Imier, il est probable qu'une mesure d'accélération soit nécessaire (*soit à Cortébert / soit à La Heutte*). Actuellement, le projet prioritaire semble être la réalisation d'un croisement à La Heutte, entre Cortébert et Corgémont les travaux seraient en effet plus coûteux.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
En suspend					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (mios CHF)
Cortébert	CFF	Commune, Région	Information Préalable		40



Corgémont - gare		Tâche Durable			
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.28				<b>Corgémont - gare</b>	
Brève description					
Pas de travaux prévus à notre connaissance à cette gare					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Pas de projet			-	-	-
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (mios CHF)	
Corgémont	CFF	Commune, Région	-	-	

Sonceboz-Sombeval - gare		Horizon A			
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.29				<b>Sonceboz-Sombeval - gare</b>	
Brève description					
Mise en conformité LHand de cette gare, qui accueille quelque 3'000 clients quotidiens avec, projet de réaménagement des alentours de la gare et de la circulation ( <i>zone de rencontre</i> ), augmentation des places P+R, augmentation des places pour les vélos, ... Les aménagements sont prévus pour supporter un développement d'une offre TP par bus.					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Projet communal à finaliser				En cours	12.2024
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (mios CHF)	
Sonceboz-Sombeval	CFF	Commune, Région	Coordination Régulée	34	



La Heutte - gare		Horizon A		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.30				<b>La Heutte - gare</b>

Brève description

Mise aux normes de la longueur des quais avec le passage de rames GTW de 55 m. de long à des rames Domino de 75 m (*lorsque la composition est double, 150 m*). Dans le même temps, l'OFT et le Canton examinent, pour assurer horaires et correspondances, une gare de croisement à La Heutte. Solution que soutient la Région pour une réalisation de multiples raisons et dans les meilleurs délais

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Planification en cours				?	12.2029
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (mios CHF)	
Péry-La Heutte	GFF	Commune, Région	Coordination en Cours		

La Heutte-Péry – Doublement de voie		Horizon C		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.31	TP-Reg.o7			<b>La Heutte-Péry – Doublement de voie</b>

Brève description

Afin de garantir à moyen et long termes la qualité de l'offre dans le Vallon de Saint-Imier, il est probable qu'une mesure d'accélération soit nécessaire (soit à Cortébert / soit à La Heutte). La mesure consisterait à créer un îlot de croisement, soit une double voie, entre Péry et La Heutte. Elle provoquerait par contre un déplacement de la gare de La Heutte ! Du point de vue de la Région, si la réalisation d'une gare de croisement à La Heutte est suffisante, d'évidence la présente Mesure devient caduque.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
En suspend					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (mios CHF)	
Péry-La Heutte	OFT	Commune, Région	Information Préalable	38	

Reuchenette-Péry - gare		Horizon A		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.32				<b>Reuchenette-Péry - gare</b>

Brève description

A tous points de vue dangereuse, la gare de Péry ne correspond plus, depuis bien trop longtemps, aux normes de sécurité mais, jusqu'à ce jour, pas moyen de faire entendre la voix de la raison et de la sécurité des usagers !

La sécurisation du quai est sa mise aux normes LHand sont primordiales avec, pour éventuelle solution, la réalisation d'une gare de croisement à La Heutte.

Avec le potentiel de développement du secteur des Champs l'Allemand et la desserte par bus des Champs de Boujean, la gare de Péry tend aux objectifs de l'agglomération biennoise en terme de plafonnement des TIM et de transfert modal.

Nota : la Gare de Reuchenette - Péry figure au 'répertoire des installations du fret ferroviaire' (*état déc. 2020*) de la CTFM en tant que 'Débords' (*formation des trains de marchandises*)



et 'Grande gare de réception'.

État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Planification en cours				12.2028	12.2029
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Péry-La Heutte	OFT	Commune, Région	Coordination en Cours		

### **Frinvillier - gare** **Horizon B**

N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.33				<b>Frinvillier - gare</b>	

Brève description

Le quai sera un peu prolongé pour correspondre à de nouvelles compositions de trains (*cf. explications sous gare de La Heutte*).

État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Planification en cours					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
Sauge	CFF	Commune, Région	Coordination en Cours		

### **La Neuveville - gare** **Horizon A**

N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.34				<b>La Neuveville - gare</b>	

Brève description

La Commune mène actuellement des réflexions pour la requalification de son espace-gare, sujet probant à l'installation de P+R et B+R au regard du potentiel d'intermodalité de la Neuveville.

État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Planification en cours				12.2028	12.2029
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	
La Neuveville	CFF	Commune, Région	Coordination en Cours		

## Transports Individuels Motorisés (TIM)

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM		voir mesures	voir mesures
Ancien n°		Catégorie	
TIM		TIM	

### Description

1) Dans le domaine des routes, le but de la CRTU est de relever les besoins et de veiller à une coordination avec les Mesures 'urbanisation et des transports publics'.

2) A ce titre, relevons les éléments suivants :

- les mesures concernant les travaux prévus sur les routes nationales (*Mesure B6 de la première CRTU*) ne sont plus reprises depuis la CRTU 2017 ;
- les mesures concernant la Rive gauche du Lac de Bielle figurent dans la CRTU de l'association [seeland.biel/bielle](http://seeland.biel/bielle) ; elles sont reprises dans la CRTU du Jura bernois à titre indicatif.

### Opportunité et utilité

Identifier les besoins de mesures sur les Routes Cantonales (RC) et coordonner ces mesures avec les autres domaines de la CRTU.

### Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le Canton prend en charge 40 % des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100 % des coûts sur les Routes Cantonales.

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### Impact sur l'environnement

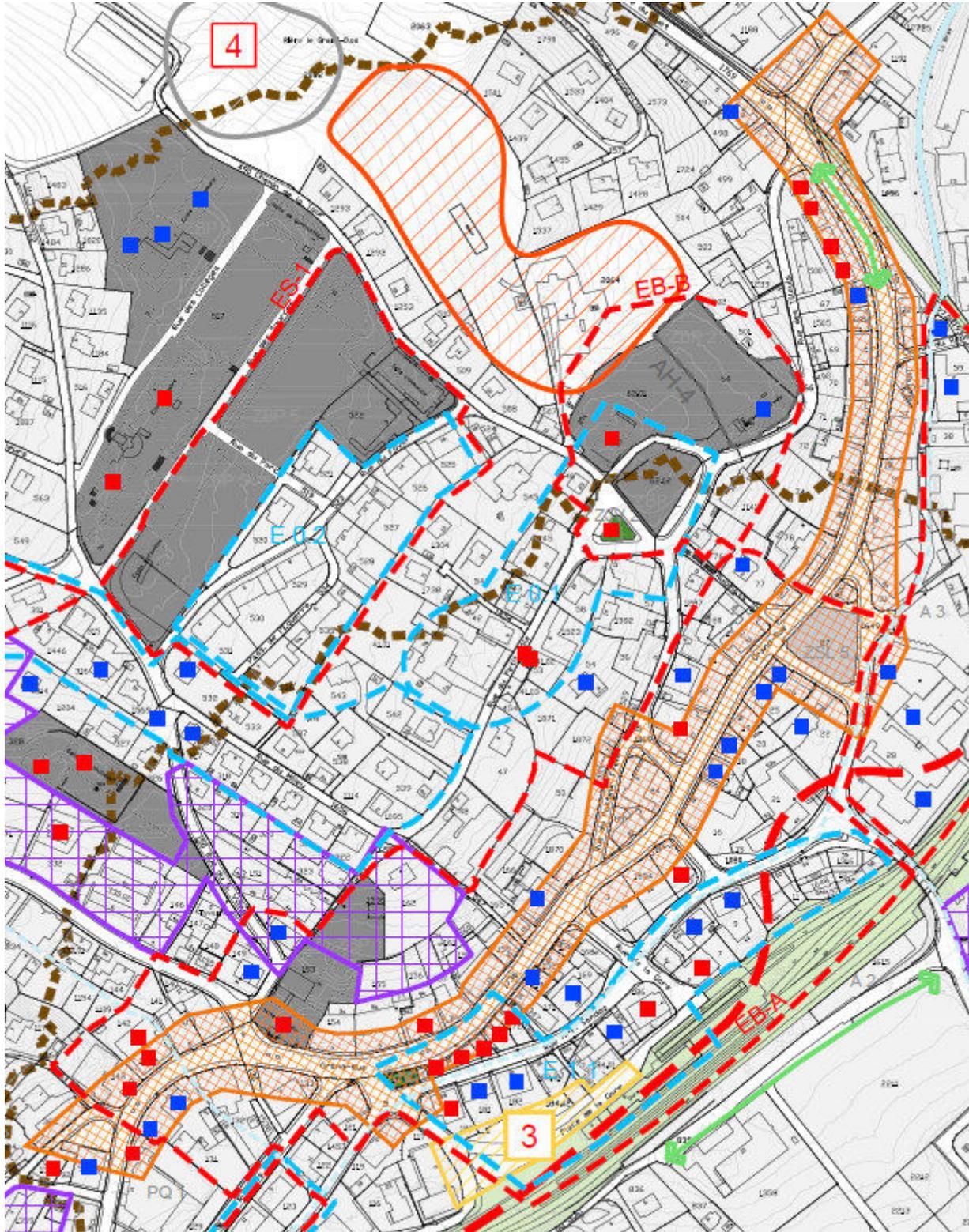
### Documents

## TIM-MàN – Mise à niveau du réseau routier/ sécurité routière

### Tavannes – Requalification de la Route Cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.1			Horizon C
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
TIM-TV.o2		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

Carte (extrait du Projet de Territoire Tavannes 2o5o, n° 2361-51, décembre 2o21)



---

#### Description et objectif

1) Dans la Vallée de Tavannes, le flux de trafic de transit a diminué suite à l'achèvement de l'A16. Les traversées de villages, souvent négativement connotées, peuvent désormais être envisagées sous un angle nouveau. Selon la Région, la requalification de la Route Cantonale à Tavannes, à l'exemple de ce qu'il s'est réalisé à Saint-Imier, est un bel enjeu pour la Commune comme pour la Région.

2) Lors de la première CRTU, ce projet a été jugé non prioritaire et de moins en moins justifié par l'OPC car des commerces disparaissent de plus en plus dans le centre de Tavannes. Selon la Région, au contraire, ce projet se justifie d'autant, la disparition de certains commerces devant être vue comme un besoin d'action et le projet ABR devant constituer une nouvelle dynamique (cf. **Mesure JB.U-PA.2.2**).

3) La Mesure proposée va dans le sens des réflexions menées lors de la révision du PAL, appuyé par un Projet de territoire.

4) Ce projet était pourtant considéré comme ayant un rapport coûts/bénéfices non favorable dans la synthèse cantonale des CRTU de 2<sup>ème</sup> génération.

---

#### Opportunité et utilité

a) La réalisation de mesures de requalifications dans les traversées de villages a des impacts positifs, non seulement sur la sécurité ou la circulation, mais aussi sur la qualité des bâtiments alentours et plus généralement sur la qualité de vie.

b) Cette Mesure de requalification de la RC conserve toute sa place dans la CRTU 2025 en raison de l'importance du patrimoine bâti au cœur de Tavannes et de l'opportunité de redynamiser les commerces au centre.

c) Objectifs :

- rendre le centre de Tavannes plus attractif et convivial
- inciter la densification urbaine
- inciter à la diversification des modes de mobilité

---

#### État de la planification

---

#### État de la construction et du financement

---

Début probable des travaux

Mise en service probable

---

Responsabilité

Autres acteurs

---

Coûts (Mio CHF)

Demande de subvention cantonale

---

#### Clé de financement

Le Canton prend en charge 40 % des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100 % des coûts sur les RC.

