

CANTON DE BERNE

ASSOCIATION REGIONALE JURA-BIENNE
ASSOCIATION REGIONALE CENTRE-JURA

2^{ème} Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) pour le Jura bernois

Rapport explicatif Version approuvée – Décembre 2016

Participation publique du : 18 mai au 18 juillet 2015

Examen préalable du : 31 mars 2016

Approuvé par les associations régionales, décision de l'assemblée générale des délégués du :

Association régionale Jura-Bienne

Association régionale Centre-Jura

Le président, Jean-René Carnal

Le président, Francis Daetwyler

Certifié exact par les Associations régionales Jura-Bienne (ARJB) et Centre-Jura (ACJ) :

Bévilard, le

La Chaux-de-Fonds, le

Association régionale Jura-Bienne

Association régionale Centre-Jura

Le secrétaire, André Rothenbühler

La secrétaire, Katia Chardon

Approuvé par l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire le :

Rédaction :

Arnaud Brahier, André Rothenbühler
Jérôme Fallot

Association Régionale Jura – Bienne
Route de Sorvilier 21
2735 Bévilard

Avec la participation des membres du
groupe technique de la CRTU.

Etudes de bases complémentaires réalisées
par la Conférence Régionale des Transports
(CRT 1).

1. Sommaire, liste des figures et tableaux

1.1. Sommaire

| | |
|--|-----------|
| 1. SOMMAIRE, LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX..... | 3 |
| 1.1. SOMMAIRE..... | 3 |
| 1.2. LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX..... | 7 |
| 2. INTRODUCTION | 10 |
| 2.1. ORIGINES ET CADRE INSTITUTIONNEL..... | 10 |
| 2.2. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES CRTU..... | 11 |
| 2.2.1. Le plan directeur cantonal..... | 11 |
| 2.2.2. Directives cantonales pour la CRTU, mandats d'examens et d'exécutions..... | 12 |
| 2.2.3. Bases régionales..... | 12 |
| 2.3. RAPPORT ENTRE LA CRTU ET LES AUTRES PLANIFICATIONS REGIONALES | 12 |
| 2.4. PLACE DE LA CRTU DANS LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATIONS ET DE FINANCEMENTS DU CANTON DE BERNE | 13 |
| 2.5. PRINCIPALES REMARQUES CONCERNANT LA 1^{ERE} CRTU DU JURA BERNOIS | 13 |
| 2.6. SYNTHÈSE CANTONALE DES PREMIÈRES CRTU | 14 |
| 2.7. MESURES DE LA PREMIÈRE CRTU DU JURA BERNOIS RETENUES DANS LA SYNTHÈSE CANTONALE..... | 15 |
| 2.7.1. Définition du niveau de Centres..... | 16 |
| 2.7.2. Zones de développement (pour habitat et/ou industries) ou secteurs de restructurations d'importance cantonale..... | 16 |
| 2.7.3. Mesures concernant l'infrastructure pour les transports publics (coûts > 2 millions) | 16 |
| 2.7.4. Mesures concernant l'amélioration des traversées de villages ou la fluidité du trafic (coûts > 2 millions, travaux prévus avant 2023) | 17 |
| 2.7.5. Mesures concernant la sécurité du trafic (coûts > 2 millions, travaux prévus avant 2023)..... | 17 |
| 2.7.6. Mesures concernant les places B+R et P+R (coûts > 2 millions, travaux prévus avant 2023)..... | 17 |
| 2.8. PRINCIPAUX BUTS DE LA DEUXIÈME CRTU | 17 |
| 2.9. PILOTAGE, CALENDRIER DES TRAVAUX ET ORGANISATION DE PROJET..... | 18 |
| 2.9.1. Conférence régionale Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois : état de la situation.. | 18 |
| 2.9.2. Groupe d'accompagnement..... | 18 |
| 2.9.3. Fusions récentes de communes et divisions sous-régionales..... | 19 |
| 2.9.4. Principales étapes de réalisation de la CRTU | 19 |
| 2.10. STRUCTURE DE LA 2^{EME} CRTU..... | 20 |
| 2.10.1. Structure du Rapport explicatif..... | 20 |
| 2.10.2. Structure et numérisation des Fiches de mesures..... | 20 |
| 2.10.3. Carte CRTU | 20 |
| 2.11. ELEMENTS NON TRAITÉS EN PROFONDEUR DANS LA 2^{EME} CRTU | 20 |
| 2.11.1. Nature et paysage | 21 |
| 2.11.2. Energie | 21 |
| 3. DONNÉES DE BASES & SUIVI DE LA PREMIÈRE CRTU | 21 |
| 3.1. ESPACE GEOGRAPHIQUE - GENERALITES | 21 |
| 3.1.1. Le Jura bernois dans son contexte suprarégional..... | 21 |
| 3.1.2. Structure interne du Jura bernois, division en sous-régions | 21 |
| 3.2. ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE RÉCENTE ET PERSPECTIVES | 22 |
| 3.2.1. Scénarios démographiques de la première CRTU | 22 |
| 3.2.2. Scénarios démographiques de la deuxième CRTU | 24 |
| 3.3. ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE RÉCENTE ET PERSPECTIVES | 27 |
| 3.3.1. Evolution qualitative des emplois..... | 27 |

| | |
|--|-----------|
| 3.3.2. Evolution récente du nombre d'EPT, par sous-régions | 28 |
| 3.3.3. Evolution de la répartition géographique des emplois | 29 |
| 3.3.4. Evolution des emplois de frontaliers | 29 |
| 3.3.5. Conclusions sur l'évolution des emplois | 30 |
| 3.4. EVOLUTION RECENTE DANS LE DOMAINE DE L'URBANISATION ET PERSPECTIVES | 30 |
| 3.4.1. Evolution globale récente de l'urbanisation | 30 |
| 3.4.2. La modification de la Loi sur l'Aménagement du territoire : un changement de paradigme ! | 32 |
| 3.4.3. Indications sur la modification de la Loi sur les constructions : obligation de construire | 32 |
| 3.4.4. Indications sur la modification de la Loi sur les constructions : perception de la plus-value | 34 |
| 3.4.5. Indications sur le plan directeur cantonal (projet approuvé en automne 2015) | 34 |
| 3.4.6. Indications concernant la question des surfaces d'assolement (SDA) | 39 |
| 3.4.7. Etat des lieux et évolution récente des zones destinées à l'habitat dans les communes du projet de Centres en réseau..... | 40 |
| 3.4.8. Etat des lieux des zones destinées à l'habitat dans le Jura bernois..... | 43 |
| 3.4.9. Etat des lieux et évolution récente des zones destinées à l'industrie dans le Jura bernois..... | 44 |
| 3.4.10. Etat des lieux des zones destinées aux activités dans le Jura bernois..... | 46 |
| 3.4.11. Choix de localisation des entreprises, évolution des emplois et suivi..... | 47 |
| 3.4.12. Etat des lieux et évolution récente dans les zones de restructurations | 47 |
| 3.4.13. Taux d'occupation des logements | 49 |
| 3.4.14. Evaluation de nombre de logements réalisables via des réhabilitations | 49 |
| 3.4.15. Influence du vieillissement de la population | 50 |
| 3.4.16. Obligations à venir pour les communes dans le domaine de l'aménagement du territoire | 51 |
| 3.4.17. Recommandations et conclusions pour la gestion des zones destinées à l'habitat | 52 |
| 3.4.18. Recommandations et conclusions pour la gestion des zones destinées aux activités | 54 |
| 3.5. EVOLUTION DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS PUBLICS ET PERSPECTIVES | 55 |
| 3.5.1. Introduction – rôle de la CRTU dans le domaine des TP | 55 |
| 3.5.2. Evolution de la part modale en Suisse | 55 |
| 3.5.3. Données selon le modèle global des transports bernois..... | 56 |
| 3.5.4. Etat des lieux de la desserte dans le Jura bernois..... | 57 |
| 3.5.5. Etat des lieux global dans la demande et l'offre. | 58 |
| 3.5.6. Etat des lieux dans la problématique du taux de couverture des lignes | 60 |
| 3.5.7. Etat des lieux dans la problématique de l'assainissement des gares et des points de croisements | 61 |
| 3.5.8. Changements dans le processus de planification des transports publics (projet de planification fédérale PRODES 2030) | 62 |
| 3.5.9. Mesures retenues dans le projet de planification fédérale PRODES 2030 pour le Jura bernois et les régions limitrophes | 63 |
| 3.5.8. Perspectives dans l'évolution des temps de parcours sur les lignes du Jura bernois | 64 |
| 3.5.9. Synthèse de l'état actuel et des perspectives dans les TP dans le Jura bernois..... | 65 |
| 3.6. ETAT DES LIEUX DANS LE DOMAINE DES TIM | 69 |
| 3.6.1. Routes nationales : état des lieux des travaux et impacts | 69 |
| 3.6.2. Routes cantonales : demandes de changements de propriétés | 72 |
| 3.6.3. Plan du réseau routier (PRR) | 72 |
| 3.6.4. Evolution attendue du trafic routier | 73 |
| 3.7. ETAT DES LIEUX DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITE DOUCE | 76 |
| 3.7.1. Généralités – les différents types de mobilité douce | 76 |
| 3.7.2. Part modale de la mobilité douce dans le Jura bernois | 77 |
| 3.7.3. Vélo quotidien | 77 |
| 3.7.4. Bases récentes dans le domaine du trafic quotidien pour le Vélo | 79 |

| | |
|---|------------|
| 3.8. ETAT DES LIEUX DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITE COMBINEE ET DU MANAGEMENT DE LA MOBILITE..... | 80 |
| 3.8.1. Généralités..... | 80 |
| 3.8.2. Places de parcs Park-and-Rail (P+R)..... | 80 |
| 3.8.3. Places de parcs Bike + Rail (B+R)..... | 80 |
| 3.8.4. Mobilité partagée et management de la mobilité..... | 81 |
| 3.8.5. Covoiturage..... | 81 |
| 3.9. PART MODALE DES DIFFERENTS MOYENS DE TRANSPORTS..... | 81 |
| 3.9.1. Evolution récente en suisse..... | 81 |
| 3.9.2. Evolution dans le Jura bernois..... | 82 |
| 3.10.1. Généralités..... | 82 |
| 3.10.2. Parcours VTT..... | 82 |
| 3.10.3. Itinéraires de cyclotourisme..... | 82 |
| 3.10.3. Domaine des loisirs et des activités touristiques..... | 83 |
| 3.10.4. Domaine de la nature et du paysage..... | 83 |
| 4. ANALYSE DES FORCES-FAIBLESSES & BESOINS D'INTERVENTIONS..... | 85 |
| 4.1. ANALYSES FFOM ET BESOINS D'INTERVENTIONS DANS LES DOMAINES DE L'URBANISATION..... | 85 |
| 4.1.1. Besoins en surfaces à bâtir..... | 85 |
| 4.1.2. Pôles habitats en zone à bâtir..... | 86 |
| 4.1.3. Pôles activités existants..... | 87 |
| 4.1.4. Zones de restructuration et de densification d'importance régionale..... | 87 |
| 4.1.5. Secteurs prioritaires pour l'extension de la zone à bâtir destinée à l'habitat..... | 88 |
| 4.1.6. Secteurs prioritaires pour l'extension de la zone à bâtir destinée aux activités..... | 89 |
| 4.1.7. Réseau régional de centres..... | 89 |
| 4.1.8. Offre, répartition et financement des équipements publics..... | 90 |
| 4.1.9. Fixer des ceintures vertes et fixer des limites à l'urbanisation..... | 91 |
| 4.2. ANALYSES FFOM DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS PUBLICS..... | 91 |
| 4.2.1. Trafic national..... | 91 |
| 4.2.2. Trafic régional..... | 92 |
| 4.2.3. Liaison route-rail..... | 93 |
| 4.3. ANALYSES FFOM DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISES..... | 93 |
| 4.3.1. Routes nationales..... | 93 |
| 4.3.2. Contournements routiers..... | 93 |
| 4.3.3. Exploitation des routes cantonales..... | 94 |
| 4.3.4. Augmentation des capacités..... | 94 |
| 4.3.5. Traversées de villages..... | 94 |
| 4.3.6. Sécurité du trafic..... | 95 |
| 4.4. ANALYSES FFOM DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITE DOUCE..... | 95 |
| 4.5. ANALYSES FFOM DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITE COMBINEE & LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE..... | 96 |
| 4.5.1. Places P+R..... | 96 |
| 4.5.2. Places B+R..... | 96 |
| 4.5.3. Conception Mobilité globale..... | 97 |
| 5. PRINCIPES DE DEVELOPPEMENT, CONCEPTIONS DIRECTRICES & STRATEGIES DE MISE EN ŒUVRE..... | 98 |
| 5.1. PRINCIPES DE DEVELOPPEMENTS..... | 98 |
| 5.2. CONCEPTION DIRECTRICE – PROJET DE TERRITOIRE POUR LE JURA BERNOIS..... | 100 |
| 5.2.1. CONCEPTION DIRECTRICE 2030 POUR LES ZONES A BATIR..... | 102 |
| 5.2.2. CONCEPTION DIRECTRICES 2030 POUR LES TRANSPORTS PUBLICS..... | 103 |
| 5.2.3. CONCEPTION DIRECTRICE 2030 POUR LA MOBILITE MOTORISEE INDIVIDUELLE, LA MOBILITE DOUCE ET COMBINEE..... | 104 |
| 5.3. CONCEPTIONS SELON LES TYPES D'ESPACES DEFINIS DANS LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL..... | 104 |
| 5.3.1. Centres urbains des agglomérations..... | 104 |
| 5.3.2. Ceintures des agglomérations et axes de développement (=comunes-centre).. | 105 |
| 5.3.3. Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain..... | 105 |
| 5.3.4. Régions de collines et de montagne..... | 106 |
| 5.4. CONCEPTIONS SOUS-REGIONALES..... | 107 |
| 5.4.1. Conception régionale urbaine pour le Nord du Jura bernois..... | 107 |