---

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

---

#### Coordination en Cours

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

---

#### Impact sur l'environnement

---

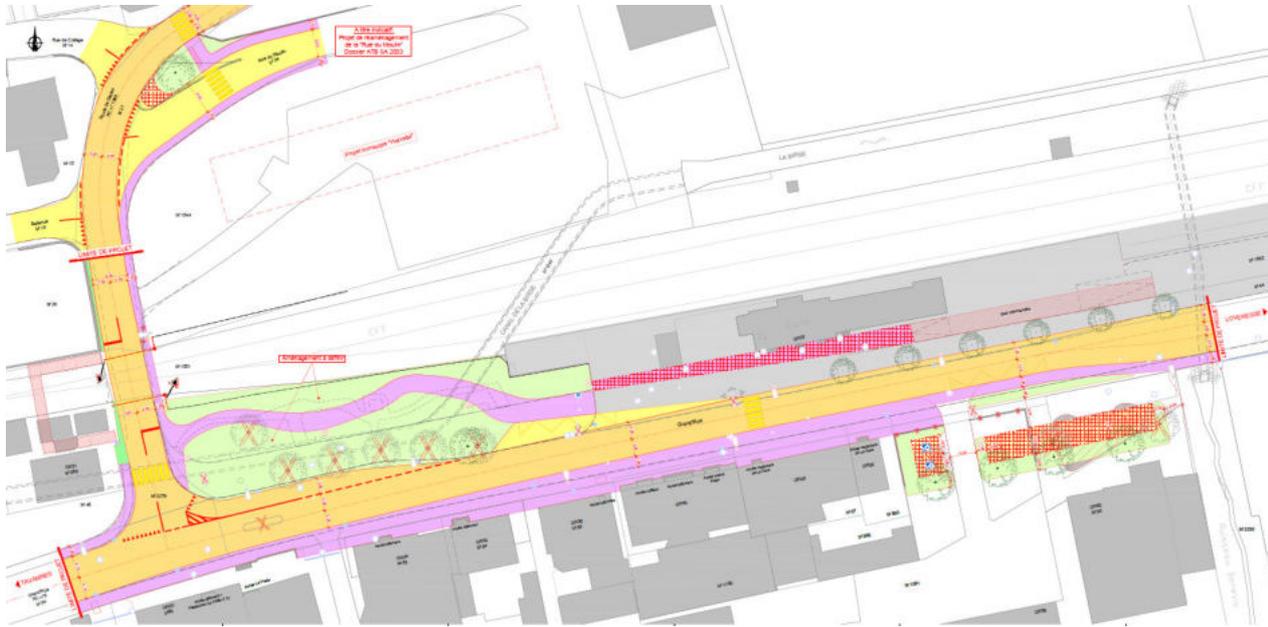
#### Documents

- ARJB, Mandat Metron 2010
  - PAL de Tavannes
-

## Reconvilier – Requalification des Routes Cantonales

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.2			Horizons A/B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

Carte



### Description et objectif

#### ■ Route Cantonale (RC 6) – Grand'Rue

1) La Route Cantonale en traversée du Village (RC 6), la Grand'Rue, mérite un véritable lifting pour rendre à Reconvilier sa convivialité quelque peu perdue avec le temps. A défaut d'un projet embrassant toute la Grand'Rue, un projet est actif au droit de la Gare (cf. illustration).

2) Les études d'un Plan de Quartier 'Réaménagement de la Place de la Gare' ont été engagées en 2010 et ont abouti à l'élaboration :

- d'un dossier de projet global de PQ au regard du périmètre déterminé (PQ, RQ et Rex en août 2013) ;
- d'un dossier lié à la modification de la Route Cantonale (PQ valant PC du 24.02.2014).

3) Ces documents ont fait l'objet d'un Examen Préalable avec un rapport de l'OACOT en date du 16 juillet 2014. Sans remettre en cause les principes du projet, ce rapport mentionne / relève plusieurs demandes / compléments / modifications à apporter aux pièces du dossier dont, entre autres :

- la remise par la Commune d'un rapport officiel avec conditions et charges ;
- la production des conventions établies avec les CFF pour la mise à disposition de leurs bf ;
- une investigation préalable dans le périmètre du site pollué et détermination des voies d'élimination des matériaux d'excavation pollués.

4) Dans le cadre de la poursuite de la procédure d'édiction du PQ 'Réaménagement de la Place de la Gare' il faudra évidemment produire ces différents éléments complémentaires (en plus des modifications demandées à apporter au PQ en tant que tel) cependant et préalablement (ou concomitamment), compte tenu plus particulièrement de plusieurs éléments qui ne sont pas réglés dans le périmètre du PQ actuel (usages de la Gare, usages du quai de chargement / déchargement de la Gare, surfaces de substitution pour le stationnement lié aux commerces, ...), sachant que le projet des CFF de requalification de la Gare et de ses installations est en cours, une redéfinition des objectifs du Plan de Quartier semble indispensable.

5) En effet, le REx joint au dossier de PQ d'août 2013 ne dit mot sur la façon dont s'intègre ce PQ dans une vision globale de requalification des espaces publics de la Grand'Rue. Le constat que « la traversée de Reconvilier et plus particulièrement les secteurs de la Gare et Est du Village, présentent une image très négative et peu conviviale du site », n'est en soit pas suffisant pour déterminer avec justesse la réponse à apporter.

## 6) Objectifs

Par ce réaménagement, le Canton de Berne, par son Office des Ponts et Chaussées (OPC), et la Commune de Reconvilier souhaitent une réalisation de qualité qui permette d'améliorer la sécurité de tous les usagers et en particulier celle des piétons sur la Route de Saules, avec :

- redimensionnement de la largeur des deux RC et aménager un trottoir sur la RC n° 1368 RC ;
- alignement Nord du bord de route de la RC n° 6 en continuité de ce qui a été réalisé à l'aval (*Est*) ;
- constitution d'une allée arborée au Nord de la Grand'Rue, de la Gare à la 'Porte Est' ;
- suppression (*déplacement*) du stationnement au droit de la Gare et matérialisation de l'arrêt de bus ;
- aménagement d'une nouvelle plateforme de stationnement à côté du Restaurant de la Gare ;
- réaménagement du petit jardin public (*Le bon Génie*).

### ■ Route Cantonale (RC 1368) – Route de Saules

7) L'aménagement routier s'étend sur une longueur de 880 m entre le passage à niveau CFF et la sortie du Village en direction de Saules.

8) Le projet a pour but de réaliser la requalification de ce tronçon de route cantonale, décidé par le Grand Conseil Bernois lors de l'abandon du projet de route de contournement par l'Est du Village.

9) Le tronçon regroupe une grande diversité de mobilité (*randonnée pédestre, trafic cycliste, lignes de transport public, transport individuel local et de transit*) qu'il s'agira de faire cohabiter dans les meilleures conditions de sécurité.

10) La chaussée est partiellement classée d'importance nationale sans substance à l'IVS, quelques objets sont inscrits à l'ISOS en bordure de tracé et certains bâtiments sont inscrits au Recensement Architectural.

### 11) Objectifs

Partagés par l'OPC et la Commune de Reconvilier, les objectifs du réaménagement de la RC 1368 sont :

- redimensionner (*homogénéité*) la largeur de la RC et aménager un cheminement piétonnier continu ;
- réaménager le carrefour de la rue du Moulin et les objets connexes ;
- aménager des arrêts de transports publics respectant les normes LHand ;
- prendre en considération les exigences relatives au patrimoine architectural existant ;
- prendre en considération les exigences relatives au développement durable.

### Opportunité et utilité

a) Cette Mesure est déterminante en cela qu'elle amorce concrètement les dispositifs de réflexions globales en cours entre le projet ABR (*cf. Mesure JB.U-PA.2.2*) et les Champs Biains (*cf. Mesure JB.U-PH.1.2*).

b) Par la qualité de ces réaménagements, d'une convivialité retrouvée au centre du Village, il y aura également effet d'entraînement sur les fonds privés et la qualité du bâti avoisinant.

### État de la planification

#### Planification en cours

### État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

OPC

Commune ; Région ; CFF

Coûts (*mios CHF*)

Demande de subvention cantonale

### Clé de financement

Le Canton prend en charge 40 % des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100 % des coûts sur les RC.

### État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

### Coordination en Cours

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-PH.1.2 ; JB.U-PA.2.2 ; JB.TP-FL.14**

### Documents

- PQ Agencement de la Grand'Rue – Espace Gare
- Plan de Route 'Route de Saules'

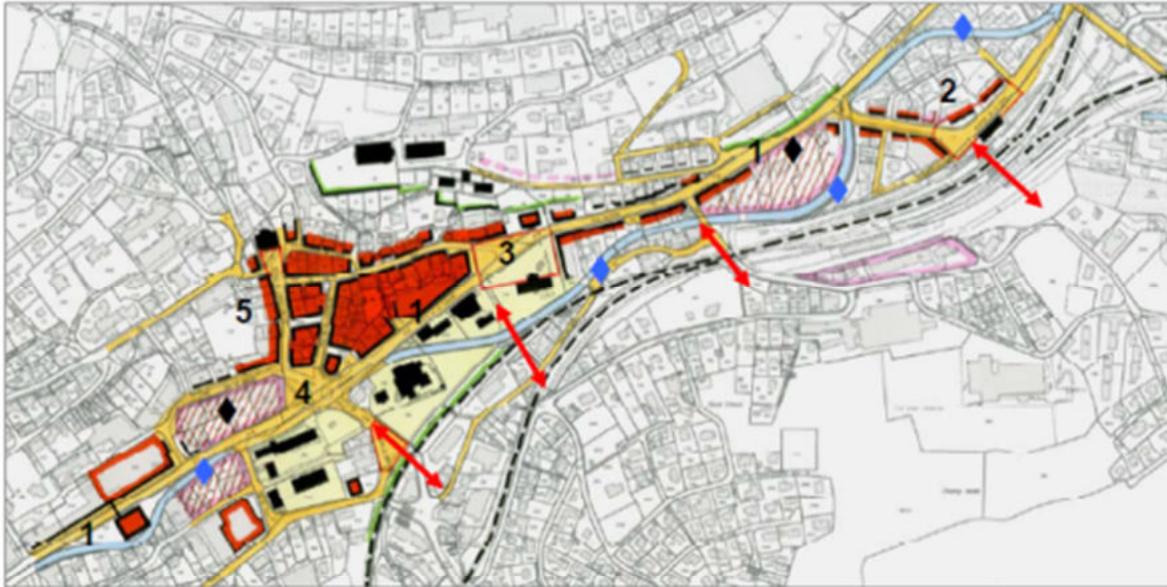


## Moutier – Amélioration de la qualité urbaine de la Route Cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.3			Horizon B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

### Carte

Le plan ci-dessous tiré de la Conception directrice Moutier 2o3o présente la localisation de certaines mesures d'améliorations de la qualité urbaine de la Route Cantonale :



- 1. Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale
- 2. Réaménagement des espaces publics de la Gare (en cours de planification)
- 3. Valorisation de la place du Collège
- 4. Valorisation du carrefour du Suisse
- 5. Terminer la requalification des espaces publics de la Vieille Ville (Rue de l'Hôtel de Ville)
- ◆ Secteur de construction à restructurer
- ◆ Aménagement des berges de la Birse
- ↔ Améliorer les traversées des voies ferroviaires

### Description et objectif

- 1) La Conception Moutier 2o3o indique que des améliorations de la traversée de la Ville sont nécessaires afin d'améliorer la convivialité et la qualité urbaine dans son ensemble dans le centre, notamment. La Conception Moutier 2o3o coupe la traversée de Moutier en plusieurs tronçons, avec des enjeux différents.
- 2) En lien avec la modification du Plan de quartier « Moulin II », la ville de Moutier édicte un Plan directeur localisé pour le Centre-ville. Des mesures particulières prévues dans ce plan directeur concernent directement la requalification de la Route Cantonale n° 6.
- 3) Les effets attendus de la A16 sont très importants ; le nombre de véhicules estimés dans le tronçon central devrait être très faible, ce qui nécessitera des réaménagements de la route cantonale et aussi de revoir – d'une manière générale – le plan des circulations (TIM, mobilité douce et piétonnière) de la ville de Moutier.
- 4) Ce projet est considéré comme ayant un rapport coûts/bénéfices non favorable dans la synthèse cantonale des CRTU de 2<sup>ème</sup> génération.

### Opportunité et utilité

- a) Prioriser les mesures sur la route cantonale qui traverse Moutier.
- b) Améliorer la qualité de vie dans le Centre de Moutier
- c) Faciliter le processus de densification du centre de Moutier
- d) Augmenter l'utilisation de la mobilité douce.

### État de la planification

### Information Préalable



---

État de la construction et du financement

---

Début probable des travaux

Mise en service probable

---

Responsabilité

Autres acteurs

**OPC ; Commune**

**Région**

---

Coûts (*mios CHF*)

Demande de subvention cantonale

**2,5**

---

Clé de financement

---

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

---

**Coordination en Cours**

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

---

Impact sur l'environnement

---

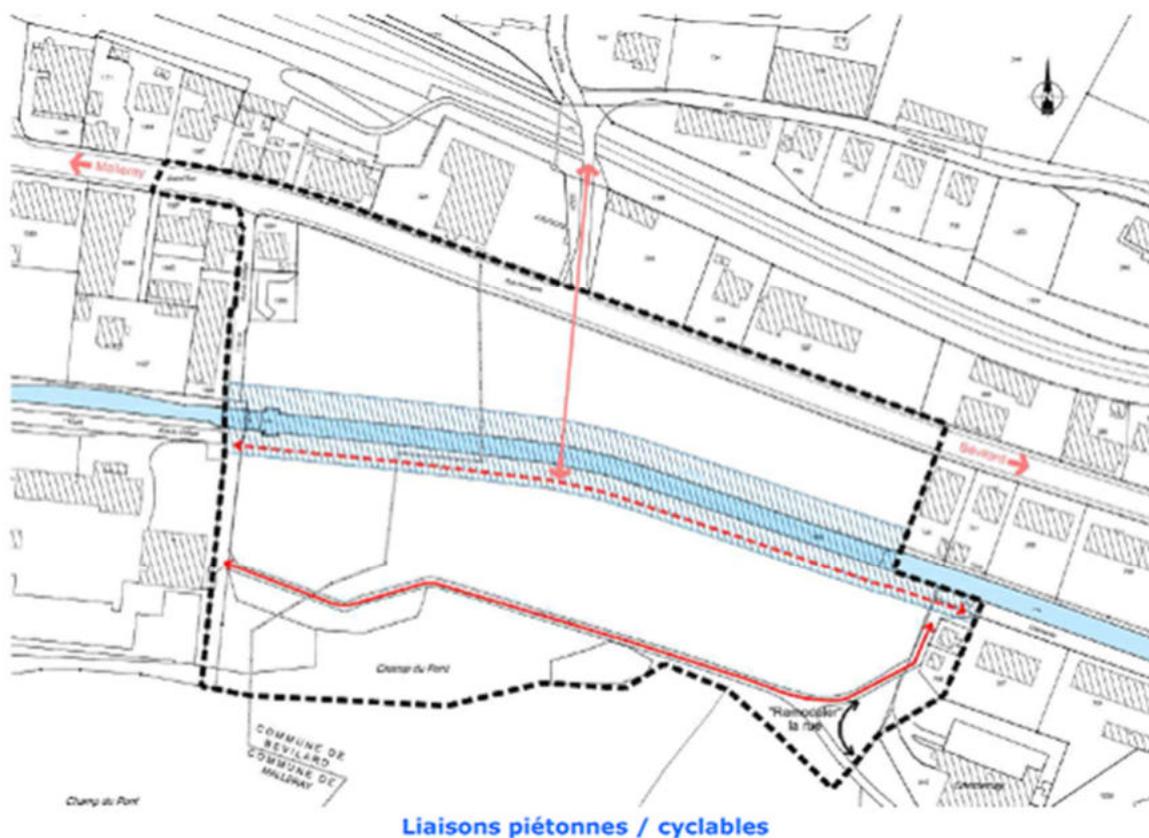
Documents

- Conception Moutier 2030
  - Plan directeur localisé pour le Centre-ville
-

## Valbirse – Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.4			Horizon B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

Carte



Description et objectif

- 1) Avec le développement urbain prévu à l'Espace Birse, certains réaménagements dans le domaine de la mobilité seront à prévoir dans la ZPO 'Espace Birse' et à proximité.
- 2) La Région lors de sa prise de position sur le projet Espace Birse a demandé à ce que la RC 6 soit intégrée dans le Plan de Quartier du projet, ce qui a été accepté. Le projet Espace Birse comprend d'ailleurs dans ses objectifs, au niveau de l'aménagement global de la ZPO, un renforcement de la sécurité routière (*chemin des écoliers, accès à la gare*).
- 3) Dans ce contexte, une amélioration de la qualité urbaine de la route débordant de la ZPO peut être envisagée.
- 4) Selon l'OPC, il est très difficile de savoir où commencer une zone à vitesse réduite à Malleray. Il est prévu un marquage de type "Kernfahrbahn" au centre de Malleray.

Opportunité et utilité

La qualité urbaine de la Route Cantonale à cet endroit est un facteur important de réussite du projet Espace Birse et de sa 'greffe' dans le tissu constitué (*qualité de vie / sécurité des déplacements*).

État de la planification

État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

OPC ; Commune

Région ; OACOT



---

Coûts (mios CHF)

Demande de subvention cantonale

---

Clé de financement

Le Canton prend en charge 40 % des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100 % des coûts sur les RC.

---

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

---

Coordination en Cours

---

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

**JB.U-PH.1.1**

---

Impact sur l'environnement

---

Documents

- Plan directeur intercommunal d'agencement de l'Espace Birse, version mars 2014
-

## Sonceboz-Sombeval – Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.5			Horizon C
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

### Description et objectif

1) La commune de Sonceboz demande que la RC 30 qui traverse le village soit revue à moyen et long terme, afin que mieux corresponde à l'urbanisation actuelle et aux besoins de sécurité.

2) En raison d'investissement importants dans d'autres projets, il ne sera toutefois pas possible pour la Commune de s'engager sur ce projet les prochaines années.

### Opportunité et utilité

- Inciter la pratique de la mobilité douce.
- Sécurité des déplacements scolaires.
- Accompagnement du processus de densification urbaine.

### État de la planification

Mesure à moyen et long terme. Nécessité de préciser les intentions de la commune de Sonceboz-Sombeval et de définir les étapes ultérieures.

### État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

Coûts (mios CHF)

Demande de subvention cantonale

### Clé de financement

Le Canton prend en charge 40 % des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100 % des coûts sur les RC.

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

### Information Préalable

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

Impact sur l'environnement

Documents

## Tramelan – Aménagement entre la frontière cantonale et les Reussilles

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.6			Horizon A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
TIM-A.01		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

### Description et objectif

1) Depuis la frontière cantonale jusqu'aux Reussilles, réaménagement et élargissement de la RC 248 sur les trois communes de Tramelan, Mt-Tramelan et Courtelary, avec la construction d'un giratoire au carrefour de Mt-Crosin et d'un élément modérateur (*porte d'entrée*) à l'entrée Ouest du Village des Reussilles.

### Opportunité et utilité

La vitesse est particulièrement élevée à cet endroit.

### État de la planification

La réalisation de cette Mesure est en cours.

### État de la construction et du financement

Début des travaux	Mise en service probable
2023	2028
Responsabilité	Autres acteurs
OPC ; Communes	Région
Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Demande de subvention cantonale
10	
Clé de financement	

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

### Coordination Réglée

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### Impact sur l'environnement

### Documents

- Plan du Réseau Routier 2022-2037

## Nods – Aménagement de la Route de Chasseral

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.7			Horizon A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
-		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

### Carte



Stationnement au droit de l'Impasse des Lutins

### Description et objectif

1) Avec une chaussée dégradée plus particulièrement en entrée / sortie du Village et un dimensionnement 'a minima', réaménagement de RC 1384 avec, entre autres, la formalisation du stationnement touristique au droit de l'Impasse des Lutins. Aménager sans contraintes le stationnement touristique de la Route de Chasseral et de l'animer comme il devrait l'être en termes d'accueil et de convivialité (*revêtements, éclairage, signalétique touristique, ...*), était une demande formalisée par la Commune de Nods, soutenue par Jb.B, GCT et le PNR Chasseral, tout au long des travaux d'élaboration du PAL (2017-2022), sans résultat !

2) La formalisation de ce projet, c'est-à-dire soigner l'image de marque du Grand Chasseral d'autant plus au pied de celui-ci, est ainsi soutenue par la Région toute entière.

### Opportunité et utilité

### État de la planification

### État de la construction et du financement

Début probable des travaux	Mise en service probable
Responsabilité	Autres acteurs
OPC ; Commune	Région ; PNR Chasseral
Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Demande de subvention cantonale

### Clé de financement

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

### Coordination en Cours

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

#### JB.T-D.4.1.4

### Impact sur l'environnement

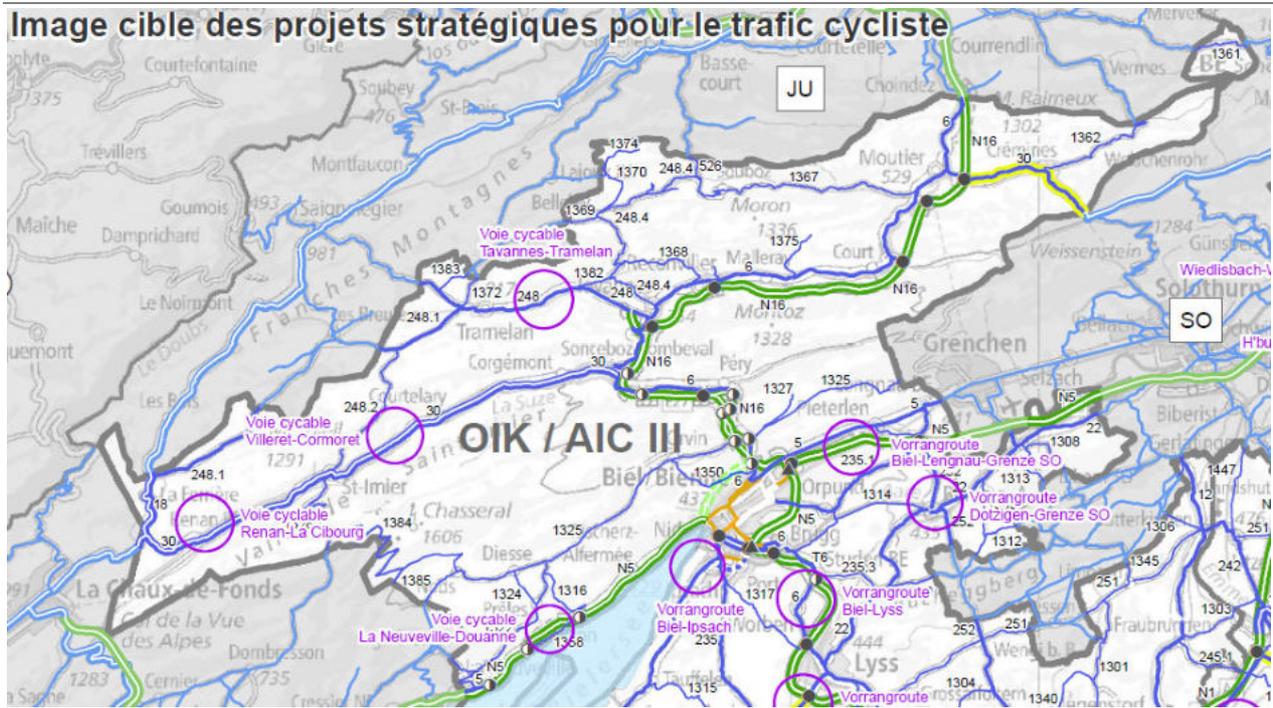
### Documents

- Cadastre des Sites Pollués

## Mesures concernant la mobilité douce (MD)

N° CRTU	Code ARE	Catégorie	Priorité
JB.MD		MD	voir mesures

Carte (PPR 2022-2037)