| | |
|--|------------|
| 5.4.2. Conception régionale urbaine pour le Sud du Jura bernois | 110 |
| 6. MESURES : SYNTHÈSE | 113 |
| 7. REPONSE AUX MANDATS D'EXECUTION (MEXE) ET MANDATS D'EXAMEN (MEXA) | 114 |
| 7.1. MEXE 01 : VERIFIER L'ETAT DES LIEUX DES POLES HABITAT ET ACTIVITE, AINSI QUE DETERMINER LES ZONES A RESTRUCTURER ET LES SECTEURS DE DENSIFICATION | 114 |
| 7.2. MEXE 02 : VERIFIER L'ETAT DES LIEUX DES ZONES D'EXTENSION DU BATI D'IMPORTANCE REGIONALE ET FAIRE EVOLUER LES ETATS DE COORDINATION DE CES SECTEURS..... | 114 |
| 7.3. MEXE 03 : CREER DES CEINTURES VERTES..... | 114 |
| 7.4. MEXE 04 : VERIFIER QUE LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION ET D'AMENAGEMENT REGIONAUX AIENT ETE MIS AU NET..... | 114 |
| 7.5. MEXA 01 : EXAMINER LA COMPENSATION DES SURFACES URBANISEES A L'INTERIEUR DE LA REGION..... | 115 |
| 7.6. MEXA 02 : FIXER LES LIMITES A L'URBANISATION..... | 115 |
| 7.7. MEXA TP 1 : FAIRE APPARAÎTRE LE LIEN ENTRE LE DEVELOPPEMENT A MOYEN ET LONG TERMES DE L'OFFRE LOCALE ET REGIONALE DES TRANSPORT PUBLICS ET L'URBANISATION EN TENANT DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES TP A LONG TERME..... | 115 |
| 7.8. MEXA TP 3 : EXAMINER LE RENFORCEMENT DES NŒUDS TP EXISTANTS ET LE DEVELOPPEMENT DE NOUVEAUX NŒUDS..... | 116 |
| 7.9. MEXE « ROUTES » 1 : TENIR COMPTE DU PLAN DU RESEAU ROUTIER (PRR) ET DE L'ANALYSE DES POINTS FAIBLES REALISEE PAR L'OPC. | 116 |
| 7.10. MEXA « ROUTES » 1 : EXAMINER ET METTRE EN PLACE UN RESEAU ROUTIER REGIONAL DE BASE POUR LE TRAFIC INDIVIDUEL MOTORISE DANS LES AGGLOMERATIONS..... | 116 |
| 7.11. MEXA « ROUTES » 2 : INDiquer LES MESURES A PRENDRE S'AGISSANT DU TRAFIC INDIVIDUEL MOTORISE SUR LE RESEAU ROUTIER REGIONAL DE BASE. | 116 |
| 7.12. MEXA « ROUTES » 3 : INDiquer LES MESURES A PRENDRE S'AGISSANT DU RESEAU ROUTIER COMMUNAL ORDINAIRE ET DES AXES RESERVES A LA MOBILITE DOUCE. | 116 |
| 7.13. MEXE MOBILITE DOUCE (MD) 1 : METTRE EN PLACE UN RESEAU REGIONAL POUR LE TRAFIC CYCLISTE QUOTIDIEN SUR LA BASE DU PLAN SECTORIEL VELO. DETERMINER LES MESURES A PRENDRE SUR LES ROUTES COMMUNALES ET CANTONALES. | 116 |
| 7.14. MEXA MD 1 : EXAMINER L'OPTIMISATION DU RESEAU DU TRAFIC CYCLISTE DE LOISIRS DANS LE PLAN SECTORIEL VELO ET EN TENIR COMPTE DANS LA PLANIFICATION. | 116 |
| 7.15. MEXA MD 2 : METTRE A JOUR LE RELEVÉ DES EMPLACEMENTS VELO..... | 116 |
| 8. PRINCIPALES REFERENCES | 119 |
| 9. LISTE DES ABREVIATIONS | 120 |
| 10. ANNEXES | 121 |
| ANNEXE I : TABLEAU DES ACTIVITES ECONOMIQUES IMPORTANTES DANS LE JURA BERNOIS..... | 121 |
| ANNEXE II : CARTE DU REVENU LIBREMENT DISPONIBLE PAR COMMUNES, EN SUISSE..... | 122 |
| ANNEXE III : MANDATS D'EXECUTIONS ET MANDATS D'EXAMENS CANTONAUX..... | 123 |
| ANNEXE IV : LISTE DES PLANIFICATIONS SECTORIELLES REGIONALES (BASES REGIONALES) PRISES EN COMPTE ... | 124 |
| ANNEXE VI : ZONES DE RESTRUCTURATIONS DEFINIES DANS LE CADRE DU PROJET DE CENTRES EN RESEAU..... | 126 |
| ANNEXE VII : PROPOSITION DE L'ARRET TP DE LA CRAY DANS LE CADRE DU PROGRAMME PRODES | 129 |
| ANNEXE VIII : LISTE DES PARCELLES EN ZONE A BATIR DESTINEES AUX ACTIVITES NON CONSTRUITE, COMMUNES DU PROJET DE CENTRES EN RESEAU..... | 130 |
| ANNEXE XIX : ÉTAT DES LIEUX DES RESERVES EN ZONE A BATIR PAR TYPE, PAR COMMUNES ET PAR QUALITE DE DESSERTE | 131 |

1.2. Liste des figures et tableaux

| | |
|---|----|
| Figure 1 : Les 6 grandes régions du canton de Berne et leurs agglomérations | 10 |
| Figure 2 : Schéma de l'intégration des CRTU dans les planifications sectorielles du canton de Berne..... | 13 |
| Figure 3 : Besoins financiers pour les mesures liées aux transports publics, par étape et par grandes régions du canton | 14 |
| Figure 4 : Besoins financiers pour les mesures liées à la route, par étape et par conférences régionales | 14 |
| Figure 5 : Coûts des projets prioritaires retenus par le canton en 2012, par type et dans les 6 grandes régions du canton | 15 |
| Figure 6 : Priorités cantonales données aux principales mesures dans l'infrastructure TP du Jura bernois..... | 16 |
| Figure 7 : Réponse des communes à la consultation sur la création de la Conférence régionale, début 2015..... | 18 |
| Figure 8 : Carte des divisions régionales de la CRTU et des fusions de communes réalisées entre 2013 et 2015..... | 19 |
| Figure 9 : Limites des sous-régions de la première CRTU | 21 |
| Figure 10 : Projections démographiques 2008-2030 | 22 |
| Figure 11 : Evolution démographiques 2008-2030 dans les différentes sous-régions, calcul de 2010 | 22 |
| Figure 12 : Evolution en valeur absolue de la population dans les années 70 - 80 - 90 et 2000, par sous-régions. | 23 |
| Figure 13 : Evolution démographiques 2010-2035 dans les différentes régions du canton de Berne selon un scénario moyen | 24 |
| Figure 14 : Tableau de l'évolution de la population dans le Jura bernois entre 2008 et 2013..... | 24 |
| Figure 15 : Carte de l'évolution de la population dans le Jura bernois entre 2008 et 2013 | 25 |
| Figure 16 : Evolution de la population 2008-2013 dans les sous-régions de Bienne, du Seeland et du Jura bernois..... | 25 |
| Figure 17 : Evolution de la population dans le Jura bernois, le Seeland et Bienne selon différents scénarios | 26 |
| Figure 18 : Principales branches d'activités économiques en 2005 et 2012, total de la région, du Jura bernois et du Jura © FISTAT, Journal de la CEP, n° 137..... | 28 |
| Figure 19 : Evolution du nombre d'EPT dans les différentes sous-régions du Jura bernois et par secteur d'activité en 1995, 2005, 2008 et 2011 | 28 |
| Figure 20 : Evolution des emplois dans les sous-régions du Jura bernois, du Seeland et de Bienne entre 2008 et 2011..... | 29 |
| Figure 21 : Evolution du nombre d'employés frontaliers dans le Jura bernois et Bienne entre 1996 et 2013 | 29 |
| Figure 22 : Evolution comparée de l'urbanisation à Sonceboz dans les années 1940 - 1970 - 2015 | 31 |
| Figure 23 : Résultats de la votation du 3 mars 2013 concernant la modification de la LAT | 32 |
| Figure 24 : Système de calcul du dimensionnement de la zone à bâtir..... | 35 |
| Figure 25 : Etat actuel et évolution attendue des pratiques communales dans le domaine de l'aménagement du territoire | 35 |
| Figure 26 : L'urbanisation interne en bref | 36 |
| Figure 27 : Typologie des communes et possibilités de mise en zone | 36 |

| | |
|---|----|
| Figure 28 : Besoins théoriques pour de nouvelles zone à bâtir des communes du Centre en réseau selon le Plan directeur en vigueur. | 37 |
| Figure 29 : Besoins théoriques en zones à bâtir selon le nouveau plan directeur cantonal | 38 |
| Figure 30 : Nombre de parcelles et surfaces construites en zones habitat et en zone mixte entre 2004 et 2013, par village dans le projet de Centres en réseau | 40 |
| Figure 31 : Nombre total de parcelles et surfaces construites entre 2004 et 2013, par village, dans le projet de Centres en réseau | 40 |
| Figure 32 : Surfaces construites selon la qualité de la desserte, dans les communes du projet de Centres en réseau | 40 |
| Figure 33 : Relation entre réserves & scénarios démographiques de la Confédération (2008) et évolution 2008-2013 | 41 |
| Figure 34 : Scénarios démographiques de la Confédération (2008) et évolution 2008-2013 schématisés | 42 |
| Figure 35 : Réserves en zone à bâtir destinées à l'habitat, par commune et qualité de desserte en 2015 | 43 |
| Figure 35 : Etat des lieux des zones d'activités d'importance cantonale et régionale | 45 |
| Figure 36 : Réserves en zone à bâtir destinées aux activités, par commune et qualité de desserte en 2015 | 46 |
| Figure 37 : Liste des logements potentiels dans des friches commerciales ou industrielles | 48 |
| Figure 38 : Evolution des logements vacants entre 2008 et 2013, pour les communes du projet de Centres en réseau | 49 |
| Figure 39 : Logements totaux et logements potentiels suite à des réhabilitations dans les communes du projet de Centres en réseau | 50 |
| Figure 40 : évolution du nombre de personnes de plus de 65 et de plus de 80 ans d'ici à 2030 (selon prévisions 2008) | 51 |
| Figure 41 : Evolution de la part des Transports publics en Suisse entre 1950 et 2013, Données de LITRA, 2015. | 55 |
| Figure 42 : Evolution du nombre de km parcourus dans les TIM et les TP entre 2012 et 2030 selon le MGT, 2015. | 56 |
| Figure 43 : Part des principaux modes de transports par régions, en 2012 et tendances pour 2030 selon le MGT 2015. | 56 |
| Figure 44 : Représentation de la qualité de la desserte dans le Jura bernois | 58 |
| Figure 45 : Type de desserte et habitants concernés | 58 |
| Figure 46 : Carte représentant pour chaque commune la part d'habitant ayant un accès à la desserte TP (état : 2012) | 59 |
| Figure 47 : Evolution de l'utilisation des TP entre 2006 et 2011 dans les CRT du canton de Berne | 60 |
| Figure 48 : Points de croisements et assainissement des gares, état des lieux et besoins dans le Jura bernois | 62 |
| Figure 49 : Photomontage du futur arrêt de la Clé, © Saint-Imier | 63 |
| Figure 50 : Temps de parcours actuels et évolutions possibles pour les lignes concernant le Jura bernois. | 65 |
| Figure 51 : Planifications, travaux prévus, état actuel et futur de la demande et de la cadence horaire pour chaque ligne du Jura bernois | 68 |
| Figure 52 : Illustration du projet de liaison entre la H18 et la H20 | 69 |
| Figure 53 : Baisse prévue du trafic entre 2012 et 2030 [%] sur la route cantonale entre Tavannes et Moutier, selon le Modèle Global des Transports | 70 |
| Figure 54 : Liste des sites avec plus de 3 accidents dans le Jura bernois entre 2011 et 2013 | 72 |

| | |
|---|-----|
| Figure 55 : Evolution attendue du volume de trafic entre 2012 et 2030 selon le modèle général du trafic, mars 2014 | 74 |
| Figure 56 : Comparaison entre certaines données du MGT de 2007 et de 2012 | 74 |
| Figure 57 : Evolution attendue du volume de trafic entre 2012 et 2030 selon le MGT, novembre 2015..... | 75 |
| Figure 58 : Etat actuel des infrastructures pour la pratique du vélo quotidien, dans le Jura bernois, par tronçons..... | 78 |
| Figure 59 : Etat des lieux des itinéraires pour le cyclotourisme dans le Jura bernois..... | 83 |
| Figure 60 : Principes directeurs du développement, stratégie de mise en œuvre et effets visés | 99 |
| Figure 61 : carte du Jura bernois, selon le projet de territoire du canton de Bern..... | 100 |
| Figure 62 : carte du Jura bernois, selon le projet de territoire du canton de Bern..... | 101 |
| Figure 63 : Le Jura bernois dans le projet de territoire Suisse..... | 102 |
| Figure 63 : Conception directrice du schéma d'offre TP pour 2035..... | 103 |
| Figure 64 : Méthode de calcul du dimensionnement théorique des zones à bâtir | 108 |
| Figure 65 : Analyse de la Fiche A_01 du Plan directeur cantonal pour la région nord du Jura bernois. | 109 |
| Figure 66 : Analyse de la Fiche A_01 du Plan directeur cantonal pour la région sud du Jura bernois. | 111 |
| Figure 67 : Perception de la taxe sur la plus-value en fonction de son taux, de la taille des parcelles et du prix de vente au m ² | 125 |
| Figure 68 : Délimitation du secteur de restructuration autour de la gare de Court | 126 |
| Figure 69 : Secteurs insuffisamment densifiés autour de la gare de Reconvilier et pôle habitat potentiel des Champs des Crêts. | 126 |
| Figure 70 : Secteur de restructuration de la rue Henri Frédéric Sandoz, à Tavannes | 127 |
| Figure 71 : Secteur de restructuration de la rue haute à Tramelan : localisation et photo | 128 |
| Figure 72 : Schéma des potentiels de développements autour de l'arrêt de La Cray, Valbirse (Bévilard), état juin 2014 | 129 |
| Figure 73 : Calcul de la contribution de Valbirse pour les transports publics avec l'arrêt supplémentaire de La Cray | 129 |

2. Introduction

2.1. Origines et cadre institutionnel

En juin 2009, le canton a chargé toutes les régions, d'élaborer leurs conceptions régionales des transports et de l'urbanisation ci-après CRTU. Cette tâche incombe aux conférences régionales déjà créées, ou aux régions d'aménagement lorsque les Conférences régionales n'existent pas. Les CRTU trouvent en partie leur origine dans la stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale. L'objectif essentiel de cette stratégie est de renforcer les agglomérations dans leur rôle de moteurs de la croissance, sans pour autant négliger les zones rurales. Cette stratégie a été approuvée le 17 juin 2007 par le peuple bernois et les nouvelles dispositions légales ont permis la création des Conférences régionales d'une part et l'élaboration des CRTU d'autre part.

Le canton a mis en place ces instruments de planification intersectoriels pour répondre aux défis que suscitent les fortes augmentations de l'étalement urbain et de la mobilité qui sont mesurées ces dernières années.

Les CRTU sont en effet des instruments qui doivent coordonner les principaux processus relevant de l'aménagement du territoire et de la mobilité à une échelle régionale. Ce sont des outils qui se veulent dynamiques et dont la révision est prévue tous les 4 ans. Ces révisions quadriennales doivent permettre d'ajuster les mesures sur la base des évolutions socio-économiques (population, emploi, économie, législation) d'une part et sur la base de la réalisation – ou non – des mesures proposées d'autre part.

La première CRTU avait été élaborée de manière séparée mais coordonnée entre le Seeland + Bienne et le Jura bernois, en attendant la création de la Conférence régionale Biel/Bienne – Seeland-Jura-bernois (CR BBSJB). Or, cette conférence régionale est fortement remise en cause. Ainsi, les travaux de 2^{ème} CRTU sont-ils construits sans tenir compte spécialement d'une intégration ultérieure dans le périmètre de la CR BBSJB. Il va de soi qu'une coordination des mesures de la CRTU du Jura bernois avec les mesures du Seeland et celles du programme d'agglomération de Bienne va perdurer.