Description et objectifs

1) Le Grand Conseil a adopté en juin 2023 une modification de la Loi sur les Routes (LR). Suite à cette révision, les itinéraires de VTT seront assimilés aux autres itinéraires cyclables pour les loisirs et cofinancés par le Canton de Berne. En outre, le Canton supportera les coûts afférents aux itinéraires cyclistes cantonaux utilisés pour le trafic quotidien que le plan sectoriel prévoit de faire passer, à titre exceptionnel, sur des routes communales ou privées. Le Conseil-exécutif du Canton de Berne a également adapté l'Ordonnance sur les Routes (OR) et défini les dispositions d'exécution relatives aux nouvelles bases légales. La LR et l'OR afférente sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2024.

2) Les itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sont fixés dans le Plan Sectoriel pour le Trafic Cycliste (PS-TC). Le Canton construit, exploite et entretient les itinéraires cyclables sur les routes cantonales et le long de celles-ci, ainsi que les voies cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales (art. 45 lit. b LR). Le PS-TC mentionne également les corridors pour l'évaluation d'itinéraires prioritaires susceptibles d'impliquer un aménagement des routes cantonales, des voies cyclables cantonales et des routes communales.

3) Au titre du Plan du Réseau Routier 2022-2037 (PRR), le Canton assure l'examen, la planification, les études de projet ou la mise en oeuvre des projets stratégiques suivants pour promouvoir le trafic cycliste. Sur les corridors mentionnés pour le Jura bernois, l'étude de faisabilité est achevée, en cours ou en prévision :

- Voie cyclable Tramelan–Tavannes (cf. **Mesure JB.MD-V.1**)
- Voie cyclable Villeret–Cormoret (cf. **Mesure JB.MD-V.2**)
- Voie cyclable Renan–La Cibourg (cf. **Mesure JB.MD-V.3**)
- Voie cyclable La Neuveville–Douanne (réaffectation du tracé ferroviaire à Gléresse, **Mesure JB.MD-V.4**)

4) Les mesures qui figurent dans ce groupe de mesures sont en partie liées aux Routes Cantonales, mais elles ne se situent pas ou peu sur celles-ci. Il s'agit par exemple de pistes cyclables réalisées en dehors des routes. Les mesures doivent prendre en compte les éléments suivants :

- préférer des pistes cyclables ou itinéraires hors de la Route Cantonale au vu de l'augmentation du trafic et du gabarit des véhicules;
- veiller à permettre une utilisation mixte des infrastructures ; au vu de faible trafic quotidien en vélo dans le Jura bernois les infrastructures avec plusieurs utilisations sont nécessaires (trafic lent, mobilité douce, aménagements paysagers possibles, etc.) ;
- aller dans le sens des besoins définis pour les itinéraires de cyclotourisme dans le Jura bernois.



5) Dans le domaine de la mobilité douce, le but de la CRTU est d'indiquer les besoins à moyen et long termes (*au regard des périodes de 15 ans couvertes par le PRR*) et de veiller à une coordination avec les mesures qui relèvent de l'urbanisation, des transports publics ou d'autres domaines (*planifications agricoles et sylvicoles notamment*).

6) Dans ces mesures 'mobilité douce', on entend :

- les déplacements quotidiens, soit le travail et les trajets scolaires, notamment.
- le cyclotourisme, certains tronçons routiers étant simultanément utilisés pour les déplacements quotidiens et de loisirs ; le lien est souvent à faire avec les mesures concernant le cyclotourisme présentées dans le domaine nature / paysage / loisirs.

7) Dans le Grand Chasseral, les aménagements doivent par ailleurs si possible convenir pour les trajets quotidiens et pour les loisirs.

8) La mobilité piétonne ne fait pas spécifiquement l'objet d'une Mesure dans la CRTU, toutefois elle doit entre autres être examinée lors de la réalisation des projets de densification et de mise à jour des PAL, c'est une tâche des communes (*cf. PDCM, Mesure JB.MD-A.1*).

### **Mobilier urbain**

9) Les piétons ne se déplacent pas seulement dans l'espace public, ils y séjournent également. Cette distinction importante implique un rapport à l'espace différent, puisque celui-ci peut aussi être vécu comme une destination en soi, comme un lieu à vivre et pas seulement à traverser.

10) Le séjour urbain est rendu possible par ce qui est communément appelé le mobilier urbain, en particulier par les bancs publics. Il permet aux piétons de s'arrêter, de s'asseoir et de pratiquer différentes activités dans l'espace public. En offrant cette possibilité de séjour, le banc public contribue au capital de mobilité de ses utilisateurs, notamment pour les personnes à mobilité réduite (*femmes enceintes, personnes accompagnées d'enfants en bas-âge, handicapés, personnes âgées, ...*). Pour une grande partie d'entre elles, un déplacement demande un effort important et nécessite donc des pauses régulières. D'autre part, le banc apporte une multitude de fonctions qui donnent une nette plus-value à l'espace public, que ce soit en termes d'urbanité (*favorisation des contacts sociaux*), de qualité de vie ou de mobilité (*le banc public comme équipement de mobilité*). Le banc public fait finalement figure de bien culturel et de symbole fort dans l'imaginaire populaire.

11) Malgré ses nombreuses vertus, la thématique du séjour urbain est encore très largement traitée de manière ponctuelle, sans concept ni vision globale. Les Collectivités en tiennent généralement compte dans des aménagements ponctuels mais, il est rare qu'une vision soit développée à l'échelle d'un quartier ou d'une commune.

12) L'esthétique contemporaine des formes, des couleurs et des matériaux de la rue est de plus un vecteur majeur de renouvellement du cadre de vie. Cultiver la diversité de l'habitat et la mixité des affectations est d'autant plus aisé lorsque l'espace public permet de ménager des transitions subtiles avec les tissus urbains alentour, et de façonner de nouveaux paysages urbains qui invitent les familles à profiter de leur vie de quartier, de la vie de la Commune.

13) En concourant à véhiculer un langage urbain, les éléments (*revêtements de sols, mobilier urbain, éclairage public, ... et végétal*) et les matières de l'espace public constituent une composition qui, associée à son contexte, contribue à faire dialoguer l'individu et son milieu. Ce contact visuel quasi quotidien que l'usager entretient avec certains éléments lui permet de définir cadre de vie, repères et cheminements et, cette relation visuelle développe chez l'usager un rapport de familiarité et d'appartenance par rapport à son environnement.

14) On habite un appartement ou une maison mais, également, une rue, un quartier, un village, une commune. Se promener en famille dans le quartier, dans le Village, faire un saut chez l'épicier ou visiter des amis sans sortir la voiture du garage : les agréments d'un mode de vie villageois impliquent de cultiver la relation entre son 'chez soi' et son quartier, entre son quartier et son Village.

15) Mais, on ne peut imaginer que, au gré des interventions sur un moyen ou long terme, le matériel d'éclairage, les matières, les matériaux et le mobilier d'accompagnement de l'espace public diffèrent d'une année à l'autre, d'un quartier à l'autre, en fonction de produits 'catalogue' de fournisseurs et de fabricants de matériel ou des envies passagères de tel ou tel intervenant. C'est essentiellement une question d'image et d'ambiances de l'espace public, certes, mais c'est aussi une logique de gestion de stocks et d'entretien de ces matériels par la collectivité ; donc, une question importante en termes de coûts, aussi bien de réalisation que de maintenance.

16) Ainsi, avec la mise en œuvre d'une PolUrbIn (*cf. Mesure JB.U-A.8*) et d'un Plan Directeur Communal de Mobilité (*cf. Mesure JB.MD-A.1*), la Région invite ses communes à aller jusqu'au bout de leurs démarches et de s'engager dans une logique d'aménagement qui débute par la conception, l'adoption et l'application systématique d'une Charte du Mobilier Urbain.



iii. MD.1 à MD.4 : Suggestions ...

Opportunité et utilité

- a) Indiquer les besoins de mesures sur les Routes Cantonales et les principales routes communales et coordonner ces mesures avec les autres domaines de la CRTU (*urbanisation / transports publics / loisirs*).
- b) Créer des voies de circulations pour la mobilité douce mixtes (*cyclotourisme, piétons, agriculture*) en dehors de la route cantonale.

État de la planification

État de la construction et du financement

Responsabilité

OPC

Coûts (*mios CHF*)

Autres acteurs

Communes, Région

Demande de subvention cantonale

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le Canton prend en charge 40 % des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100 % des coûts sur les Routes Cantonales.

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

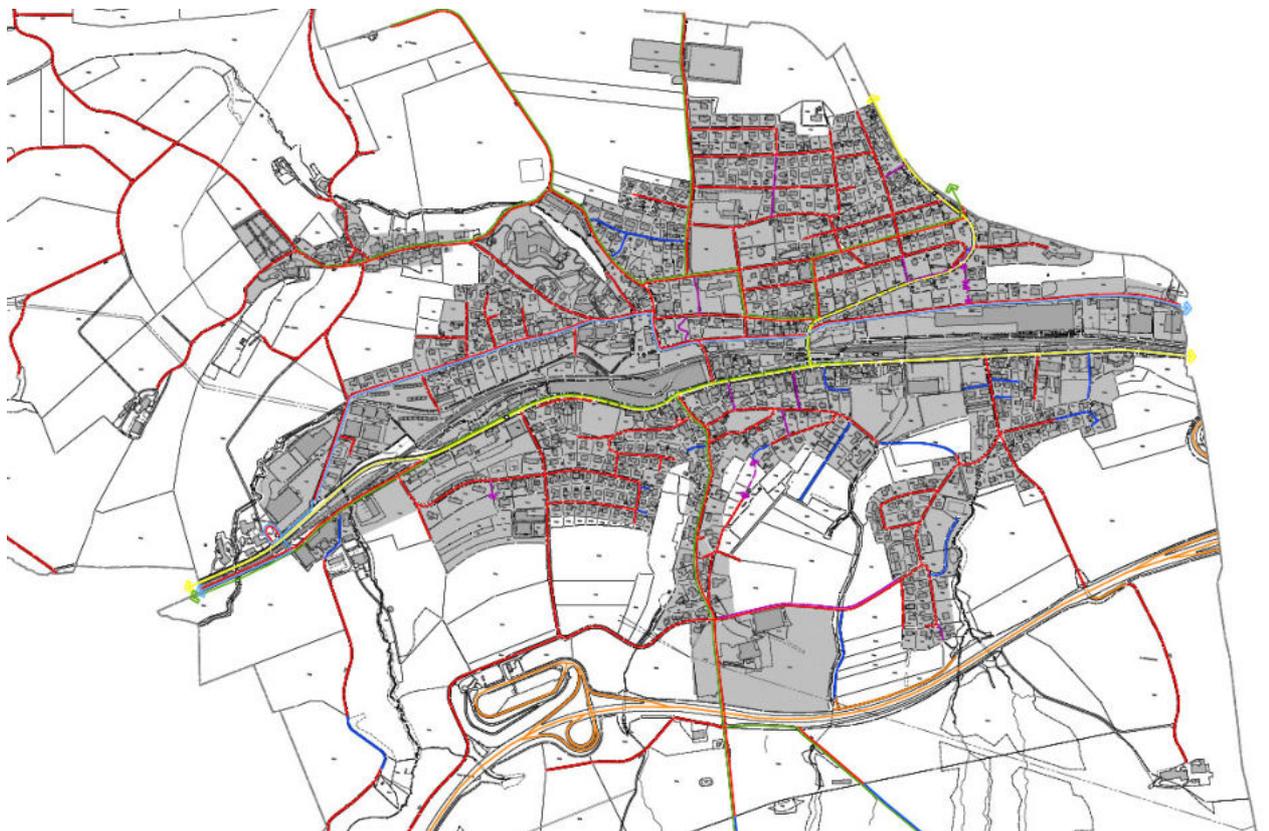
Documents

- PRR 2022-2037
- PS-TC 2023
- CRT 1 Projet de mobilité durable pour l'accessibilité du site de Bellelay (*RR&A, 2023*)
- PS-RIRP
- SuisseMobile
- OIVS + art. 10 LC / LCPR + LRLR + LR + OR + LC

## Plan Directeur Communal des Mobilités (PDCM)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-A.1			Tâche Durable
Ancien n°	Communes	Catégorie	
	Toutes les communes de l'AaJb	MD-A (autres mesures MD)	

Carte (extrait du PDCM de Reconvilier, plan n° 4169-12 B, état 2022)



### Description

#### PDCM

1) Le Plan Directeur Communal des Mobilités (PDCM) répond à plusieurs obligations de rangs supérieurs (LCPR, LRLR, LR, OR, LC, ...) liées à la thématique des mobilités, et à ce titre, entre autres :

- il tient lieu de 'registre des routes communales' au sens des art. 10 LR et 3 OR (routes communales - cf. art. 41 LR et 2 et 44 OR - et routes privées affectées à l'usage commun - cf. art. 42 LR et 44 OR) ;
- par la représentation du Plan Sectoriel cantonal du Réseau des Itinéraires de Randonnée Pédestre (PS-RIRP) et du Plan Sectoriel cantonal pour le Trafic Cycliste (PS-TC), le PDCM est l'instrument qui permet de mettre en œuvre les prescriptions légales de la Confédération et du Canton relatives aux chemins pour piétons et chemins de randonnées pédestres (art. 44 LR) et aux itinéraires cyclables (art. 47 LR).

2) Dans l'action continue que mènent les Autorités communales de veiller « à ce que la circulation sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre soit exempte d'entraves et autant que possible exempte de dangers » (art. 30 al.1 OR), le PDCM est par ailleurs le support contenant les indispensables informations générales pour engager les acquisitions éventuellement nécessaires des « droits de circulation pour l'utilisation des chemins qui traversent des propriétés privées » (art. 30 al.2 OR).

3) 'Chapeauté' par le Projet de Territoire (cf. **Mesure JB.U-A.1.1**, au même titre que le PAL, c'est-à-dire la PZA plus particulièrement), en termes de développement / aménagement, le PDCM est l'outil de planification des mesures (actions et financement) et d'appréciation des interventions (calendrier d'actions) à mener sur les réseaux de mobilité, en lien avec le programme d'équipement communal.

4) De ces faits et devoirs, le PDCM s'impose de façon prescriptive.

#### Voies de communication historiques

5) Les voies de communication historiques sont des chemins d'origine ancienne attestés par des documents historiques et repérables en partie sur le terrain là où ils ont conservé leur forme traditionnelle.

6) L'Inventaire fédéral des Voies de communication historiques de la Suisse (IVS) les recense et les décrit en détail dans leur totalité. Les éléments particulièrement précieux de ce patrimoine culturel sont placés sous protection. Les principaux critères d'appréciation sont l'importance historique d'une liaison dans le réseau de communication et l'importance de la substance traditionnelle conservée par l'objet (*p. ex. revêtement naturel, pavage ou dallage, délimitation du chemin par des murets de pierres sèches ou des clôtures en bois, etc.*). Le degré d'importance attribué à un objet dépend donc à la fois de son état actuel et de sa fonction ancienne :

- l'IVS comprend les objets d'importance nationale avec beaucoup de substance ou avec substance ; ces objets bénéficient d'une protection étendue en vertu de la LPN,
- l'obligation de prendre des égards s'applique également aux objets d'importance régionale ou locale avec beaucoup de substance ou avec substance.

### Effets juridiques

7) Les voies de communication historiques sont régies par des dispositions différentes selon leur catégorie, chaque catégorie déployant des effets juridiques ayant une valeur obligatoire différente :

- la protection des objets d'importance nationale avec beaucoup de substance ou avec substance est régie par les dispositions de l'Ordonnance sur l'Inventaire fédéral des Voies de communication historiques de la Suisse (OIVS) : ces objets doivent être conservés dans leur intégralité ou du moins préservés le plus complètement possible ;
- la protection des objets d'importance régionale ou locale avec beaucoup de substance ou avec substance est régie par les dispositions générales de la LPN et par l'article 10 de la Loi sur les Constructions du Canton de Berne (LC) : ces objets doivent bénéficier d'une attention particulière ;
- les objets sans substance (*tracé historique seulement*) ne sont soumis à aucune consigne légale.

### Démarche

8) Selon les catégories de voies historiques, les objectifs de protection et de conservation ont des effets différents sur la démarche à adopter dans les activités ayant une incidence spatiale, en particulier les planifications locales et les projets de construction ainsi que les aides financières à la conservation (*ces effets sont présentés en détail dans le tableau du guide pour l'exécution 'Voies de communication historiques dans le Canton de Berne, OPC, 2016*).

9) Les atteintes aux objets n'ont pas toutes de graves conséquences. L'art. 7 de l'Ordonnance fédérale du 14 avril 2010 concernant l'Inventaire fédéral des Voies de communication historiques de la Suisse (OIVS, RS 451.13) stipule que les atteintes aux objets sont autorisées si elles n'entravent pas les objectifs de protection, c'est-à-dire si elles ne portent pas atteinte aux qualités remarquables ou aux éléments essentiels de la substance qui ont justifié l'inscription et la classification de l'objet dans l'inventaire. Dans les cas d'entraves graves aux objectifs de protection, une pesée des intérêts en présence tenant compte de la gravité de l'atteinte et de la classification de l'objet doit être effectuée (*art. 6 OIVS*). De légères entraves aux objectifs de protection sont autorisées ou prises en considération lors de l'accomplissement d'une tâche de la Confédération si elles correspondent à des intérêts d'importance nationale et sont justifiées par des intérêts qui priment ceux de la protection de l'objet. Dans le cas contraire, l'atteinte n'est pas autorisée.

10) Par ailleurs, l'art. 6 al. 4 OIVS prévoit dans les cas d'entraves tant légères que graves, l'obligation de prendre des mesures de remise en état ou, au moins, des mesures de remplacement adéquates sur la voie de communication historique. S'il s'avère, après pesée de tous les intérêts, que les atteintes sont inévitables, celles-ci doivent être aussi limitées que possible (*al. 5*).

---

### Opportunité et utilité

En termes administratifs, le PDCM est le document de référence qui doit permettre de vérifier / tenir à jour :

- a) l'inventaire des biens fonciers communaux,
- b) les dénominations des rues et numérotations des immeubles (*art. 4 OR*) et
- c) les garanties par servitudes des parties intégrantes de la route situées en dehors de la parcelle de route (*art. 5 OR*).

---

Responsabilité	Autres acteurs
Communes	OPC ; Région
État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

---

### Coordination Régulée

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

---



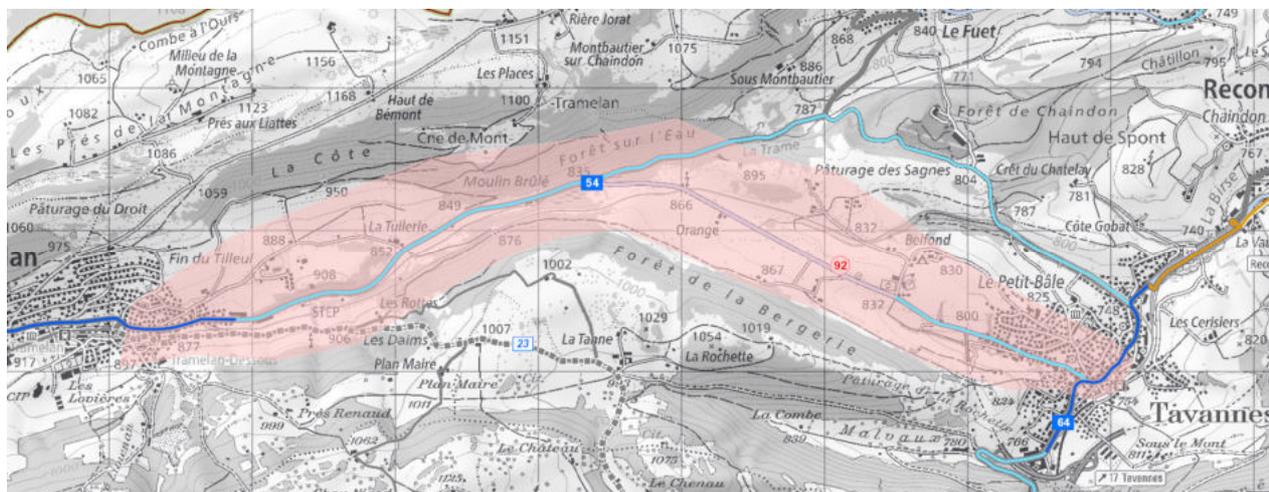
## Documents

- PRR 2022-2037
  - PS-TC 2023
  - PS-RIRP
  - SuisseMobile
  - IVS
  - iscb-7/705.111.1/2.1\_Entretien des chemins de randonnée, des chemins forestiers, des chemins pour piétons et des chemins agricoles ; utilisation de revêtements et de matériaux de récupération
  - BPA 2013, Aménagement de l'espace routier
  - OPC 2021, Aménagements cyclables
  - OPC 2018, Subventions cantonales pour des investissements en faveur des itinéraires cyclables importants sur des routes communales ou privées
  - OPC 2017, Planification du réseau de chemins pour piétons
  - OFROU 2018, Aménagements piétons
  - OFROU 2017, Construction et entretien des chemins de randonnée pédestre
  - OFROU 2020, Mobilité douce et loisirs de proximité
  - OPC 2016, Voies de communication historiques dans le Canton de Berne, Guide pour l'exécution
  - OPC 2012, Subventions cantonales pour les investissements en faveur des itinéraires principaux de chemins de randonnée pédestre
-

## Tramelan et Tavannes – Aménagements pour trafic cyclable

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-V.1			Horizons A/B
Ancien n°	Communes	Catégorie	
	Tavannes ; Tramelan	MD-V Vélo ( <i>lacunes du réseau / sécurité</i> )	

### Carte



### Description

- 1) La liaison cyclable entre Tramelan et Tavannes emprunte actuellement la route cantonale fréquentée et potentiellement dangereuse.
- 2) Par ailleurs, l'étude de mobilité durable pour l'accessibilité du site de Bellelay (RR&A, 2023) constate l'absence d'itinéraire cyclable d'importance en direction de la Vallée de Tavannes.
- 3) A ce titre, les communes de Tavannes et Tramelan sont désireuses d'améliorer la situation en trouvant un itinéraire alternatif. Un couloir d'étude (n° 92, *lacunes dans le réseau*) a ainsi pu être inscrit au PS-TC pour ce tronçon et un avant-projet est en cours.
- 4) La nécessité d'intervention est forte au constat :
  - les véhicules à moteur circulent à vitesse élevée sur ce tronçon hors localité ;
  - absence d'infrastructure cyclable ;
  - le différentiel de vitesse entre les vélos et les véhicules à moteur est élevé, en particulier dans les montées, ce qui entraîne des dépassements serrés, même lorsque des véhicules circulent en sens inverse ;
  - les cyclistes ne se sentent pas en sécurité ;
  - la nécessité d'intervention élevée est confirmée par l'analyse basée sur les "Standards pour les routes cantonales" de l'OPC.