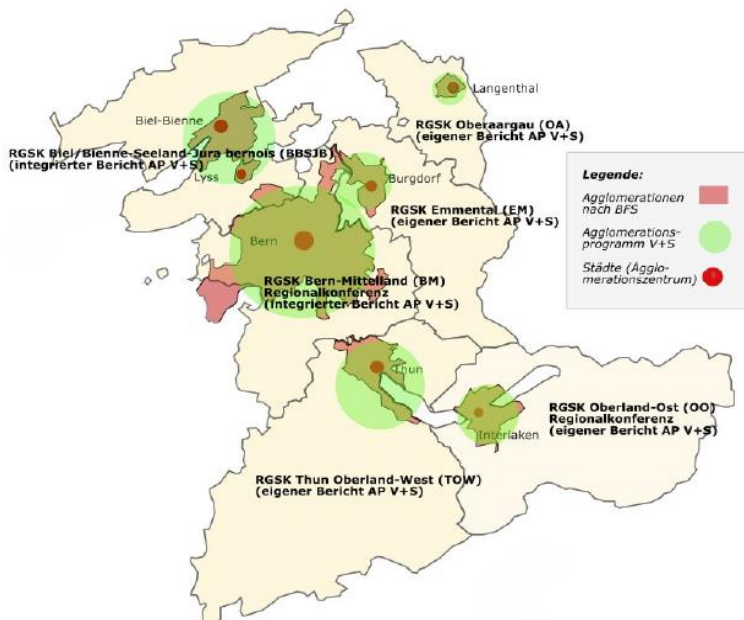


Figure 1 : Les 6 grandes régions du canton de Berne et leurs agglomérations

Comme pour la première CRTU, les travaux présentés ici concernent les deux régions d'aménagement du territoire du Jura bernois, soit l'association régionale Jura-Bienne (ARJB) et l'association Centre-Jura (ACJ), laquelle regroupe neuf communes du Jura bernois (haut du Vallon de Saint-Imier et Tramelan) et 9 communes du haut du canton de Neuchâtel.

2.2. Caractéristiques principales des CRTU

Les CRTU sont les nouveaux instruments de planification exigés par le Canton pour les régions et les conférences régionales.

Elles ont les principales caractéristiques suivantes :

- lier aménagement du territoire (en particulier urbanisation) et transports au sein d'une même planification ;
- coordonner ces deux politiques au sein des Conférences régionales si elles se créent.

Cette coordination des transports et de l'urbanisation est essentielle pour le développement durable en général, et pour les objectifs que Canton et Confédération se sont fixés dans ce domaine. Elle doit permettre :

- la densification des zones urbanisées ;
- l'augmentation de l'utilisation des transports publics ;
- la mise en place de priorités et de visions régionales ;
- une mise en œuvre progressive et réactualisée tous les quatre ans.

Le plan directeur cantonal (en cours de révision) et la stratégie de mobilité globale sont des bases cantonales contraignantes pour l'élaboration des CRTU.

2.2.1. Le plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal en vigueur est le principal cadre pour les CRTU ; il fixe de manière contraignante de nombreux éléments qu'elles doivent examiner.

Le plan directeur cantonal est l'instrument de coordination pour la mise en œuvre des stratégies cantonales en matière d'aménagement du territoire. A ce titre, il fixe toute une série de mesures ainsi que des prescriptions pour les associations chargées de l'aménagement du territoire.

Il convient notamment de relever :

- l'utilisation économe du sol.
- le développement coordonné des transports publics, de l'urbanisation et de l'approvisionnement en biens & services.
- des mesures axées sur l'amélioration des bases du développement économique cantonal (ex : mise en œuvre de la politique d'agglomération / pôles cantonaux de développement pour l'économie et l'habitat).
- des mesures axées sur l'amélioration de la qualité de vie, la préservation des valeurs paysagères et la diversité des espèces (par exemple : promotion des réseaux écologiques / promotion des réserves forestières / conservation et amélioration de la qualité des écosystèmes comme les rivières, les pâturages maigres, etc.).
- enfin, l'aménagement du territoire régional doit fixer des mesures axées sur la promotion de points forts (habitat / emplois), mais aussi sur la promotion des parcs naturels régionaux.

D'autres planifications cantonales sont à prendre en compte pour la réalisation des CRTU, on citera notamment des bases cantonales spécifiques comme le plan sectoriel vélo, la planification cantonale des routes (Plan routier), la planification cantonale des transports publics, les plans forestiers ou encore les programmes de développement de politique régionale ou agricoles. Toutes ces bases sont indiquées dans le manuel de réalisation des CRTU.

Enfin, il va de soi que le schéma régional d'offre 2014-2017 pour les transports publics est pris en considération. Les travaux de réalisation du prochain schéma d'offre, pour la période 2018-2021, vont bientôt débuter et pourront éventuellement être pris partiellement en considération avant l'envoi de la 2^{ème} CRTU à l'examen préalable (novembre 2015).

2.2.2. Directives cantonales pour la CRTU, mandats d'examens et d'exécutions

Le Canton a ainsi élaboré des directives à respecter dans l'élaboration des CRTU (manuel, mandats d'examens et d'exécutions, modèle de représentation SIG pour la carte d'ensemble à réaliser au 1 :31'0000 pour le Jura bernois¹).

Ces documents indiquent les exigences minimales à remplir pour que le canton puisse approuver les CRTU et réaliser sa synthèse cantonale. Pour l'instant, les exigences minimales concernent avant tout les domaines de l'urbanisation et la mobilité, mais d'autres thèmes vont s'ajouter à l'avenir (tourisme / nature & paysage / énergie / etc.).

Le canton donne aussi aux régions une liste de mandats d'examens et de mandats d'exécutions. Cette liste figure en annexe. Les réponses à ces mandats cantonaux sont regroupées au chapitre 9.

2.2.3. Bases régionales

Enfin, la CRTU doit aussi tenir compte des bases régionales existantes, toutes ces bases régionales sont indiquées en annexe.

On relèvera que le plan directeur de l'ARJB date de 1992 ; il serait temps de le réviser selon les prescriptions cantonales. Etant donné que tous les éléments de ce plan directeur n'ont pas été intégrés dans la première CRTU et ne le seront pas non plus dans la 2^{ème}, il ne peut être abrogé pour le moment. Idem pour le Plan directeur des sites de la région Centre-Jura, qui a été adopté par les délégués de l'Association régionale Centre-Jura mais n'a jamais été soumis à l'approbation du Canton.

Il va de soi que la première CRTU est la base principale pour l'élaboration de cette 2^{ème} version.

2.3. Rapport entre la CRTU et les autres planifications régionales

Les régions ont une certaine marge de manœuvre pour définir les contenus qu'elles veulent intégrer dans la CRTU. Ainsi, la région de Berne a intégré dans la CRTU certains plans directeurs partiels.

Pour le Jura bernois, il n'est prévu ni dans la première CRTU ni dans la 2^{ème} d'intégrer un ou plusieurs plans directeurs régionaux cités ci-dessus pour qu'une de ces planifications régionales puisse être abrogée.

Ainsi, pour les éléments présents dans la CRTU mais qui concernent directement des plans directeurs partiels existants (par exemple, limites à l'urbanisation ou implantation des éoliennes), il est nécessaire de se référer aux informations complètes et aux éléments contraignants pour les autorités qui figurent dans les planifications d'origine.

A moyen et long terme, à part l'intégration des planifications régionales datant des années 90 et devenant obsolètes, il n'est pas envisagé d'intégrer certaines planifications régionales à la CRTU. Il nous semble en effet, avec le recul de la première CRTU, que le traitement des thématiques concernant les transports et l'urbanisation est déjà assez volumineux sans qu'il soit encore nécessaire de travailler en parallèle d'autres domaines sectoriels. Il est toutefois envisageable de représenter l'état existant ou les états de coordination relevant de certaines planifications (par exemple, planification régionale des carrières et décharges, planification régionale des parcs éoliens, etc.).

Dans d'autres cas, l'intérêt de toute intégration ne se pose pas à l'heure actuelle, comme c'est le cas par exemple pour les plans concernant la mise en réseau des surfaces de compensation écologiques.

¹ La carte d'ensemble de la 2^{ème} CRTU en sera réalisée que pour l'examen préalable, et la version approuvée sera disponible sur le site internet de l'ARJB.

2.4. Place de la CRTU dans les instruments de planifications et de financements du Canton de Berne

Les CRTU constituent une étape de base dans la planification des infrastructures pour les transports publics, de l'offre en transports public et de la localisation de nouvelles zones de construction destinées à l'habitat ou aux activités. Le canton prend en compte les CRTU comme bases pour ses propres planifications et ses plans d'investissements. Les coordinations entre tous ces instruments sont établies afin d'obtenir la plus grande cohérence possible entre ces différents domaines sectoriels.

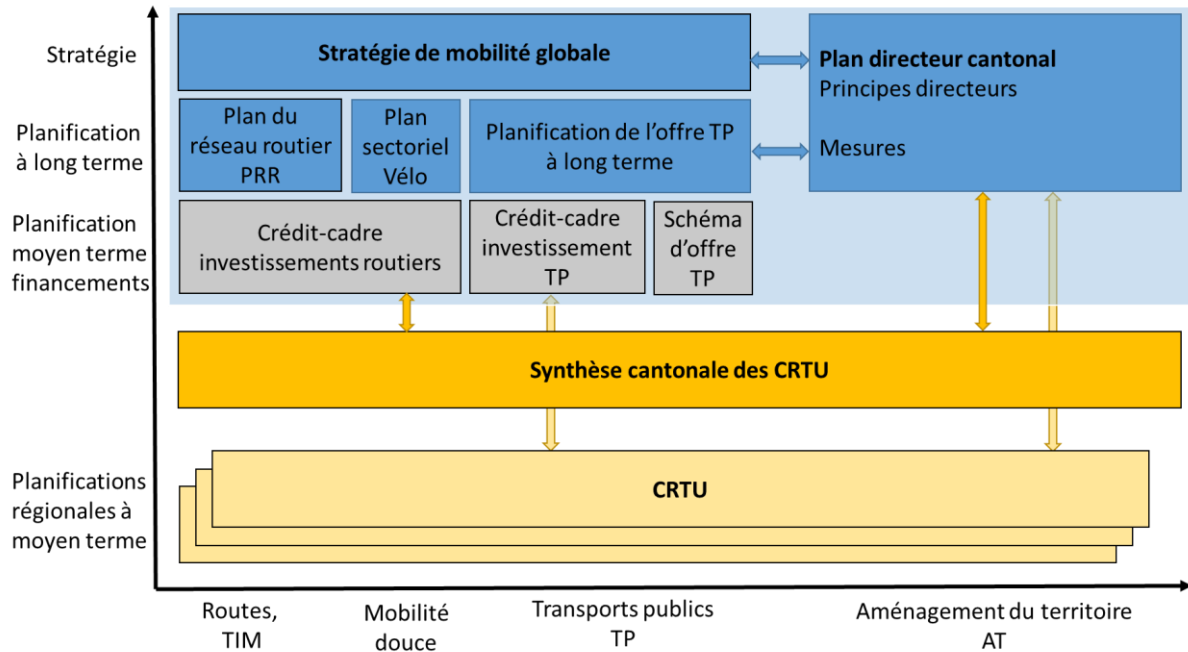


Figure 2 : Schéma de l'intégration des CRTU dans les planifications sectorielles du canton de Berne

2.5. Principales remarques concernant la 1^{ère} CRTU du Jura bernois

La première CRTU a apporté des bases et des réflexions très fouillées dans les domaines de l'aménagement du territoire, des transports et de l'énergie dans le Jura bernois. Ces bases avaient été largement discutées avec les communes lors d'ateliers de travail qui avaient eu lieu dans 6 différentes sous-régions du Jura bernois et ceci à deux reprises.

Les mesures de la première CRTU étaient souvent peu contraignantes, car seules des mesures avec des états de coordination peu avancés et sans indications de financement avaient été obtenues. C'est un point faible qui est ressorti de nombreux autres projets de CRTU du canton de Berne.

On relèvera que l'« outil » a été élaboré dans le cadre de la stratégie sur les agglomérations et la coopération (cf. chapitre 3.1. ci-dessus), et que l'échelle de réalisation des CRTU devrait normalement se situer au niveau des 6 grandes régions du canton de Berne définies dans cette stratégie. La CRTU dans le Jura bernois n'a donc pas le même impact et les mêmes enjeux que dans les agglomérations.

Enfin on relèvera le besoin de clarification de la part du canton dans certaines mesures. Par exemple, il est difficile de faire comprendre l'intérêt qu'une commune a à avoir une zone de restructuration d'importance régionale par exemple, du moment qu'il n'y a pas de soutien de la part du canton à la mise en œuvre de ce que la CRTU préconise.

2.6. Synthèse cantonale des premières CRTU

Le canton de Berne a évalué à son échelle toutes les mesures définies dans les 6 régions qui ont réalisé une CRTU. Les résultats de cette évaluation figurent dans le document de synthèse du canton² de 2012.

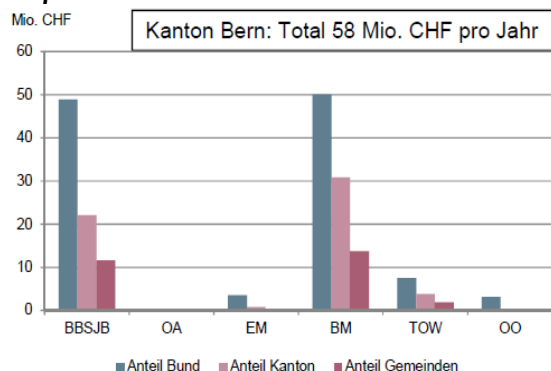
Le Canton de Berne ne peut, pour des raisons budgétaires, prendre en compte toutes les mesures inscrites dans la CRTU. Il a ainsi procédé à une priorisation de ces mesures.

Grâce aux CRTU, le canton de Berne dispose de plans directeurs régionaux qui sont actuels, qui couvrent la totalité de son territoire et qui garantissent au minimum la coordination du développement du milieu bâti et de celui des transports. Les CRTU contribuent de manière déterminante à exploiter au mieux les faibles ressources disponibles dans le but d'obtenir un développement durable des infrastructures cantonales de transport.

Le 13 juin 2012, le Conseil-exécutif du canton de Berne a approuvé le rapport de synthèse 2012 et a donné son accord aux demandes de cofinancement des projets prioritaires adressées à la Confédération.

La figure ci-dessous indique les montants prévus pour réaliser les mesures dans le domaine des transports publics et de la route. Ces figures indiquent aussi la part de financement de la Confédération, du canton et des communes.

Étape 1 : 2014-2018



Étape 2 : 2019 – 2022

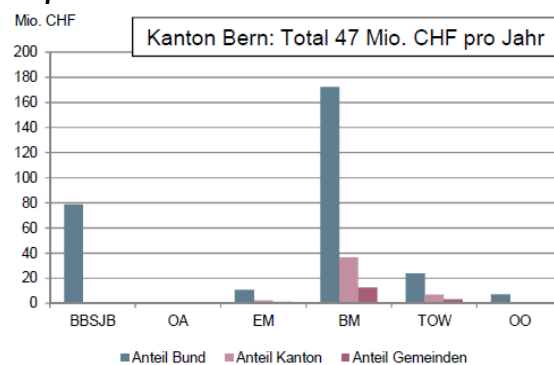
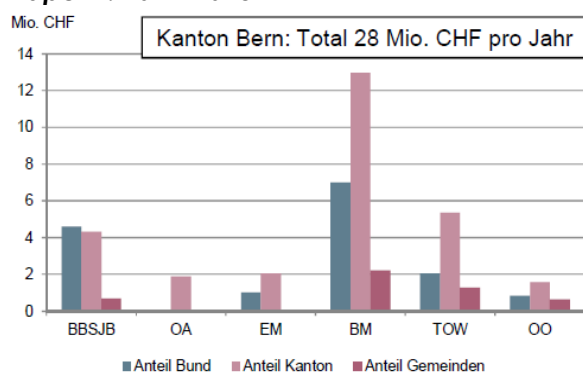


Figure 3 : Besoins financiers pour les mesures liées aux transports publics, par étape et par grandes régions du canton

Étape 1 : 2014-2018



Étape 2 : 2019 – 2022

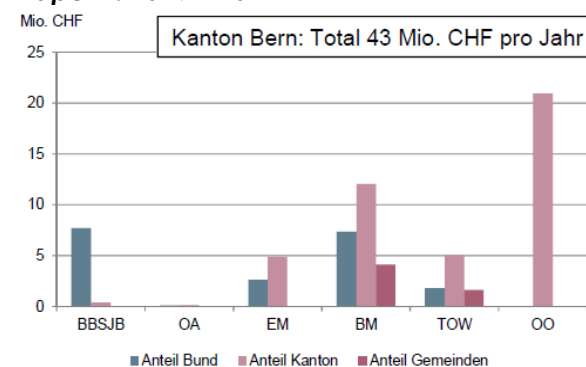


Figure 4 : Besoins financiers pour les mesures liées à la route, par étape et par conférences régionales

Légende : BBSJB = Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois / OA = Oberaargau / EM = Emmental / BM = Bern-Mitteland / TOW = Thun Oberland-West / OO = Oberland-Ost.

² JCE et TTE, RGSK : Synthèsebericht 2012, Berne, janvier 2012.

| | BBSJB | | | Thoune Oberl. Ouest | Emmen- thal. | Haute- Argovie | CR Bern- Mittel. | Oberl. Est | Total |
|-------------------------|-------|-------------------|--------------|---------------------------|-----------------|-------------------|------------------------|---------------|---------------|
| | Jube | Bienne + Seel. | Total | | | | | | |
| Transports publics | 7 | 298 | 305 | 6 | 51.6 | | 289.4 | 4.7 | 654.7 |
| Trans. ind motorisés | 5 | 101.5 | 106.5 | 39.7 | 2.5 | 2.5 | 65 | 8.3 | 224.5 |
| Mobilité douce | - | 37.1 | 37.1 | 25.8 | 10.6 | 45 | 52.4 | 9 | 179.9 |
| Total | 12 | 436.6 | 448.6 | 71.5 | 64.7 | 47.5 | 406.8 | 22 | 1059.1 |

Figure 5 : Coûts des projets prioritaires retenus par le canton en 2012, par type et dans les 6 grandes régions du canton

A relever dans ce Tableau :

- Les coûts du doublement de la voie CFF de Gléresse (390 millions) ne figurent pas dans ce Tableau, car le financement est assuré par la Confédération (en 2012 il n'y avait encore pas eu la votation sur le projet FAIF).
- Les montants élevés pour les TP dans la région Bienne-Seeland sont surtout dus au projet de Regiotram (260 millions). A relever que ce projet est pour l'instant reporté pour des questions budgétaires³.
- Le montant pour les TP dans le Jura bernois correspond aux deux arrêts TP retenus comme étant prioritaires (La Cray à Bévillard et Villeret), estimés à 3.5 millions chacun.
- Les coûts du nouvel arrêt à Saint-Imier, la Clé, sont déjà consolidés et n'apparaissent plus dans cette liste.
- Pour les TIM, les projets avec des coûts supérieurs à 2 millions qui figurent dans ce Tableau ne concernent le Jura bernois que pour le corridor de la Rive droite du Lac de Bienne (10 millions, estimation de 5 millions sur le Jura bernois). Les montants élevés pour la région biennoise par rapport au reste du canton s'expliquent par les nombreuses mesures d'accompagnement nécessaires pour la circulation avec la réalisation du contournement autoroutier de Bienne (A5).
- Pour la mobilité douce et combinée, les 37.1 millions concernent avant tout la mise en œuvre du concept de mobilité douce pour les agglomérations de Bienne et Lyss (34 millions).

Ainsi, selon ces montants, la région de Bienne – Seeland recevrait presque la moitié du budget du canton pour les travaux importants dans le domaine de la mobilité, alors qu'elle compte environ 20% des habitants du canton.

Il est évident que le Jura bernois a peu de mesures qui figurent en priorité dans ce rapport de synthèse. L'explication principale est que, sans Bienne, le Jura bernois n'a pas d'agglomération et que les mesures des CRTU concernent en priorité les zones urbaines et les axes de transports sur lesquels des augmentations fortes de l'utilisation sont attendues. L'autre explication est que le degré de « maturité » des mesures proposées dans la première CRTU est trop faible. Un engagement des communes du Jura bernois en faveur des propositions régionales est nécessaire ; ce point devra si possible être amélioré dans la 2^{ème} CRTU.

2.7. Mesures de la première CRTU du Jura bernois retenues dans la synthèse cantonale

Ce chapitre mentionne les éléments de la première CRTU du Jura bernois tels qu'ils ont été traités dans la synthèse cantonale. Pour une définition des mesures, on peut se référer en général aux Fiches de mesures correspondantes.

³ Le Projet Regiotram Bienne reste toutefois inscrit dans la CRTU Bienne-Seeland sous forme de mesure à long terme. Son intérêt pour l'aménagement du territoire, l'économie et une mobilité durable à Bienne n'est pas contesté.

2.7.1. Définition du niveau de Centres

Centres de niveaux 3 (importants dans le cadre de la conduite de la politique régionale) = Moutier et Saint-Imier. Tramelan est considéré comme un centre de ce type, mais interchangeable avec Saint-Imier.

Centres de niveaux 4 : La Neuveville-Le Landeron / Sonceboz-Corgémont / Tavannes-Reconvilier.

2.7.2. Zones de développement (pour habitat et/ou industries) ou secteurs de restructurations d'importance cantonale

Le canton a considéré qu'en lien avec le nouvel arrêt de La Clé à Saint-Imier, une zone d'importance cantonale pour le développement de l'habitat pouvait voir le jour à l'ouest de la zone d'activité de la Clé (mesure A4/l.12 de la CRTU). Ce secteur est repris dans le plan directeur actuellement en cours de révision.

Aucune autre zone n'a été retenue dans le Jura bernois. Les enjeux à ce niveau dans le canton de Berne se situent avant tout dans l'agglomération de la capitale.

2.7.3. Mesures concernant l'infrastructure pour les transports publics (coûts > 2 millions)

Le Tableau ci-dessous donne la synthèse de la priorisation cantonale d'un point de vue des infrastructures ferroviaires :

| N° de la mesure | Descriptif de la mesure | Coûts estimés [mio] | Début prévu des travaux | Rapport coûts - bénéfices | Priorité de la mesure selon la synthèse BE |
|-----------------|---|---------------------|-------------------------|---------------------------|--|
| B 2.02 | Nouvel arrêt de Bévillard, La Cray | 3.5 | (15-18) | Bon | A |
| B 2.01 | Nouvel arrêt de Saint-Imier, La Clef | 3.5 | 15-18 | Bon | A |
| B 2.03 | Déplacement de l'arrêt de Villeret vers les Faverges | 3.5 | (15-18) | Moyen | A |
| B 3.08 | Mesures d'accélération et de croisement sur le Plateau d'Orange | 7 | 15-18 | Moyen | B |
| B 3.11 | Prolongement du quai à Frinvillier | 2 | (15-18) | Moyen | B |
| B3.14 | Adaptations de la gare de Moutier pour amélioration de l'offre | 50 | (19-22) | Faible | B |
| B3.09 | Doublement de la voie à Cortébert | 40 | (19-22) | Faible | Inter-changeable avec B3.10 ? |
| B3.10 | Déplacement de la gare de La Heutte et doublement de la voie | 40 | (19-22) | Faible | Inter-changeable avec B3.09 ? |

Figure 6 : Priorités cantonales données aux principales mesures dans l'infrastructure TP du Jura bernois

Pour les nouvelles gares proposées et les mesures concernant l'infrastructure ferroviaire, le mode de financement a changé depuis la première CRTU avec la votation acceptée sur le FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire).

2.7.4. Mesures concernant l'amélioration des traversées de villages ou la fluidité du trafic (coûts > 2 millions, travaux prévus avant 2023)

Dans le canton de Berne, de très nombreux projets sont prévus dans ce domaine. Pour le Jura bernois, seul le projet de « corridor » de la rive droite du Lac de Bienne est retenu comme priorité A, avec un bon rapport coûts-utilité.

Les mesures B 6.02 et 04 concernant des mesures d'accompagnement en prévision de l'augmentation du trafic de transbordement dû à l'A16 ou pour éviter que les poids lourds ne passent dans les villages n'ont pas été retenues, parce qu'elles dépendront de mesures de trafic une fois l'A16 terminée.

2.7.5. Mesures concernant la sécurité du trafic (coûts > 2 millions, travaux prévus avant 2023)

Les mesures de la première CRTU n'ont pas été évaluées dans la synthèse cantonale, car elles relèvent de la compétence de la Confédération (Taublenloch / Point noir routier de La Neuveville) ou sont à examiner par un autre angle (mesure trafic lent dans les Gorges de Court et de Moutier).

2.7.6. Mesures concernant les places B+R et P+R (coûts > 2 millions, travaux prévus avant 2023)

En l'absence de projets précis, il n'y a aucun projet de P+R ou B+R en provenance du Jura bernois qui soit repris comme étant prioritaire dans la synthèse cantonale.

2.8. Principaux buts de la deuxième CRTU

La deuxième CRTU n'a pas pour objectif de reprendre à zéro l'inventaire et la discussion sur les données de bases. Il est nécessaire aussi de simplifier la structure de la deuxième CRTU, notamment en ce qui concerne le domaine des Transports publics qui avait été traité trop dans le détail dans la première CRTU.

Les objectifs de la 2^{ème} CRTU consistent avant tout à :

- « Faire mûrir » les mesures les plus importantes définies dans la première CRTU, c'est-à-dire les adapter par rapport à la nouvelle situation d'une part et faire avancer les états de coordinations pour celles qui sont les plus intéressantes.
- Evaluer les mesures de la première CRTU, parvenir à chiffrer certaines mesures, notamment dans le domaine routier, indiquer les mesures d'un point de vue TP et urbanisation qui ont le meilleur rapport coût-utilité, puisque ce critère est très important dans la prise en compte des projets lors de la synthèse cantonale ;
- Obtenir une meilleure défense, un soutien politique des projets régionaux, car les projets définis dans la région ne peuvent pas se réaliser sans le soutien des communes concernées
- Mettre en place des démarches et conditions strictes pour que les projets retenus à l'échelle régionale se réalisent comme prévu, obtenir des engagements des communes afin que les mesures se réalisent ou, si ce n'est pas le cas, qu'une réévaluation régionale soit rapidement possible afin de ne pas bloquer d'autres projets ;
- Examiner l'évolution de l'urbanisation sans tabou et en prenant compte du changement de paradigme de la nouvelle LAT.

La CRTU contient des principes de développement, des stratégies et des mesures qui découlent de ces stratégies. La 2^{ème} CRTU répond à des mandats d'exécutions et mandats d'examen définis par le canton.

2.9. Pilotage, calendrier des travaux et organisation de projet

2.9.1. Conférence régionale Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois : état de la situation

Lancé après la votation sur la Stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale SACR approuvée en 2006 (cf. chapitre 3.1 ci-dessus), le projet de Conférence régionale Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois (CRBBSJB) est en chantier depuis 2007 et a subi de nombreux rebondissements que nous n'allons pas résumer ici. Jugé trop peu « mûr » politiquement, le projet n'aurait peut-être pas été approuvé par la population, et cela tant dans le Jura bernois que dans le Seeland. Le postulat Matti de mars 2012 qui demande de réexaminer l'opportunité de créer deux conférences régionales, avec Bienne comme point de liaison, a été accepté (au vote séparé de la députation francophone) par 9 voix contre 6 et 1 abstention le 20 janvier 2014.

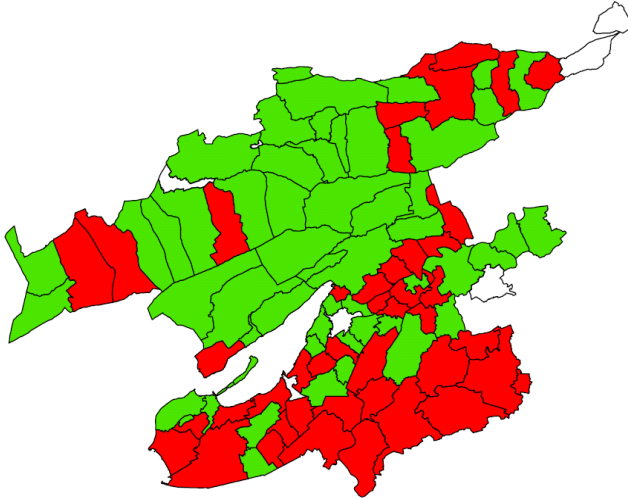


Figure 7 : Réponse des communes à la consultation sur la création de la Conférence régionale, début 2015

Depuis lors, le Conseil-exécutif a mandaté un groupe de travail pour analyser la situation et la demande du postulat Matti. Le rapport de ce groupe de travail fait la liste des arguments en faveur d'une conférence régionale unique (CR BBSJB) ou alors de deux conférences (une conférence Jura bernois-Biel/Bienne et une conférence Seeland-Biel/Bienne).

Ces deux variantes ont été soumises aux communes concernées. Les résultats sont donnés ci-contre (en rouge, les communes opposées à la création de la CR BBSJB).

Cette carte montre que la plupart des communes du Seeland et les grandes communes du Jura bernois ne souhaitent pas une organisation à l'échelle du Seeland + Bienne + Jura bernois.

Au vu de l'état actuel des choses, la CRTU du Jura bernois, qui devait être élaborée à l'échelle de la CR BBSJB sera encore réalisée à l'échelle du Jura bernois (par l'ARJB) et à l'échelle du Seeland + Bienne (par l'association seeland.biel/bienne).

Au niveau institutionnel, la CMJB envisage désormais⁴ de fusionner avec les associations régionales Jura-Bienne et Centre-Jura.

2.9.2. Groupe d'accompagnement

Le groupe d'accompagnement de la 2ème CRTU est un groupe technique. Les représentants sont les professionnels impliqués dans des domaines traités par la CRTU. Il s'agit de Mmes Anne-Aymone Richard (OACOT Nidau), Katia Chardon (ACJ), Géraldine Guesdon-Annane (PNRC), MM. Matthias Fischer (OACOT Berne), Tobias Ramser (TTE Berne), Francis Daetwyler (CRT1), Daniel Schwarz (TTE), Claude Friedli, remplacé dès octobre 2015 par Cédric Berberat (OPC, Sonceboz).

Le groupe technique est dirigé et animé par MM. A. Rothenbühler et A. Brahier. Pour la coordination avec les politiques, c'est A. Rothenbühler qui l'établit en relation avec ses activités de secrétaire de la CMJB et F. Daetwyler pour le CJB.

⁴ Programme d'activités 2015-2018 de la Conférence des maires du Jura bernois.