### Opportunité et utilité

Il s'agit d'une liaison pour le trafic quotidien sur un axe important à l'échelon régional, puisqu'il relie les Franches-Montagnes et Tramelan au reste du Jura bernois et au Mitteland.

### État de la planification

#### Avant-projet

#### État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

OPC

Communes

Coûts (*mios CHF*)

Demande de subvention cantonale

### Clé de financement

Le Canton prend en charge 40 % des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100 % des coûts sur les routes cantonales.



---

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

---

### Coordination en Cours

#### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

L'itinéraire n° 54 de la Suisse à Vélo emprunte actuellement les RC 248 (*Tramelan-Tavannes*) et 1382 (*Moulin Brûlé-Le Fuet*). Il pourrait être concerné par cette Mesure si elle se réalise avant le déplacement de l'itinéraire sur la Montagne du Droit, inscrit dans la **Mesure JB.T-D.o3.o4**.

La **Mesure JB.T-D.o3.o2** qui concerne l'itinéraire de cyclotourisme n° 23 est potentiellement également concernée, car elle vise à relier Tramelan à Tavannes.

---

#### Documents

- PRR 2022-2037
  - PS-TC 2023 (*projet n° 92, lacunes dans le réseau*)
  - Planum AG Biel - Projet de liaison cyclable entre les localités de Tavannes et de Tramelan - Phase 1: Étude de planification, 03.12.2021
  - CRT 1 Projet de mobilité durable pour l'accessibilité du site de Bellelay (*RR&A, 2023*)
  - SuisseMobile
-

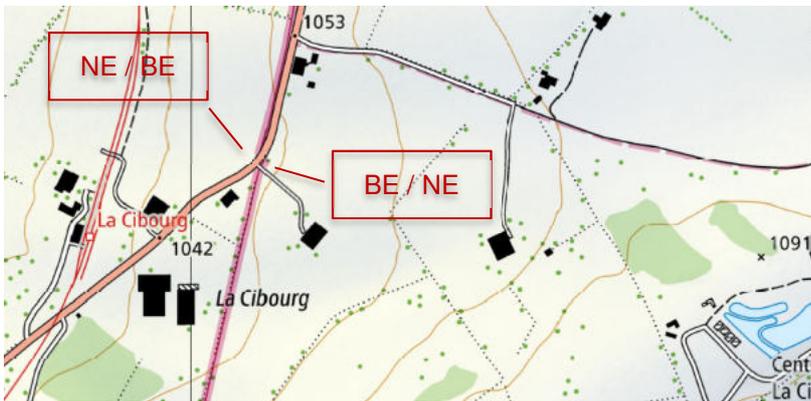
## Renan – La Cibourg – Mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-V.2			Horizon A
Ancien n°	Commune	Catégorie	
JB.MD-V.4 / MD-LR.o4	La Ferrière ; Renan	MD-V Vélo ( <i>lacunes du réseau / sécurité</i> )	

Carte



Mesure JB.MD-V.2 a



Situation JB.MD-V.2 b



---

Description et objectif

**Mesure JB.MD.V.2 a**

1) Entre la route de l'Horloge et le chemin qui va au camping de La Cibourg, les piétons et les cyclistes qui parcourent les itinéraires nationaux SuisseMobile doivent cheminer le long de la Route Cantonale (RC 30). Au croisement qui permet de se rendre au camping, l'itinéraire de cyclotourisme oblige les cyclistes à traverser la route cantonale et réaliser un « tourne-à-gauche » sur une route non sécurisée pour ce type de manoeuvre. Ce secteur est donc dangereux et des mesures pour assurer la sécurité des usagers de ces itinéraires sont nécessaires.

2) Ce point noir est signalé dans le projet SuisseMobile 2030 (*liste des améliorations nécessaires sur le réseau SuisseMobile*).

3) La mesure consiste à réaliser une piste cyclable bidirectionnelle (*trait rouge*) le long de la RC sur environ 300 mètres. Cette piste cyclable pourra aussi être empruntée par les piétons. La traversée de la RC sera sécurisée par un îlot.

**Mesure JB.MD.V.2 b**

4) Disposer d'une gare mais ne pas pouvoir y accéder, sauf de risquer sa vie ! Cette situation ubuesque se doit d'être rapidement corrigée afin que les habitants de La Cibourg (BE) puissent se rendre en toute sécurité à la gare de La Cibourg (NE) ainsi que, évidemment, tous les touristes accueillis dans le plus grand camping du Grand Chasseral et, seul à être ouvert 365 jours par an.

5) La réalisation d'un trottoir (*à défaut, un nouvel accès ?*) doit impérativement se faire sur la RC 18 entre le Chemin de Clermont (*Renan / La Ferrière*), pour le côté bernois, et l'accès à la gare de La Cibourg, pour le côté neuchâtelois. Une question d'assistance à personnes en danger (!) d'autant plus que cette portion de RC est inscrite au PS-RIRP !

---

Opportunité et utilité

Permet d'assurer la sécurité des usagers et des personnes qui :

- pratiquent la mobilité douce, entre autres sur les itinéraires SuisseMobile,
- empruntent les TP.

---

État de la planification

JB.MD-V.2 a : Plan de route en cours de réalisation, 2025 / 2026

JB.MD-V.2 b : démarches OPC à mener avec nos voisins neuchâtelois

---

État de la construction et du financement

---

Début probable des travaux

JB.MD-V.2 a : 2027

Mise en service probable

JB.MD-V.2 a : 2028

---

Responsabilité

OPC (BE) + SPCH (NE)

Autres acteurs

Communes, Région,

---

Coûts (*mios CHF*)

JB.MD-V.2 a : 0.3

Demande de subvention cantonale

---

Clé de financement

Le Canton prend en charge 100 % des coûts sur les RC.

---

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

JB.MD-V.2 a : Coordination Réglée

JB.MD-V.2 b : Coordination en Cours

---

Documents

- Etude de planification pour le trafic cycliste Courtelary – La Cibourg, bureau planum biel ag sous mandat de l'OPC, octobre 2013
  - SuisseMobile 2030
  - PRR (*projet n° 230-10664*)
  - PS-TC 2023 (*projet n° 149, optimisation de l'itinéraire*)
  - PS-RIRP
-

## Mobilité douce sur la rive Nord du lac de Biemme

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-V.3			Horizon A
Ancien n°	Communes	Catégorie	
JB.MD-A.8 (2021)	La Neuveville ; Ligerz ; Twann-Tüscherz	MD-V Vélo ( <i>lacunes du réseau / sécurité</i> )	

Carte (*Plan directeur intercommunal, extrait de la carte 1, mai 2019*)



### Description et objectif

- 1) Le dernier tronçon ferroviaire à simple voie de la ligne Lausanne-Bienne se situe entre le lieu-dit « Poudelle-Chavannes » et la Localité de Douanne. Le projet prévoit la construction d'un tunnel à double voie de 2.1 km. Dès la mise en service du nouveau tronçon, le tracé ferroviaire actuel sur la rive du lac de Biemme sera démantelé et réaménagé.
- 2) Ce nouveau tracé, de par la limitation de l'impact visuel, permettra une revalorisation du paysage. La réaffectation de l'espace libéré par l'ancien tracé (*environ 31'000 m<sup>2</sup>*) est un enjeu important pour les communes concernées qui ont décidé d'élaborer un nouveau plan directeur intercommunal qui permettra la définition et création de nouvelles zones vertes, viticoles et d'utilité publique en lieu et place de l'actuelle zone ferroviaire.
- 3) Un projet de cheminement pour la mobilité douce sera réalisé, aussi bien pour les piétons que pour le cyclotourisme. L'itinéraire de cyclotourisme n°50 « Route du pied du Jura » serait déplacé de la rive Sud à la rive Nord du Lac de Biemme.

### Opportunité et utilité

Le démantèlement de la ligne de chemin de fer située sur les rives du lac constitue une formidable opportunité pour l'aménagement de voies de mobilités douce attractives.

### État de la planification

Le Plan directeur pour la réaffectation du tracé ferroviaire a été adopté par les Exécutifs de La Neuveville, Gléresse et Douanne-Daucher et approuvé par le Canton en septembre 2019. Sur cette base, les communes ont élaboré les planifications de détail et les projets, qui seront mis en œuvre en même temps que la déconstruction du tracé ferroviaire.

### État de la construction et du financement

Début probable des travaux 2029-2030	Mise en service probable 2030
Responsabilité CFF / OFROU / OPC	Autres acteurs Communes ; s.b/b
Coûts ( <i>mios CHF</i> ) > 2	Demande de subvention cantonale
Clé de financement	

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

### Coordination en Cours

Dépendances et limites avec d'autres Mesures

La réalisation de ce projet doit tenir compte des nombreuses conditions-cadres spécifiques liées aux sites,

telles que les secteurs de palafittes inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'IFP, les restrictions liées à l'hydrogéologie (*eaux souterraines, lac de Biemme, source d'eau potable de la Brunnmühle*) ainsi que le milieu naturel protégé.