2.9.3. Fusions récentes de communes et divisions sous-régionales

Lors de la première CRTU, une analyse détaillée pour 6 sous-régions avait été effectuée et des ateliers de travail avaient été conduits à deux reprises dans ces différentes sous-régions en 2009 et 2010. Depuis, plusieurs projets de fusions ont été conduits à terme. Ainsi, dans les petites sous-régions définies lors de la première CRTU, plusieurs fusions de communes ont eu lieu (Petit-Val, Sauge, Péry-La Heutte, Plateau de Diesse). Une autre fusion importante, Valbirse, a eu lieu dans la Vallée de Tavannes.

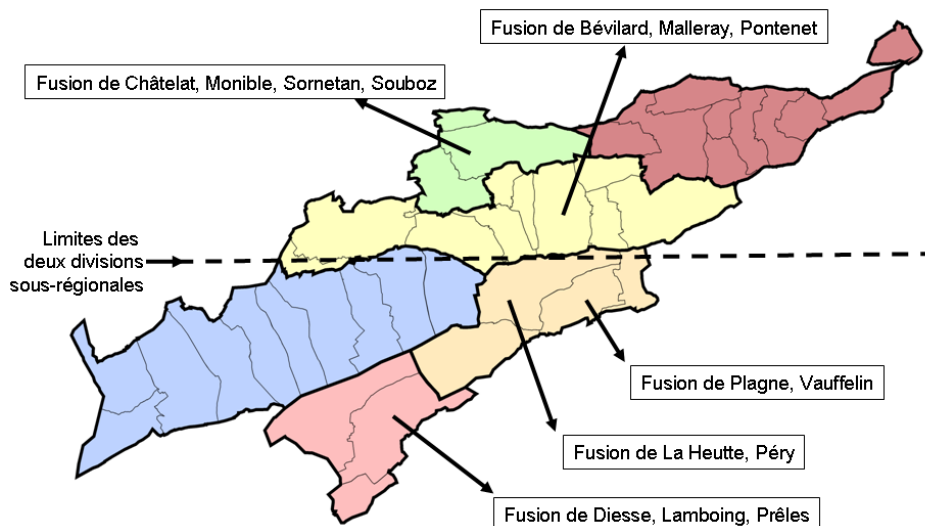


Figure 8 : Carte des divisions régionales de la CRTU et des fusions de communes réalisées entre 2013 et 2015.

Au vu de ces différentes fusions de communes, le maintien des sous-régions de Petit-Val, Bas-Vallon et Plateau de Diesse-La Neuveville ne fait plus de sens dans tous les thèmes traités par la CRTU, car ces sous-régions ne regroupent plus que 3-4 communes. Le groupe technique propose dès lors que l'analyse de la CRTU du Jura bernois ne retienne principalement plus que deux sous-régions. La séparation de ces 2 sous-régions est indiquée sur la carte ci-dessus ; elle correspond grosso modo à la frontière entre les anciens districts de Moutier et de Courtelary, à l'exception de Tamelan et Mont-Tramelan qui sont intégrés dans la zone nord.

2.9.4. Principales étapes de réalisation de la CRTU

- 2013-2014 : Prise de position concernant le Plan Sectoriel Vélo
- 2014 - 2015 : établissement / modification des bases
- 2014 - 2015 : étude de Centres en réseau dans la Vallée de Tavannes + Tramelan
- 2014 : Etude concernant les possibilités d'une gestion intercommunale de terrains industriels
- Automne 2014 / début 2015 : réflexions régionales au travers des prises de positions concernant les révisions de la Loi sur les constructions et du Plan directeur cantonal
- 2014 – 2015 : travail d'intégration des réserves en zones à bâtir sur le géoportail régional
- 2014 – octobre 2015 : réunion à 4 reprises du groupe d'accompagnement
- 2016 : prise en compte des remarques du rapport d'examen préalable.

Cette liste des principales étapes de travail de la CRTU ne comprennent pas les nombreuses séances de coordination et de suivi des dossiers à laquelle l'ARJB participe, notamment au sein des associations suivantes : comité CRT1, comité seeland.biel/bienne, comité Parc régional Chasseral, etc.

La phase d'information-participation s'est déroulée de mi-mai à mi-juillet. Durant la phase d'information-participation, 2 séances d'information-discussion ont été réalisées avec les communes. Ces séances et la consultation permettent de prioriser les mesures, d'évaluer leur

faisabilité et de prendre la température auprès des communes en ce qui concerne leur volonté à s'engager. Sur demande des communes particulièrement concernées, des rencontres bilatérales ont aussi été mise en place. Le rapport sur l'information-participation constitue l'Annexe I de ce rapport explicatif.

L'examen préalable auprès du canton s'est déroulé de fin novembre 2015 à fin avril 2016. L'examen du canton a relevé que le 2^{ème} CRTU du Jura bernois était un bon travail et pouvait être approuvée, sous réserves de prendre en compte les codifications et compléments demandés. Les CRTU régionales doivent être approuvées au plus tard en décembre 2016.

2.10. Structure de la 2^{ème} CRTU

Comme pour la première CRTU, la 2^{ème} CRTU est un dossier qui se compose de trois documents :

- Le Rapport Explicatif
- Les Fiches de Mesures
- Le Plan d'ensemble des mesures (carte CRTU).

Globalement, tout ce qui concerne la structure des documents de la 2^{ème} CRTU reprend les exigences et recommandations exposées dans les deux mémentos édités par l'OACOT et qui servent de documents de bases pour réaliser les CRTU, soit le dossier concernant les « Instructions sur le contenu de la CRTU⁵ » et celui concernant le « Manuel de réalisation »⁶.

2.10.1. Structure du Rapport explicatif

La CRTU touche à de nombreux thèmes qui se recoupent – et c'est d'ailleurs l'objectif de traiter en parallèle des problématiques qui relèvent des transports, de l'urbanisation, etc. Il est toutefois important de structurer le document de manière à ce qu'un fil rouge existe ; ce fil rouge à notre sens consiste à faire se rencontrer les visions et stratégies (basées sur des prévisions d'un état de la situation d'ici à une quinzaine d'années) avec l'état actuel existant et l'analyse de l'évolution récente dans les domaines traités.

Le fil rouge dans la CRTU consiste à faire ressortir les relations entre l'analyse des bases, les besoins d'interventions, les stratégies et, au final, les mesures proposées.

2.10.2. Structure et numérisation des Fiches de mesures

Les Fiches de mesures sont classées selon l'ordre demandé par le canton selon le schéma ci-dessous. Parce que les Fiches de mesures doivent pouvoir être lues de manière indépendante du Rapport explicatif, nous avons ajouté une mise en contexte pour chaque mesure et, souvent, une illustration.

2.10.3. Carte CRTU

La carte CRTU sera établie via un système d'information géographique basé sur un modèle cantonal. Pour la phase d'information-participation le groupe de suivi avait décidé de ne pas réaliser les travaux de mise en place du SIG ; c'est pourquoi chaque mesure est illustrée sur la Fiche de mesure sans figurer sur un plan d'ensemble. La réalisation de la carte CRTU a été opérée suite à l'information-participation.

2.11. Eléments non traités en profondeur dans la 2^{ème} CRTU

Le canton a demandé aux régions de se concentrer, pour cette deuxième CRTU, sur l'avancement des états de coordination des mesures dans les domaines de l'urbanisation et des transports surtout. Pour cette raison les domaines ci-dessous ne seront traités que dans le sens d'une actualisation et de mise à jour des informations à notre disposition.

⁵ Leitfaden « Vorgaben RGSK » 2. Generation

⁶ Leitfaden « RGSK Handbuch » 2. Generation.

2.11.1. Nature et paysage

Le domaine nature et paysage avait été traité dans la première carte CRTU (paysages remarquables à protéger inscrits comme données de bases sur la carte CRTU). Il n'est pas prévu de remettre à jour cet élément de la carte CRTU. En effet, il n'y a pas de consignes cantonales claires à ce sujet.

Quant aux fiches de mesures concernant le domaine nature et paysage, elles ne feront que l'objet d'une réactualisation.

2.11.2. Energie

Dans le domaine de l'énergie, seule une mise à jour des Fiches existantes est proposée.

Les propositions dans le domaine de l'énergie qui figurent dans la CRTU ne sont pas contraignantes mais incitatives ou informatives.

Concernant les éoliennes, le groupe technique a décidé que ce thème ne devait pas figurer dans la CRTU. Sur la carte CRTU figurent toutefois les périmètres des parcs éoliens réalisés, en tant que données de bases.

3. Données de bases & suivi de la première CRTU

3.1. Espace géographique - généralités

3.1.1. Le Jura bernois dans son contexte suprarégional

Le Jura bernois est la partie francophone du canton de Berne. La Constitution bernoise garantit un statut particulier à cette région pour lui permettre de préserver cette identité francophone. Ainsi le conseil du Jura bernois existe depuis 2006.

Le Jura bernois n'a pas d'agglomération et est fortement influencé par des centres externes, en particulier Bienne, mais aussi La Chaux-de-Fonds, Delémont et Neuchâtel.

Plus généralement, le Jura bernois entretient des relations très étroites au niveau de l'Arc jurassien que ce soit pour des projets de politique régionale (tourisme et industrie) ou pour des projets dans le domaine de la formation au niveau de l'espace BEJUNE. La structure économique du Jura bernois est d'ailleurs très comparable à celle des autres régions de l'Arc jurassien.

3.1.2. Structure interne du Jura bernois, division en sous-régions

Le Jura bernois est principalement formé de vallées assez fortement urbanisées et de crêtes avec de grandes qualités naturelles et paysagères.

Pour affiner l'analyse, un découpage du Jura bernois en différentes sous-divisions avait été opéré dans le cadre de la première CRTU, cf. carte ci-contre :

Ce découpage répondait à une logique de corridors de transports mais aussi à des projets en cours de collaborations intercommunales et de fusions. Il est parfois encore repris pour certaines analyses fines.

Toutefois, au vu des différents projets de fusions qui ont abouti depuis l'approbation de la première CRTU en 2012, ce

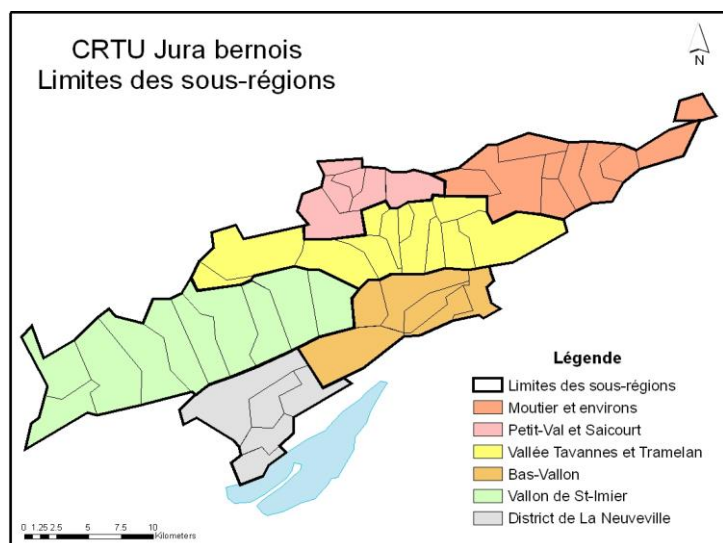


Figure 9 : Limites des sous-régions de la première CRTU

découpage ne fait plus sens dans certains domaines.

Pour cette raison, une division du Jura bernois en deux parties seulement (nord-sud) est proposée.

3.2. Evolution démographique récente et perspectives

3.2.1. Scénarios démographiques de la première CRTU

Les projections démographiques sont importantes pour estimer quels seront, par exemple, les besoins en surfaces à bâtir dans un futur proche.

Pour que les régions et les cantons puissent être comparés à l'échelle de la Suisse, une méthode statistique permet de faire des projections démographiques⁷. Ces projections ont été réalisées pour la première CRTU⁸, elles montraient qu'une faible évolution démographique était envisagée, même dans le scénario prenant en compte des paramètres de développement forts (économie / natalité / immigration), comme le montre la figure ci-contre.

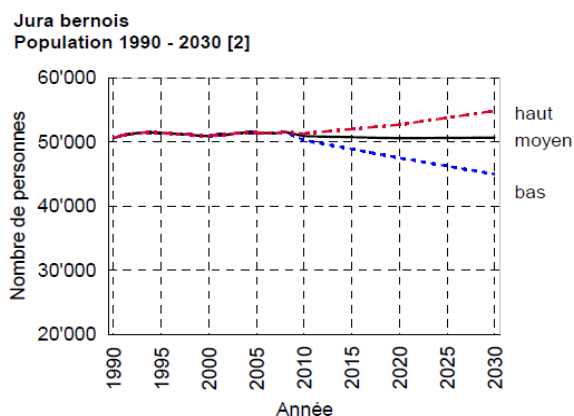


Figure 10 : Projections démographiques 2008-2030

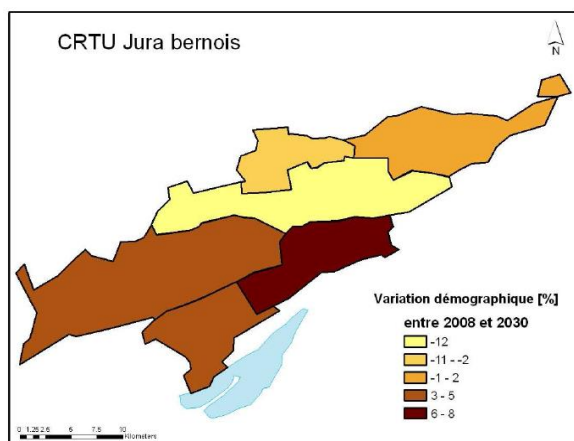


Figure 11 : Evolution démographiques 2008-2030 dans les différentes sous-régions, calcul de 2010

Les projections démographiques ont aussi été étudiées à l'échelle des sous-régions du Jura bernois lors de la 1^{ère} CRTU.

Les résultats ci-contre ont été très discutés lors de la première CRTU. La baisse démographique importante annoncée pour le secteur de la Vallée de Tavannes – Tramelan a été relativisée, notamment parce que l'ouverture de la A16 sur tout son tronçon devrait avoir des effets significatifs sur le nombre de nouveaux habitants dans cette sous-région.

Les graphiques suivants⁹ présentent les variations absolues¹⁰ de la population lors des quatre dernières décennies dans le Jura bernois dans son ensemble et dans ses différentes sous-régions :

⁷ OFS : recensements fédéraux de la population / Canton de Berne : Projections régionalisées de l'évolution démographique jusqu'en 2030, Berne, 2008

⁸ OACOT/ARJB : Evolution démographique et économie régionale dans le Jura bernois et ses sous-régions, mandat Hornung – novembre 2010.

⁹ Source : OSTAJ

¹⁰ La variation absolue correspond à la valeur d'arrivée (par exemple population en 1980) – la valeur de départ (par exemple population en 1970)



Figure 12 : Evolution en valeur absolue de la population dans les années 70 – 80 – 90 et 2000, par sous-régions.

On constate que la population a fortement baissé avant tout dans les années septante, et cela de manière marquée aussi pour la ville de Bienne (graphique 2). Dans le Jura bernois, cette baisse a continué dans les années 80, puis il y a eu des augmentations – mais très légères – d’habitants.

3.2.2. Scénarios démographiques de la deuxième CRTU

Les scénarios démographiques de la 2ème CRTU se basent sur une réévaluation des projections régionalisées¹¹ effectuée par le canton de Berne ; l'évolution est désormais estimée jusqu'à l'année 2035.

Le scénario moyen est le scénario retenu par cette étude. Selon ces projections, il faut donc s'attendre à une évolution démographique négative dans le Jura bernois (baisse de plus de 2 % de la population).

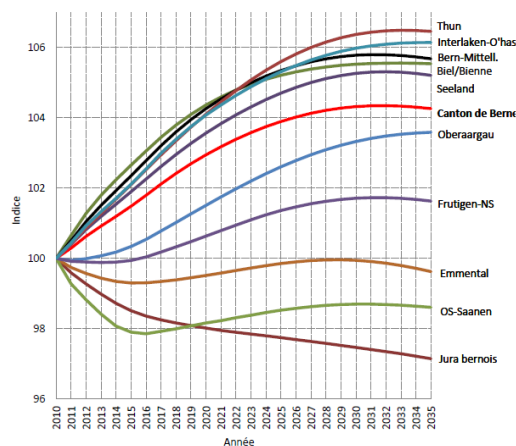


Figure 13 : Evolution démographiques 2010-2035 dans les différentes régions du canton de Berne selon un scénario moyen

Source : Calculs IC infraconsult/Sigmaplan.

Contrairement aux estimations effectuées dans l'étude ci-dessus, l'évolution récente de la population dans le Jura bernois montre globalement une évolution plus positive et dynamique que prévu. En effet, comme le montre le tableau suivant, l'augmentation de la population entre 2008 et 2013¹² s'élève à presque 2%, ce qui représente un peu moins de 1'000 habitants supplémentaires.

| Evolution de la population dans les différentes sous-régions de la CRTU : | | | | |
|---|---------------------|---------------------|------------------|-----------------------|
| Sous-régions | Population 1.1.2008 | Population 1.1.2013 | Chiffres absolus | Chiffres relatifs [%] |
| Bas-Vallon | 4'056 | 4'012 | -44 | -1.08% |
| Moutier et environs | 10'106 | 10'065 | -41 | -0.41% |
| Petit-Val et Saicourt | 1'047 | 1'052 | 5 | 0.48% |
| Plateau de Diesse et La Neuveville | 6'140 | 6'440 | 300 | 4.89% |
| Vallée de Tavannes et Tramelan | 16'163 | 16'415 | 252 | 1.56% |
| Vallon de Saint-Imier | 13'844 | 14'267 | 423 | 3.06% |
| Total : | 51'356 | 52'251 | 895 | 1.74% |

Figure 14 : Tableau de l'évolution de la population dans le Jura bernois entre 2008 et 2013

On remarquera avec ce tableau et avec la carte ci-dessous que l'évolution récente de la population – globalement positive – présente toutefois des disparités régionales :

- les grandes communes attirent de nouveaux habitants, ce sont surtout La Neuveville et Saint-Imier qui gagnent le plus d'habitants ;
- la dynamique positive est plus marquée au sud-ouest du Jura bernois (Vallon de Saint-Imier et ancien district du Plateau de Diesse) que dans les autres régions du Jura bernois ;
- les communes qui perdent des habitants sont pour la plupart des petites communes rurales périphériques.

¹¹ Projections régionalisées de l'évolution démographique dans le canton de Berne jusqu'en 2035 ; Conférence des statistiques du canton du Berne, juillet 2012.

¹² Données : www.fistat.ch

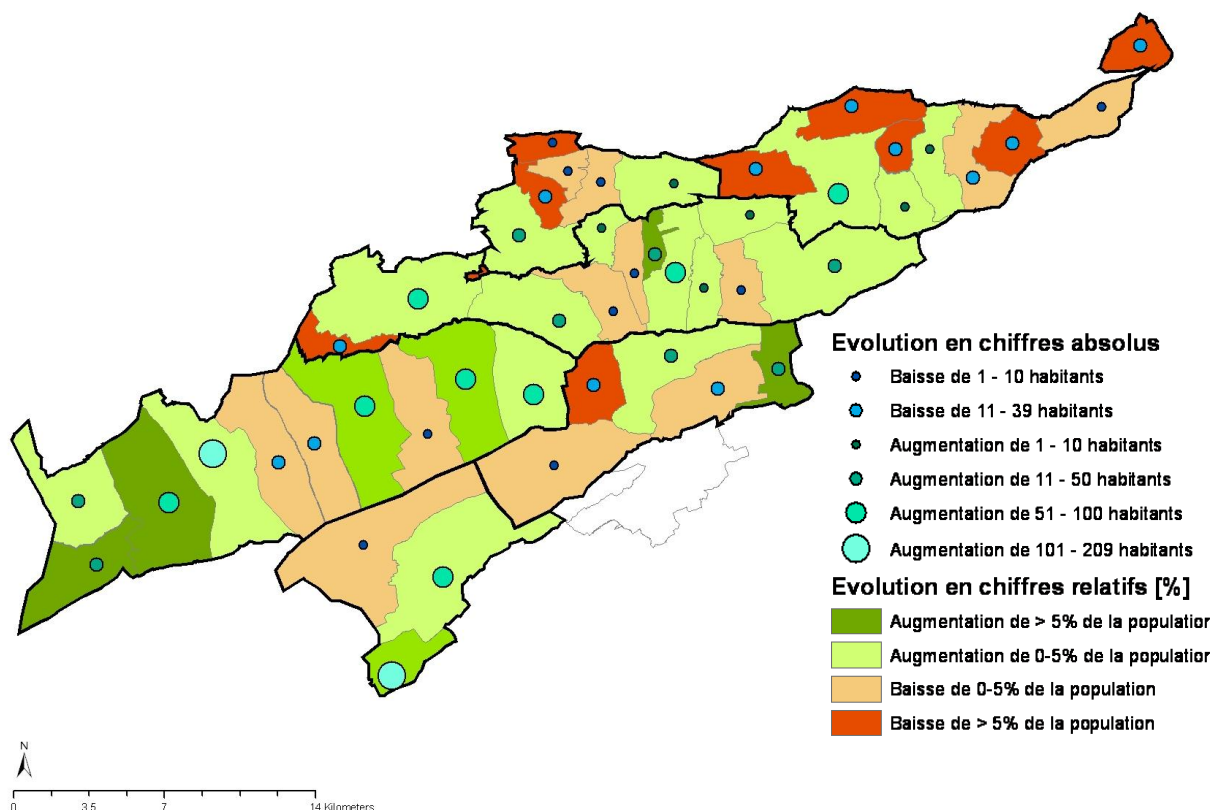


Figure 15 : Carte de l'évolution de la population dans le Jura bernois entre 2008 et 2013

Si l'on se réfère au scénario moyen des prévisions démographiques retenu dans la première CRTU, on se situe actuellement au-dessus du scénario « haut ». En effet, la population de 2013 était celle attendue dans le scénario haut en 2017.

Dans le Seeland, la situation est encore plus dynamique. Le tableau suivant montre que durant les 5 dernières années la population du territoire prévu de la Conférence régionale Biel-Bienne – Seeland – Jura bernois (CR BBSJB) a augmenté de presque 10'000 personnes, soit une croissance annuelle de 2'000 habitants. Comme dans le Jura bernois, cette croissance démographique a principalement lieu dans les villes ; à elles seules celles de Bienne et Lys absorbent environ 4'000 nouveaux habitants.

| Evolution de la population dans les sous-régions de Bienne - Seeland - Jura bernois | | | | |
|---|---------------------|---------------------|------------------|-----------------------|
| Sous-régions | Population 1.1.2008 | Population 1.1.2013 | Chiffres absolus | Chiffres relatifs [%] |
| Bas-Vallon | 4'056 | 4'012 | -44 | -1.1% |
| Moutier et environs | 10'106 | 10'065 | -41 | -0.4% |
| Petit-Val et Saicourt | 1'047 | 1'052 | 5 | 0.5% |
| Plateau de Diesse et La Neuveville | 6'140 | 6'440 | 300 | 4.9% |
| Vallée de Tavannes et Tramelan | 16'163 | 16'415 | 252 | 1.6% |
| Vallon de Saint-Imier | 13'844 | 14'267 | 423 | 3.1% |
| Total Jura bernois : | 51'356 | 52'251 | 895 | 1.7% |
| Agglomération Biel-Lyss | 107'033 | 113'057 | 6'024 | 5.6% |
| Ins - Erlach | 11'241 | 11'880 | 639 | 5.7% |
| Aarberg / Seeland Ouest | 30'222 | 31'244 | 1'022 | 3.4% |
| Granges - Büren | 8'838 | 9'038 | 200 | 2.3% |
| Total Seeland et Bienne : | 157'334 | 165'219 | 7'885 | 5.0% |
| Total Conférence régionale BBSJB : | 208'690 | 217'470 | 8'780 | 4.2% |

Figure 16 : Evolution de la population 2008-2013 dans les sous-régions de Bienne, du Seeland et du Jura bernois

Cette dynamique est importante à prendre en compte pour le Jura bernois car il est probable que des habitants de l'agglomération de Bienne décident de déménager dans le Jura bernois (connexion A16 et TP favorables / qualité de vie / coûts des logements plus faibles). On relèvera enfin que la dynamique de population est aussi positive dans les grands centres externes au Jura bernois. En effet, entre le 31.12.2007 et le 31.12.2012, ces centres externes au Jura bernois ont connu en moyenne une augmentation de 3% de leur population sur les 5 dernières années :

- La Chaux-de-Fonds : de 37'023 à 38'241 habitants, plus 1'218 habitants, augmentation de 3.29%
- Neuchâtel : de 32'440 à 33'390 habitants, plus 950 habitants, augmentation de 2.93%
- Delémont : de 11'461 à 11'809 habitants, plus 348 habitants, augmentation de 3.04%

| Evolution attendue de la population entre 2010 et 2035 | | | | | | | |
|--|--------------|---------|---------|---------|---------|--------------------|-----------------------|
| | Régions | 2010 | 2015 | 2025 | 2035 | Différence 2010-35 | Variation [%] 2010-35 |
| Scénario moyen | Jura bernois | 51'668 | 50'900 | 50'502 | 50'192 | -1'476 | -2.9% |
| | Bienne | 93'859 | 96'347 | 98'751 | 99'060 | 5'201 | 5.5% |
| | Seeland | 68'288 | 69'583 | 71'499 | 71'845 | 3'557 | 5.2% |
| | Total | 213'815 | 216'830 | 220'752 | 221'097 | 7'282 | 3.4% |
| Scénario haut | Jura bernois | 51'668 | 51'559 | 53'013 | 54'766 | 3'098 | 6.0% |
| | Bienne | 93'859 | 97'732 | 104'376 | 109'540 | 15'681 | 16.7% |
| | Seeland | 68'288 | 70'365 | 74'649 | 77'820 | 9'532 | 14.0% |
| | Total | 213'815 | 219'656 | 232'038 | 242'126 | 28'311 | 13.2% |
| Scénario selon tendance 2008-13 dans le Jura bernois (0.35% d'augmentation / an) | Jura bernois | 51'668 | 52'474 | 54'123 | 55'825 | 4'157 | 8.0% |

Figure 17 : Evolution de la population dans le Jura bernois, le Seeland et Bienne selon différents scénarios

Le Tableau ci-dessus montre l'évolution attendue de la population dans le Jura bernois, Bienne et le Seeland selon différents scénarios. Les scénarios « Moyen » et « Haut » sont repris des travaux de la Conférence des statistiques du canton de Berne¹³. Le scénario haut combine des hypothèses favorables à la croissance démographique (par exemple progression du taux de fécondité, recul de l'émigration, hausse de l'immigration, etc.).

Le canton demande que les travaux de la 2ème CRTU se basent sur le scénario haut. Au vu de l'évolution de la population interne au Jura bernois et dans les régions alentours, cette demande nous semble fondée. En dehors du fait que le canton demande aux régions de se baser sur un scénario « Haut » afin de pouvoir comparer les CRTU entre elles, il ne nous semble pas pertinent de choisir un scénario qui partirait sur une dynamique d'accroissement de la population telle que celle observée entre 2008 et 2013 car :

- bien que toutes les branches industrielles ne soient pas toutes logées à la même enseigne, les années 2008 – 2013 s'inscrivent dans une conjoncture économique globalement favorable, voire très favorable en ce qui concerne le secteur horloger¹⁴ ;
- l'accroissement de la population dépend surtout de l'immigration, mais la moitié de la population suisse demande que des freins à l'immigration soient mis en œuvre¹⁵ ;
- la prise en compte d'un scénario basé sur les 5 dernières années ne provoquerait qu'un faible changement (+1'000 habitants d'ici à 2035) par rapport au scénario « Haut ».

Pour conclure ce chapitre concernant l'évolution de la population, il est souvent fait mention que la A16, une fois terminée, va attirer de nouveaux habitants. Ce phénomène avait en effet pu être observé à Tavannes, où le nombre de nouveaux habitants avait été important lors de l'ouverture du tunnel de Pierre Pertuis. Il est difficile de prévoir si ce phénomène va se reconduire dans les autres villages de la vallée de Tavannes.

¹³ Conférence des statistiques du canton de Berne, Projections régionalisées de l'évolution démographique dans le canton de Berne jusqu'en 2035, édition 2012.

¹⁴ Les exportations de la branche horlogère suisse sont passées d'environ 13 milliards en 2009 à 21 milliards en 2013. Source : Fédération de l'industrie horlogère suisse FH, statistiques 2013

¹⁵ Initiative « Contre l'immigration de masse » approuvée le 9.2.2014 par 50.3% de la population.

En résumé, trois facteurs parlent en faveur d'une faible mais régulière progression d'environ 1'000 à 2'000 habitants par décennies dans le Jura bernois :

- la nette amélioration de l'accessibilité (A16) ;
- des réserves dans les zones à bâtir qui permettent des conditions de logements et/ou d'accès à la propriété moins onéreuses que dans d'autres régions ;
- la proximité d'espaces naturels ;
- un revenu libre disponible intéressant à l'échelle de la Suisse romande

Cette évolution démographique nécessitera donc la mise sur le marché de 500 à 1'000 logements chaque 10 ans (rénovations et nouveaux logements).

3.3. Evolution économique récente et perspectives

Un état global de la situation socio-économique du Jura bernois a été dressé dans le cadre de la première CRTU et toutes ces données ne seront pas retravaillées, car il n'y a pas eu de changements assez significatifs à ce niveau dans le Jura bernois durant les quatre dernières années, lesquelles imposeraient une refonte totale de ce chapitre.

3.3.1. Evolution qualitative des emplois

L'Annexe I indique l'importance relative des différentes activités économiques dans le Jura bernois (pas de mise à jour pour la 2^{ème} CRTU). En complément à ce Tableau on mentionnera les évolutions comparées récentes dans l'évolution des types d'emplois dans le Jura bernois grâce aux données disponibles sur les Equivalents Pleins-Temps (EPT) fournies par l'Office fédéral de la statistique OFS pour l'année 2012.

On relèvera avant tout une relative stabilité dans les différents secteurs économiques (cf. Tableau suivant), avec toutefois des remarques importantes :

A. le secteur primaire = > poursuit une baisse qui a commencé il y a plus d'un siècle ; 7 % des emplois totaux

B. le secteur secondaire => 50% des emplois dans le Jura bernois ; reste stable alors qu'il baisse dans toutes les autres régions de la Suisse

- le secteur de l'horlogerie se renforce nettement, plus de 1'800 emplois ont été créés dans ce secteur entre 2005 et 2012. 13% des emplois dans le Jura bernois se situent dans ce domaine.
- la fabrication de produits métalliques est le deuxième fournisseur d'emplois et reste stable pour la période concernées (environ 10% des emplois totaux).