---

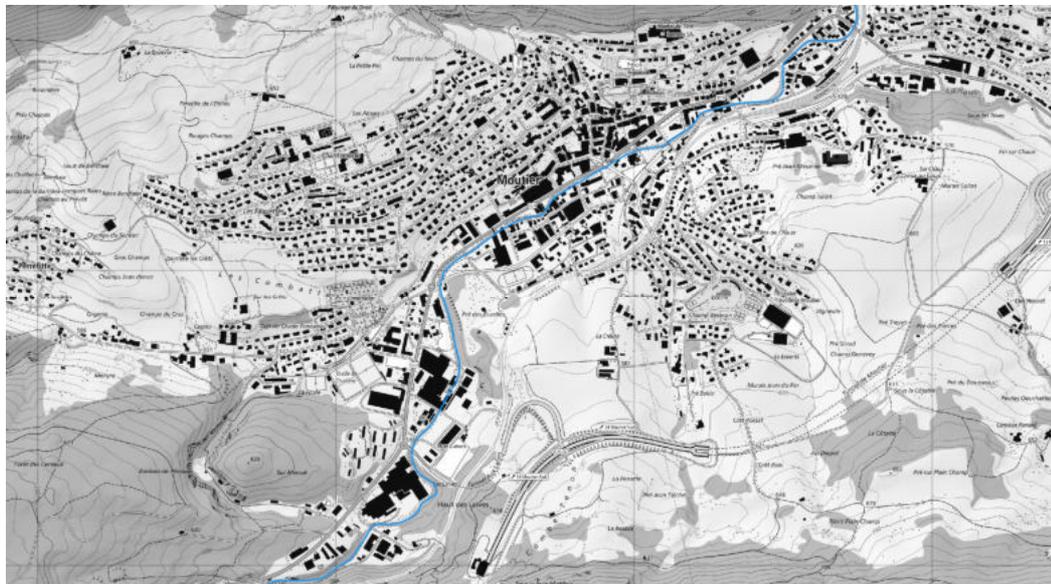
#### Documents

- <https://company.sbb.ch/fr/entreprise/projets/suisse-romande-et-valais/region-neuchatel-jura/tunnel-de-gleresse.html>
  - [www.seeland-biel-bienne.ch](http://www.seeland-biel-bienne.ch)
  - PS-TC 2023 (*projet n° 141, optimisation de l'itinéraire*)
  - <https://whc.unesco.org/fr/list/1363>
-

## Moutier – Voie mobilité douce sur les berges de la Birse

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-P.1			Horizon C
Ancien n°	Commune	Catégorie	
JB.MD-V.5 / MD-LR.o5	Moutier	Piéton ( <i>lacune du réseau / sécurité</i> )	

Carte



Description et objectif

La Conception Directrice Moutier 2030 indique comme mesure importante pour la mobilité douce la réalisation d'une étude pour examiner si une voie piétonnière tout au long de la Birse (*gare - Rue de l'Industrie*) est possible, en relation avec les travaux concernant la revitalisation de la Birse et l'aménagement de ses berges.

Opportunité et utilité

- Mesure à coordonner avec d'autres et à réaliser en fonction d'opportunités (*berges de la Birse*).
- Créer une « voie piétonne / cyclable » plate qui relie les différents « pôles » de la Ville de Moutier permet de favoriser la mobilité douce dans la ville.

État de la planification

État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Coûts (*mios CHF*)

Demande de subvention cantonale

Clé de financement

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Information Préalable

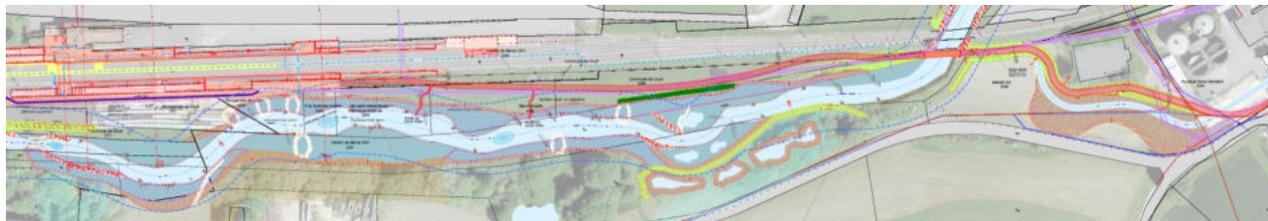
Documents

- Conception Directrice Moutier 2030

## Court – Voie mobilité douce sur les berges de la Birse

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-P.2			Horizon A
Ancien n°	Commune	Catégorie	
	Court	Piéton ( <i>lacune du réseau / sécurité</i> )	

### Carte



### Description et objectif

1) Réalisation, dans le cadre des travaux de réaménagement de la Birse et de mise en conformité LHand la gare de Court (cf. **Mesure JB.TP-FL.09**), d'un nouvel itinéraire de mobilité douce pour accéder, de la gare, aux quartier Sud (dont l'Administration municipale) et à la ZIZA de Chaluet.

2) Une réalisation que la Région soutient avec conviction, aussi bien vis-à-vis de la situation existante (accès aux TP) que des opportunités de développement du secteur d'Activité de la Nancoran (cf. **Mesure JB.U-DA.1.8**).

### Opportunité et utilité

Raccourcir les accès aux TP et ainsi favoriser ceux-ci !

### État de la planification

Études de détail en cours

### État de la construction et du financement

Communiqués DTT du 07 décembre 2023 - Subvention pour la protection contre les crues et la revitalisation de la Birse à Court :

« Le Conseil-exécutif a approuvé un crédit d'engagement de 1,55 million de francs pour la protection contre les crues et la revitalisation de la Birse dans la commune de Court. Le projet porte sur l'aménagement du cours d'eau sur une longueur de 2500 mètres environ. L'objectif est de réduire fortement les dangers d'inondations auxquels sont exposés la zone construite et les infrastructures ferroviaires. Il vise par ailleurs à redonner au cours d'eau un espace minimal là où les enjeux constructifs sont faibles et à revitaliser amplement la Birse dans les secteurs non constructibles. »

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

OPC, CFF, Région

Coûts (*mios CHF*)

Demande de subvention cantonale

### Clé de financement

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination en Cours

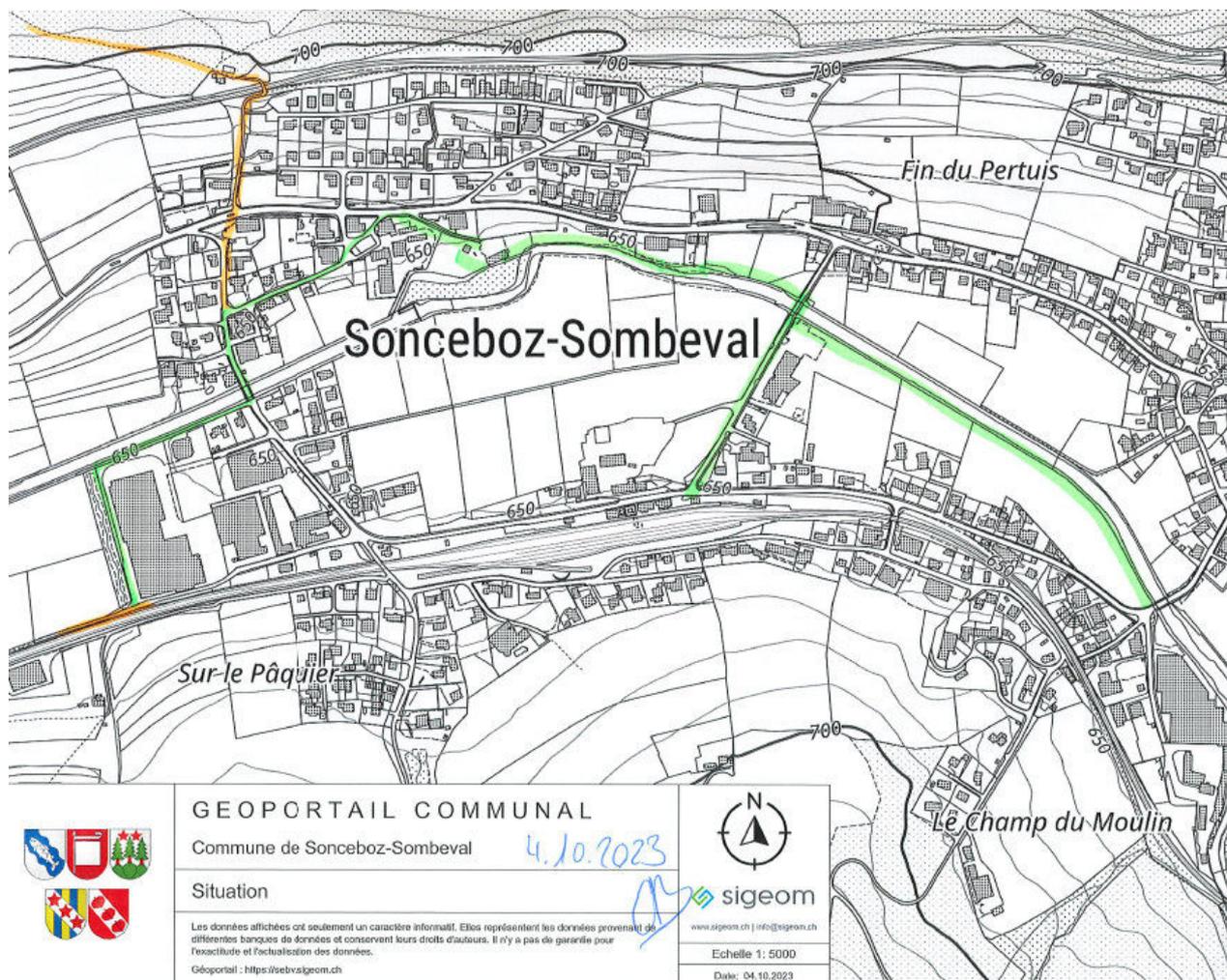
### Documents

- Protection contre les crues, dossier OPC

## Sonceboz-Sombeval – Voie mobilité douce sur les berges de la Suze

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-P.3			Horizon A
Ancien n°	Commune	Catégorie	
	Sonceboz-Sombeval	Piéton ( <i>lacune du réseau / sécurité</i> )	

Carte



### Description et objectif

- 1) A l'image de la liaison 'Fin de Pertuis'- école permettant un accès en toute sécurité à cette dernière, une liaison du même type doit relier Sonceboz à Sombeval et, d'évidence, les bords de Suze s'y prêtent à merveille.
- 2) Cette Mesure permettra de réduire très significativement les temps de parcours et, couplée à la mise en place de parcours Pedibus, d'accroître considérablement la sécurité des enfants tout en limitant le trafic (*dépose/reprise des enfants par les parents*).
- 3) Des conclusions déjà portées par la "Conception Directrice Sonceboz-Sombeval 2035" (2025) et par la Conception Régionale Climat (CRC 2023) que l'étude de mobilité scolaire nouvellement engagée par les Autorités saura affiner. Une réalisation que la Région soutient avec conviction.

### Opportunité et utilité

Raccourcir les trajets à l'école en empruntant un itinéraire en dehors de tout trafic et, à même de limiter déposes/reprises des enfants par les parents en TIM.

### État de la planification

Travaux du PAE Birse en cours

### État de la construction et du financement

Début des travaux 2023	Mise en service probable 2026
Responsabilité Commune	Autres acteurs OPC, Région
Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Demande de subvention cantonale
Clé de financement	
État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination Réglée	
Documents	
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Art. 1 LRLR</li><li>▪ PV du rdv de coordination Municipalité – Offices cantonaux – Berne Rando – Jb.B du 04.10.2023</li></ul>	



## La Ferrière – Voie mobilité douce 'CJ Chaux d'Abel - La Ferrière'

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-V.4			Horizon A
Ancien n°	Commune	Catégorie	
	La Ferrière	MD-V Vélo ( <i>lacunes du réseau / sécurité</i> )	

Carte



Description et objectif

Modifier le PS-RIRP pour privilégier un parcours aujourd'hui 'sauvage' mais systématiquement utilisé parce que plus bucolique et en dehors du trafic plutôt que, un itinéraire moins attrayant, avec une portion sur Route Cantonale et plus contraignant par une forte montée pour arriver au Village de La Ferrière.

Opportunité et utilité

A pied ou à vélo, tous les habitués du parcours empruntent déjà cet itinéraire Chaux d'Abel CJ – La Vigie.