C. le secteur tertiaire => 43% des emplois dans le Jura bernois ;

- le domaine des activités de la santé est en pleine croissance (environ 300 emplois en plus)
- le domaine de l'hébergement médico-social est lui aussi en augmentation ; avec le domaine ci-dessus, il représente un emploi sur 10 dans le Jura bernois
- la plus forte baisse est à signaler dans les emplois liés à l'administration publique, qui sont passés de 700 à 500 dans le Jura bernois (-30 points de pourcentages).

En conclusion, le processus de la « transition sectorielle » ne se réalise pas dans le Jura bernois pour l'instant ; les activités principales restent dans le secteur secondaire et sont assez peu diversifiées. Le fait marquant de l'évolution récente c'est donc surtout que le secteur secondaire se maintient à un niveau très élevé et se renforce même dans quelques-uns de ses domaines de prédilection (horlogerie et fabrication de produits métalliques..., soit souvent des composants pour l'horlogerie). Ainsi, quasiment un quart des emplois dans le Jura bernois sont directement liés à l'horlogerie.

Principales branches d'activités économiques, en 2005 et en 2012, total région, canton du Jura et Jura bernois
(nombre d'emplois équivalents temps pleins, EPT)

| | 2012 | | | 2005 | | |
|--|--------------|----------------|--------------|--------------|----------------|--------------|
| | Total région | Canton du Jura | Jura bernois | Total région | Canton du Jura | Jura bernois |
| Total | 52010 | 32431 | 19580 | 48480 | 29906 | 18574 |
| Secteur 1 (agriculture, sylviculture et pêche) | 3490 | 2240 | 1251 | 3890 | 2592 | 1297 |
| Secteur 2 | 24084 | 14216 | 9868 | 21545 | 12286 | 9259 |
| Horlogerie (a) | 6826 | 4656 | 2170 | 6200 | 4245 | 1955 |
| Fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et des équipements | 5315 | 2983 | 2332 | 4967 | 2436 | 2530 |
| Travaux de construction spécialisés | 2294 | 1381 | 913 | 2185 | 1305 | 880 |
| Fabrication de machines et équipements | 1952 | 965 | 986 | 1969 | 827 | 1142 |
| Construction de bâtiments et génie civil | 1361 | 924 | 437 | 1272 | 843 | 429 |
| Fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques (a) | 1145 | 679 | 466 | (a) | (a) | (a) |
| Autres | 5192 | 2628 | 2564 | 4952 | 2630 | 2323 |
| Secteur 3 | 24436 | 15975 | 8461 | 23046 | 15028 | 8018 |
| Activités pour la santé humaine | 3132 | 1916 | 1216 | 2627 | 1662 | 965 |
| Commerce de détail, à l'exception des automobiles et des motocycles | 2557 | 1761 | 796 | 3214 | 2099 | 1115 |
| Enseignement | 2509 | 1589 | 920 | 2038 | 1222 | 815 |
| Hébergement médico-social et social | 1845 | 893 | 952 | 1483 | 761 | 723 |
| Administration publique et défense; sécurité sociale obligatoire | 1698 | 1200 | 499 | 1909 | 1206 | 703 |
| Commerce de gros, à l'exception des automobiles et des motocycles | 1091 | 791 | 300 | 1080 | 757 | 322 |
| Activités liées à l'emploi | 1083 | 973 | 111 | 1018 | 931 | 87 |
| Restauration | 1069 | 702 | 368 | 1082 | 668 | 414 |
| Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles | 978 | 649 | 329 | 1141 | 727 | 414 |
| Activités de services administratifs et de soutien | 907 | 432 | 475 | 605 | 361 | 245 |
| Activités d'architecture et d'ingénierie; activités de contrôle et analyses techniques | 891 | 549 | 342 | 738 | 475 | 263 |
| Transports terrestres et transport par conduites | 814 | 534 | 280 | 779 | 580 | 199 |
| Action sociale sans hébergement | 793 | 493 | 300 | 675 | 443 | 232 |
| Autres | 5069 | 3495 | 1574 | 4657 | 3136 | 1521 |

Les données 2012 sont encore provisoires.

(a) En 2005, ces branches ne peuvent pas être dissociées selon les définitions utilisées en 2012. La branche horlogerie inclut donc la fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques.

Figure 18 : Principales branches d'activités économiques en 2005 et 2012, total de la région, du Jura bernois et du Jura © FISTAT, Journal de la CEP, n° 137.

3.3.2. Evolution récente du nombre d'EPT, par sous-régions

L'évolution récente au niveau des emplois est la suivante :

| Sous-régions du Jura bernois | 1995 Total | 2005 | | | | 2008 | | | | 2011 | | | |
|------------------------------|---------------|------|------|------|--------------|------|-------|------|--------------|------|------|------|--------------|
| | | I | II | III | Total | I | II | III | Total | I | II | III | Total |
| Vallon de Saint-Imier | 6237 | 439 | 2885 | 2255 | 5579 | 418 | 3640 | 2320 | 6378 | 466 | 3517 | 2436 | 6419 |
| District de La Neuveville | 2145 | 141 | 591 | 932 | 1664 | 135 | 656 | 985 | 1776 | 127 | 573 | 1002 | 1702 |
| Bas-Vallon | 1064 | 98 | 554 | 397 | 1049 | 86 | 521 | 389 | 996 | 85 | 513 | 370 | 968 |
| Jura bernois sud | 9446 | 678 | 4030 | 3584 | 8292 | 639 | 4817 | 3694 | 9150 | 678 | 4603 | 3808 | 9089 |
| Vallée de Tavannes | 7279 | 328 | 3021 | 2351 | 5700 | 316 | 3088 | 2522 | 5926 | 308 | 3055 | 2483 | 5846 |
| Petit-Val et Saicourt | 657 | 119 | 57 | 343 | 519 | 116 | 56 | 332 | 504 | 123 | 44 | 306 | 473 |
| Moutier et environs | 4939 | 171 | 2149 | 1739 | 4059 | 158 | 2265 | 1830 | 4253 | 147 | 2033 | 1733 | 3913 |
| Jura bernois nord | 12875 | 618 | 5227 | 4433 | 10278 | 590 | 5409 | 4684 | 10683 | 578 | 5132 | 4522 | 10232 |
| Total Jura bernois | 22321 | 1296 | 9257 | 8017 | 18570 | 1229 | 10226 | 8378 | 19833 | 1256 | 9735 | 8330 | 19321 |

Figure 19 : Evolution du nombre d'EPT dans les différentes sous-régions du Jura bernois et par secteur d'activité en 1995, 2005, 2008 et 2011

Le tableau ci-dessus montre que :

- Depuis le milieu des années 1990, le nombre d'emplois a tendance à baisser dans le Jura bernois (environ 3'000 emplois en moins entre 1995 et 2011). Cependant, la baisse est peu marquée et il y a eu un petit redressement entre 2005 et 2008 (avant la crise de fin 2008). Les chiffres de 2011 indiquent que les effets de la crise de 2008 sont presque entièrement résorbés, y compris dans le secteur secondaire qui compte certes 500 EPT en moins qu'en 2008, mais tout de même 500 EPT en plus qu'en 2005. Mais la région doit maintenant faire face au franc fort.
- Il n'y a pas d'évolution marquée observable dans les différents secteurs d'activités. Le secteur primaire reste stable entre 2005 et 2011 avec env. 1'200 emplois et le secteur tertiaire est aussi stable avec 8'000 à 8'300 emplois. Le secteur secondaire est celui qui varie le plus.

- Dans les différentes sous-régions il est aussi difficile de donner des tendances, on relèvera que le secteur tertiaire semble augmenter plus rapidement dans le sud du Jura bernois que dans le nord, mais cela reste une tendance peu significative.

3.3.3. Evolution de la répartition géographique des emplois

Sur le long terme (1995-2011), il y a des communes qui perdent beaucoup d'EPT (par exemple, 860 EPT en moins à Moutier, 462 en moins à Reconvilier, 348 en moins à Valbirse, 289 en moins à Court, 225 à Saint-Imier) et seulement deux communes ont connu une forte hausse des EPT (plus 487 à Sonceboz et plus 277 à Villeret), en lien avec l'installation de nouveaux sites de production dans ces communes.

En ce qui concerne l'évolution future du nombre d'emplois dans le Jura bernois, elle est très difficile à prévoir pour les raisons suivantes :

- L'évolution de ces dernières années (2005-2011) ne montre pas de tendances significatives dans un secteur ou dans une sous-région. Par contre, il faut relever qu'entre 1995 et 2011, 3'000 EPT ont été perdus dans le Jura bernois.
- Les grandes variations d'emplois ont lieu dans le secteur secondaire. Etant donné que ce secteur représente environ 50% des EPT, au-dessus de la moyenne nationale, le Jura bernois est plus exposé que d'autres régions à la conjoncture mondiale (un part importante des emplois dépend de l'exportation vers l'Europe en premier lieu). Le récent renforcement de la monnaie suisse par rapport à l'Euro met en difficulté la capacité exportatrice de la Suisse. L'impact de ce type de crise est très difficile à évaluer sur le moyen et long terme et c'est pourquoi donner des tendances à la hausse ou à la baisse des emplois dans le Jura bernois relève de la gageure.

Comme le montre le tableau ci-dessous, l'évolution des emplois entre 2008 et 2011 a subi une évolution assez similaire à l'échelle du Jura bernois, de Bienne et du Seeland. On relèvera une baisse plus rapide des emplois dans les zones les plus éloignées de Bienne. Dans le Vallon de Saint-Imier et dans l'agglomération Bienne – Lyss la baisse des emplois est plus faible qu'ailleurs.

| Evolution des emplois dans les sous-régions de Bienne - Seeland - Jura bernois | | | | |
|--|-----------------|-----------------|------------------|-----------------------|
| Sous-régions | Emplois en 2008 | Emplois en 2011 | Chiffres absolus | Chiffres relatifs [%] |
| Bas-Vallon | 996 | 968 | -28 | -2.8% |
| Moutier et environs | 4'253 | 3'913 | -340 | -8.0% |
| Petit-Val et Saicourt | 504 | 473 | -31 | -6.2% |
| Plateau de Diesse et La Neuveville | 1'776 | 1'702 | -74 | -4.2% |
| Vallée de Tavannes et Tramelan | 5'926 | 5'846 | -80 | -1.3% |
| Vallon de Saint-Imier | 6'378 | 6'419 | 41 | 0.6% |
| Total Jura bernois : | 19'833 | 19'321 | -512 | -2.6% |
| Agglomération Biel-Lyss | 65'071 | 64'532 | -539 | -0.8% |
| Ins - Erlach | 6'133 | 5'849 | -284 | -4.6% |
| Aarberg / Seeland Ouest | 12'534 | 11'491 | -1'043 | -8.3% |
| Granges - Büren | 4'039 | 3'796 | -243 | -6.0% |
| Total Seeland et Bienne : | 87'777 | 85'668 | -2'109 | -2.4% |
| Total Conférence régionale BBSJB : | 107'610 | 104'989 | -2'621 | -2.4% |

Figure 20 : Evolution des emplois dans les sous-régions du Jura bernois, du Seeland et de Bienne entre 2008 et 2011

3.3.4. Evolution des emplois de frontaliers

| Evolution du nombre d'emplois frontaliers par sous-régions entre 1996 et 2013 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
| Bas-Vallon | 6 | 6 | 7 | 9 | 6 | 4 | 5 | 5 | 6 | 9 | 12 | 16 | 19 | 26 | 28 | 24 | 20 | 6 |
| La Neuveville et Plateau de Diesse | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 4 | 8 | 5 | 7 | 8 | 15 | 23 | 24 |
| Moutier et environs | 38 | 28 | 43 | 58 | 93 | 117 | 85 | 88 | 90 | 84 | 102 | 131 | 123 | 127 | 146 | 135 | 120 | |
| Petit-Val et Saicourt | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 5 | 3 | 4 | 5 | 6 | 9 | 11 |
| Vallon de Saint-Imier | 327 | 332 | 398 | 396 | 649 | 628 | 665 | 634 | 674 | 731 | 856 | 955 | 1014 | 883 | 836 | 888 | 999 | 977 |
| Vallée de Tavannes et Tramelan | 96 | 79 | 85 | 84 | 98 | 113 | 117 | 111 | 115 | 132 | 167 | 176 | 225 | 221 | 246 | 276 | 292 | 291 |
| Total Jura bernois | 466 | 445 | 532 | 547 | 847 | 865 | 874 | 839 | 888 | 964 | 1145 | 1291 | 1389 | 1268 | 1249 | 1355 | 1478 | 1429 |
| Bienne et Evillard | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 3 | 38 | 66 | 73 | 84 | 127 | 156 | 185 |
| Total avec Bienne et Evillard | 466 | 445 | 532 | 547 | 848 | 865 | 874 | 839 | 889 | 967 | 1148 | 1329 | 1455 | 1341 | 1333 | 1482 | 1635 | 1613 |

Figure 21 : Evolution du nombre d'employés frontaliers dans le Jura bernois et Bienne entre 1996 et 2013

Comme le montre le Tableau ci-dessus¹⁶, le nombre d'emplois occupés par des frontaliers est en constante augmentation dans le Jura bernois ; environ 6% des emplois du Jura bernois sont occupés par des frontaliers en 2013. Ces emplois sont fortement concentrés dans 4 communes : Moutier (environ ~100), Tramelan (~200), Saint-Imier (~200) et surtout Sonceboz-Sombeval (~600).

3.3.5. Conclusions sur l'évolution des emplois

Il n'est pas nécessaire ni souhaitable de faire de longues investigations dans les domaines des emplois futurs et du développement économique, car

- les estimations concernant le développement des emplois sont très hasardeuses, surtout dans notre région au sens large où la plupart des emplois sont liés à l'industrie et dépendent largement de la conjoncture économique mondiale et de la valeur du franc suisse par rapport aux autres devises, notamment l'Euro ;
- la localisation des futurs emplois et les éventuelles différences de développement dans les sous-régions sont très difficiles à prévoir ;
- ce sont surtout les localisations des entreprises et les processus de réhabilitation des friches industrielles qui sont particulièrement intéressants à examiner dans le cadre de la CRTU.

Ceci dit, il est intéressant de relever en conclusion que ces dernières années, malgré 3'000 emplois en moins et la création de plus de 1'000 emplois occupés par des frontaliers, le taux de chômage est heureusement resté faible. Etant donné que la population, entre 1995 et 2011, n'a pas non plus significativement varié, on peut estimer à environ 4'000 EPT le nombre d'emplois perdus pour la population résidante entre 1995 et 2011.

L'explication de cette évolution est complexe, il y a les éléments conjoncturels et structurels auxquels font face les entreprises, mais il est clair que le Jura bernois est confronté à d'autres défis comme d'autres régions dites périphériques (concentration des emplois dans les agglomérations), avec en outre sa plus forte dépendance que d'autres régions au secteur industriel exportateur.

Les efforts pour recréer des activités économiques dans les centres des villages du Jura bernois s'inscrivent dans cette problématique.