État de la planification

État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Berne Rando, OPC, Région

Coûts (*mios CHF*)

Demande de subvention cantonale

Clé de financement

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination en Cours

Documents



## Places de parcs Park-and-Rail (P+R)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MC-P			voir mesures
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
MC-o1 (2016)		MC-P P+R	

### Description

1) Sur la base d'un nombre de place disponible dans les différents « corridors » de transports (*étude Hartmann*), la CRTU fait la liste du nombre de places P+R qui peuvent bénéficier d'une subvention cantonale pour chaque arrêt TP. La mise à jour de ce travail est réalisée par cette Mesure (*état 2021*). Les démarches établies dans la CRTU pour sélectionner les communes ayant droit à une subvention cantonale en cas de projet sont les suivantes :

- 1) la Région considère que les places de parking proches des gares mais gratuites et sans contrôle ne peuvent être considérées comme des places P+R. Ainsi, les places vers les gares de Corgémont, Cortébert, Villeret, Renan, Pontenet, Malleray, Court, Crémines, Les Reussilles ne sont pas des places P+R. Elles sont reportées ailleurs pour être des places supplémentaires pouvant bénéficier d'une subvention.
- 2) Des lots de places P+R sont proposés par la région dans les endroits opportuns suivants : Moutier / Crémines / Reconvilier / Tavannes / Tramelan / Sonceboz / Courtelary / Saint-Imier / Sonvilier / Frinvillier / Péry / La Neuveville. Ces endroits sont retenus parce qu'ils drainent des utilisateurs et/ou il y a une politique de gestion des parkings vers la gare.
- 3) Les 28 places disponibles pour le corridor de La Neuveville sont affectées pour la Commune de La Neuveville, en coordination avec les besoins des autres communes voisines.
- 4) La répartition dans les différents endroits est indicative et doit être revue en fonction des projets réalisés.

2) Les communes informent la région de leurs besoins dans ce domaine. Les besoins des communes sont reportés dans la CRTU et inscrits dans le Plan du réseau routier, cette étape étant nécessaire à leur financement.

3) Le nombre de places P+R pouvant potentiellement bénéficier d'une subvention cantonale est fixé par la CRTU et contraignant, selon la liste fournie ci-dessous.

4) Seules les places de parcs P+R répondant à un besoin clairement avéré et présentant un bon rapport coût-bénéfices pourront bénéficier d'une subvention cantonale ; cette vérification est du ressort de l'OPC.

5) Etant donné les importants travaux de rénovation des gares et de requalification des espaces-gare qui s'engagent dans de nombreuses gares du Jura bernois, une bonne coordination entre les communes, les porteurs de projets, CFF bâtiments et la région sera nécessaire.

### Opportunité et utilité

- a) Cette Mesure est essentielle d'un point de vue de l'intermodalité. Elle peut être couplée avec des réflexions sur la mise en place de bornes électriques ou de solutions de mobilité partagée.
- b) Donner le nombre potentiel de places P+R par corridor et de manière indicative par arrêt TP pouvant être subventionnées par le canton
- c) Donner les démarches nécessaires pour réaliser les projets et faire leur suivi.

Responsabilité	Autres acteurs
OPC-CP	Communes

### Clé de financement

Sur la base des directives cantonales, le Canton examine et verse les subventions cantonales définies législativement pour les planifications et les infrastructures telles que les plateformes de correspondance (OTP) et les installations P+R / B+R importantes.

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

### Coordination en cours

#### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

Projets de restructurations autour des gares (cf. mesures concernant les gares)

### Documents

- PRR
- DTT/DIJ 2023, Interfaces de transport dans le Canton de Berne, Aide-mémoire sur les rôles et les tâches



## Places de parcs Park-and-Rail (P+R)

N° CRTU	Commune	Nb places actuelles	Brève description	Nb places disponibles dans le corridor	Estimation des besoins P+R
JB.MC-P.1	Moutier	119	Site déjà bien pourvu mais passablement rempli notamment par des utilisateurs jurassiens ; évaluer si des compléments sont nécessaires. P+R à prendre en compte en cas de réalisation du projet de restructuration du sud de la gare.		-
JB.MC-P.2	Reconvilier	0	Aucune place existante. Site à examiner en parallèle avec le projet de requalification de la gare. Utilisateurs en provenance de Loveresse, Saules, Saicourt et du Petit-Val.		20
JB.MC-P.3	Tavannes	12	12 places existantes. Site prioritaire à développer pour des utilisateurs en provenance du Fuet – Bellelay, du Petit-Val et de Tramelan – Les Franches-Montagnes.	47 (42 selon le PRR)	15
JB.MC-P.4	Valbirse	0	Quelques places P+R sont à prévoir en cas de réalisation de l'arrêt TP de La Cray/Pré Vercelin et de mise en place d'une politique de parcage, pour les utilisateurs en provenance de Champoz par exemple.		(5)
JB.MC-P.5	Crémines	0	Aucune place existante ( <i>places disponibles sans frais</i> ). Site à examiner si une politique de parcage voit le jour.		(5)
JB.MC-P.6	Tramelan	0	Aucune place existante.	15 (20 selon le PRR)	15
JB.MC-P.7	Péry	0	En lien avec la ligne de bus pour Boujean un P+R serait justifié à Péry, d'autant plus que l'utilisation de cette ligne s'avère concluante.		15
JB.MC-P.8	Sonceboz	35	Projet en commun avec les CFF pour augmenter le nombre de place à 47. La Région soutient l'augmentation du nombre de place P+R, c'est un endroit stratégique important pour ce type d'infrastructures dans le Jura bernois.		10
JB.MC-P.9	Courtelay	19	19 places existantes.		5
JB.MC-P.10	Saint-Imier	26	26 places existantes.	78 (78 selon le PRR)	10
JB.MC-P.11	Saint-Imier, La Clé	0	Quelques places P+R sont à prévoir en cas de réalisation de l'arrêt TP de la Clé à Saint-Imier et de mise en place d'une politique de parcage.		(10)
JB.MC-P.12	Sonvilier	0	Aucune place existante.		5
JB.MC-P.13	Sauge (Frinvillier)	4	4 places existantes. Site prioritaire à développer car draine des villages avec peu de moyens d'utilisation des TP.		15
JB.MC-P.14	La Neuveville	12	12 places existantes. Site prioritaire à compléter. 30 places selon le PRR, y compris pour Douanne.	28 (30 selon le PRR)	30

## Places de parcs Bike-and-Rail (B+R)

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.MC-B		voir mesures	voir mesures
Ancien n°		Catégorie	
MC-B		MC-B B+R	

### Description

1) Dans le Jura bernois, les projets de places B+R, s'ils sont justifiés et répondent aux prescriptions de l'arrêté du Conseil-Exécutif n°1254 du 1er juillet 2009, peuvent obtenir une subvention cantonale (40 % des coûts).

2) La réalisation de places sécurisées vers les gares ne doit pas être uniquement réservée aux grandes villes. L'apparition des vélos à assistance électrique, par exemple, demande une sécurisation des places de parcs pour les vélos vers les gares, car le prix d'achat de ces vélos ne permet pas aux utilisateurs de risquer qu'ils soient endommagés ou volés. L'accroissement de l'utilisation de ces vélos électriques est très important ces dernières années et doit être pris en considération pour que ces nouveaux utilisateurs puissent bénéficier de bonnes conditions-cadres.

3) A relever toutefois que les installations B+R réalisées ou en cours de réalisation dans le Canton de Berne le sont généralement dans des communes centre relativement peuplées.

4) Dans les conditions actuelles au niveau de la mobilité douce dans le Jura bernois, un projet du type B+R, avec des places sécurisées doit être envisagé en premier lieu en gare de Saint-Imier et de Moutier. La justification et la suivante :

- nombre d'habitants ;
- qualité de la desserte difficile à assurer dans les secteurs excentrés ;
- projet de restructuration des Espaces Gares.

5) D'autres emplacements B+R seront à terme envisageables à La Neuveville, Reconvilier, Tavannes, ces endroits ayant été identifiés dans l'analyse des Forces-Faiblesses et besoins d'interventions.

6) Pour les autres gares, la mise en place de mesure de sécurisation des vélos devrait passer par un projet-pilote. La sécurité doit pouvoir se faire à moindre coûts pour les communes de petite et moyenne taille.

### Opportunité et utilité

- La réalisation d'un B+R est justifiée à Saint-Imier et Moutier mais les conditions de ces réalisations doivent être étudiées dans le détail (*évaluation du rapport coûts – bénéfices / emplacement / coordination avec les projets de réaménagements des espaces publics*)
- Faire le suivi des projets, trouver des mesures incitatives pour la pratique de la mobilité combinée qui soient applicables pour des communes de taille moyenne (*1'000 – 4'000 habitants*)

### Clé de financement

Sur la base des directives cantonales, le Canton examine et verse les subventions cantonales définies législativement pour les planifications et les infrastructures telles que les plateformes de correspondance (OTP) et les installations P+R / B+R importantes.

### Dépendances et limites avec d'autres Mesures

### Documents

- PRR
- DTT/DIJ 2023, Interfaces de transport dans le Canton de Berne, Aide-mémoire sur les rôles et les tâches

**Moutier, projet de station B+R** **Horizon B**

N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.MC-B.1	MC-o2-01			<b>Moutier, projet de station B+R</b>

Brève description

Un projet de station B+R est prévisible dans le cadre de la restructuration de la gare.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service	
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Demande de subvention cantonale selon LR
Moutier	Commune	CFF	Information Préalable			

**Saint-Imier, projet de station B+R** **Horizon B**

N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.MC-B.2	-			<b>Saint-Imier, projet de station B+R</b>

Brève description

Un projet de station B+R paraît opportun dans la Cité imérienne au regard de son contexte (*ABR, liaisons Bienne – La Chaux-de-Fonds, sites industriels, accès Chasseral et Mt-Soleil, ...*)

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service	
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Coûts ( <i>mios CHF</i> )	Demande de subvention cantonale selon LR
Saint-Imier	Commune	CFF	Information Préalable			

**Projet-pilote de boîtes à vélos** **Horizon B**

N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.MC-B.3	MC-o2-02			<b>Projet-pilote de boîtes à vélos</b>

Brève description

Dans le cadre de ses activités liées au développement durable et de son programme « Vivre le Parc », le PNR Chasseral étudie la faisabilité de l'implantation de « boîtes à vélos » dans quelques gares du Grand Chasseral avec pour objectifs :

- sécurité pour les usagers assurée et incitation à la mobilité combinée



- créer un objet modulable et avec un design (*mobilier urbain*) intéressant
- matériaux et construction 100 % locaux
- le PNR Chasseral gère les aspects administratifs (*location des places*).

État de la planification			État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
<b>Projet à développer en fonction des opportunités</b>						
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale selon LR
	Communes	Région	Information Préalable			



---

## Suivi / Controlling

---

N° CRTU	Ancien n°	Catégorie	Priorité
JB.C	D.o1	C Suivi	Tâche Durable

---

### Description

1) La Région anticipe et vérifie le développement afin de désamorcer de potentiels conflits. Pour ce faire, un système de surveillance et de contrôle est mis en place.

2) Contrôle périodique des Mesures contenues dans la CRTU et priorisation de ces Mesures en fonction des modifications du contexte.

---

### Pertinence et utilité

Le suivi permet d'établir si les objectifs formulés dans les Mesures peuvent être atteints. Si ce n'est pas le cas, la Région indique quelles mesures alternatives peuvent être utilisées pour réaliser le contrôle nécessaire.

---

Responsabilité	Autres organes concernés
Région	OACOT ; OPC ; communes

---

### État de coordination

Coordination Réglée

---

Besoin de coordination, interdépendance

Toutes les Mesures

---

Documents

---



Rue Pierre-Pertuis 1  
2605 Sonceboz - Sombeval  
032 492 71 30  
info@jb-b.ch