3.4. Evolution récente dans le domaine de l'urbanisation et perspectives

3.4.1. Evolution globale récente de l'urbanisation

En Suisse, l'accroissement des zones urbaines (bâtiments, infrastructures de transports) a été très important ces dernières décennies et se poursuit ; on estime que chaque seconde 1m² de sol est bétonné. Mettre un frein à cette croissance urbaine est devenu un enjeu important en Suisse ainsi qu'un sujet politique délicat. L'étalement urbain qui doit être freiné, des pesées d'intérêts de plus en plus complexes entre nécessité de construire pour les activités, l'habitat, etc., et le besoin de préservation des terres agricoles et du cadre de vie sont des thèmes d'actualité. On relève ci-dessous quelques uns des principaux problèmes que pose l'étalement urbain :

- destruction irrémédiable de sols qui sont à la base destinés à l'activité agricole
- surcoûts considérables pour les collectivités publiques : les transports publics sont moins rentables dans les secteurs peu denses et tous les éléments de mise en réseau (viabilisation) y sont plus coûteux.
- une faible densité d'habitat complique par ailleurs des mises en réseau à court et moyen terme (refaire les réseaux d'eau, installer la bande passante, installer une centrale de chauffage à distance, etc.).
- impacts sur la qualité des paysages et du patrimoine (autoroutes, mitage, etc.)

¹⁶ OFS, Statistique des frontaliers, http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/infothek/erhebungen__quellen/blank/blank/frontaliers/01.html TARGET=_blank

- impacts sur la diversité biologique (destruction de sols, de biotopes, barrières aux déplacements des animaux, etc.)

Le Jura bernois ne fait pas exception à la règle. Le développement urbain y a été marqué dans la plupart des villages, comme le montre l'exemple de Sonceboz-Sombeval :

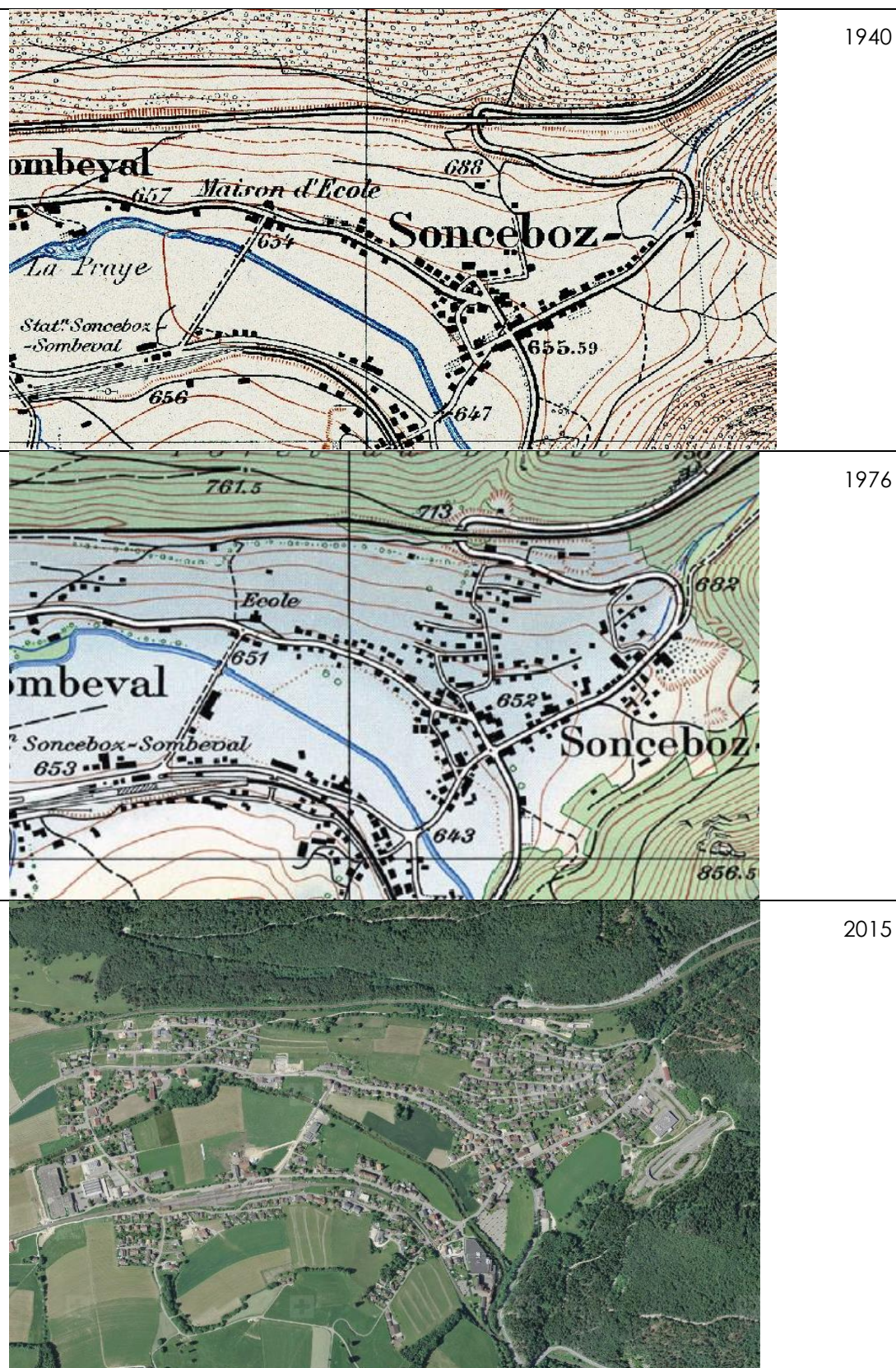


Figure 22 : Evolution comparée de l'urbanisation à Sonceboz dans les années 1940 - 1970 - 2015

Dans le domaine de l'urbanisation, les éléments et tendances récentes à relever pour le Jura bernois sont les suivantes :

- très forte prédominance des constructions de maisons individuelles. Cette tendance est due à de nombreux éléments (volonté d'être propriétaire, région où ce modèle reste très prisé, prêts des banques et taux hypothécaires favorables, prix des terrains bas, manque de projets novateurs dans le domaine de l'habitat collectif, etc.).
- un mitage (zones urbaines continues) encore raisonnable. La structure ancienne de plusieurs villages est encore bien conservée par rapport à de nombreux secteurs du Plateau Suisse. Mais le nombre de zones dites centrales (ou assez centrales) ont augmenté suite à l'étalement et ce phénomène pourrait s'amplifier si des limites ne sont pas fixées. Cela pose en effet problème car ces nouvelles zones centrales ne sont destinées qu'à l'habitat et en particulier individuel.

3.4.2. La modification de la Loi sur l'Aménagement du territoire : un changement de paradigme !

Des changements très importants sont intervenus dans les politiques d'aménagement du territoire et des transports. Ces changements devraient provoquer d'assez profondes réorganisations dans les domaines des transports et, surtout, de l'aménagement du territoire. Ils renforcent les buts que se sont fixés les premières CRTU, à savoir une gestion coordonnée et intercommunale des transports et de l'urbanisation.

La modification de la loi sur l'aménagement du territoire, approuvée le 3 mars 2013, aura un impact très fort dans le champ d'activité des communes, des régions et du canton en ce qui concerne la politique d'urbanisation. Le peuple suisse a en effet très clairement demandé que l'étalement urbain soit freiné. La Loi se veut une réponse aux préoccupations de la population sur les thèmes suivants :

- Freiner le mitage du territoire
- Protéger les terres cultivables
- Concentrer l'urbanisation

Elle demande par ailleurs que la zone à bâtir soit gérée de manière intercommunale.

Dans le Jura bernois, cette modification législative a été approuvée par 63% des votants (cf. Figure ci-dessous) et par toutes les communes à l'exception de 3 (Court, Roches, Saules).

| Modification de la Loi sur l'Aménagement du territoire - 3 mars 2013 | | | | | |
|--|-----------|---------|---------|---------|-----------|
| | oui | | non | | total |
| | absolu | relatif | absolu | relatif | |
| Suisse | 1'476'942 | 62.9% | 871'514 | 37.1% | 2'348'456 |
| Canton de Berne | 306'215 | 59.9% | 204'651 | 40.1% | 510'866 |
| Jura bernois | 8'781 | 62.7% | 5'222 | 37.3% | 14'003 |

Figure 23 : Résultats de la votation du 3 mars 2013 concernant la modification de la LAT

Les détails de la mise en œuvre de cette nouvelle législation ne seront connus que lorsque la Loi sur les constructions et le nouveau Plan directeur du Canton du Berne seront approuvés. Pour l'instant, ces objets n'ont été vus qu'en consultation et la 2ème CRTU ne peut donc pas s'appuyer sur des bases précises et consolidées. Elle prend néanmoins en considération deux faits marquants qui découleront de ces bases légales, une fois consolidées :

- les politiques de densifications urbaines à mettre en place
- une évaluation de l'incidence de l'intercommunalité dans la gestion des zones à bâtir.

3.4.3. Indications sur la modification de la Loi sur les constructions : obligation de construire

La nouvelle Loi sur les constructions n'est pas encore approuvée. Toutefois, c'est une base très importante dans le futur pour l'aménagement du territoire, car si les propositions de cette loi entrent en vigueur les communes auront les moyens juridiques de mener une véritable politique foncière.

Les outils pour la mise en place de cette politique foncière sont les suivants (en résumé) :

La loi sur les constructions est en cours de révision dans le canton de Berne¹⁷. Cette nouvelle législation renforce les possibilités pour les communes d'être pro-actives dans le domaine de la politique foncière. Elle est directement liée à la révision de la LAT : avec la révision partielle de la LAT, la garantie de la disponibilité des terrains à bâtir constitue dorénavant une condition au classement de nouvelles parcelles en zone à bâtir (art. 15 al. 4, let. d LAT).

De plus, les cantons ont l'obligation de prendre des mesures contre la thésaurisation des terrains à bâtir et à imposer un délai à la construction. Si l'intérêt public le justifie, l'autorité compétente peut fixer un délai pour la réalisation des constructions et, en cas d'inexécution, ordonner les mesures prévues par le droit cantonal.

Ces nouvelles mesures ont été intégrées dans la loi cantonale sur les constructions, sous la forme de trois moyens permettant de mettre en œuvre les exigences de la nouvelle LAT. Concernant la mise en œuvre de ces différentes mesures, le nouvel art.126a LC./BE prescrit l'obligation de prendre des mesures qui visent une mobilisation cohérente des terrains à bâtir. Cette nouvelle loi propose notamment les outils ci-dessous :

Obligation contractuelle de construire (art. 126b nLC/BE)

Cet article s'applique aux parcelles actuellement non classées qui seront classées en zone à bâtir. Il prévoit la signature d'un contrat de droit public entre la commune et le propriétaire foncier, lequel s'engage à faire construire son terrain dans un délai déterminé. Si ce dernier ne respecte pas le délai imparti, le contrat accorde à la commune un droit d'acquisition pour l'achat du bien, à sa valeur vénale. Cette obligation ne s'impose qu'aux classements en zone à bâtir et non aux terrains déjà classés.

Classement conditionnel (art. 126c nLC/BE)

Il s'applique aux terrains actuellement classés qui visent à être déclassés. L'article prévoit un déclassement automatique du terrain sans contrepartie s'il n'est pas construit dans un délai fixé. Si aucune construction n'est érigée, une décision du conseil communal atteste la caducité du classement et le terrain est déclassé. Cette mesure ne peut être appliquée qu'aux terrains pour lesquels un déclassement n'engendre pas une rupture du tissu bâti.

Obligation de construire imposée par voie de décision (art. 126d nLC/BE)

Cette troisième mesure est subsidiaire par rapport aux deux précédentes. Cela signifie qu'elle ne sera appliquée que si aucune autre mesure, moins contraignante, ne peut être ordonnée. Cet instrument doit également servir à mobiliser les réserves de terrains à bâtir déjà existantes. Il ne peut être fait usage de cette possibilité uniquement lorsque la réalisation de constructions sert un intérêt public particulièrement important. Deux cas peuvent donner lieu au prononcé de cette mesure :

Classement en zones à bâtir : si la disponibilité ne peut pas être garantie par une mesure moins contraignante et si l'existence d'un intérêt public prépondérant est avérée au moment du classement, l'obligation de construire est ordonnée par l'organe d'édiction des plans compétents.

Zones à bâtir existantes : le conseil communal est compétent pour imposer rétrospectivement une obligation de construire pour les terrains à bâtir qui ne sont pas construits dans les cinq ans ni utilisés conformément à leur affectation.

Si le propriétaire foncier ne respecte pas l'obligation de construire, un transfert de propriété est prévu en faveur de la commune. Cela constitue un cas d'expropriation formelle, pour lequel l'art. 126d LC./BE offre une base légale expresse. Les communes peuvent décider de percevoir une taxe d'incitation avant de procéder à l'expropriation.

¹⁷ La phase de consultation auprès des intéressées étant terminée depuis le mois de septembre 2014, les propositions de consultation doivent encore être approuvées par le Grand Conseil

3.4.4. Indications sur la modification de la Loi sur les constructions : perception de la plus-value

Lors de nouveaux classements en zone, les communes perçoivent au minimum 20% de la plus-value réalisée par le propriétaire foncier.

Vu que la plupart des communes ne pourront pas ou presque pas ouvrir de nouvelles zones à bâtir selon le nouveau système du Plan directeur cantonal, il ne faut pas s'attendre à ce que cette perception de la plus-value puisse être utilisée pour la réalisation de projets. Le classement en zone verte ou le déclassement de zones à bâtir existantes demandera de l'argent, et cela souvent avant que ne soit perçue cette plus-value.

Nous relevons les éléments ci-dessous comme base pour la discussion de la perception de la plus-value :

- Même si ce n'est pas dans l'immédiat, il semble que certains déclassements de zones - et notamment de zones d'activités – seront nécessaires, et vont coûter cher à la collectivité.
- L'aménagement du territoire est un des (derniers) domaines dans lequel les communes ont des compétences, mais elles devront à l'avenir collaborer entre elles pour exploiter au mieux ces compétences en ce qui concerne les compensations et le fonds prévu pour cela.

Les communes gardent donc une marge de manœuvre dans l'aménagement du territoire, mais elle est moins facile à mettre en œuvre. La densification est en effet moins coûteuse à long terme (en termes de gestion des infrastructures notamment), mais elle est plus complexe. Les études pour réaliser les PAL seront plus exigeantes. Par ailleurs, la densification demandera aussi la réalisation de travaux sur l'espace public (routes, places, espaces verts, etc.).

Ces éléments sont repris dans les recommandations. Il semble que, devant la complexité croissante des démarches et des études à entreprendre pour améliorer la durabilité de l'habitat, la perception de la plus-value doit être supérieure au montant minimum fixé à 20%.

La prise en compte de ces outils par les communes sera nécessaire pour éviter des situations de blocage. Les communes devront donc inscrire ces nouvelles possibilités dans leur règlement sur les constructions si elles entendent pouvoir les utiliser.

3.4.5. Indications sur le plan directeur cantonal (projet approuvé en automne 2015)

Le plan directeur cantonal est actuellement en cours de révision pour prendre en compte la nouvelle législation fédérale. On relèvera que les exigences seront strictes et que la nouvelle législation provoquera des changements importants aux échelles communales et régionales parce que :

- la taille de la zone à bâtir du canton sera limitée ;
- les classements en zone seront fortement réduits ;
- l'urbanisation interne deviendra la règle.

Le nouveau Plan directeur prévoit un système (cf. Figure ci-dessous) pour calculer la dimension des zones à bâtir à créer. La mise en œuvre précise de ce système n'est pas encore fixée ; l'OACOT est en train de préparer une aide à l'exécution.

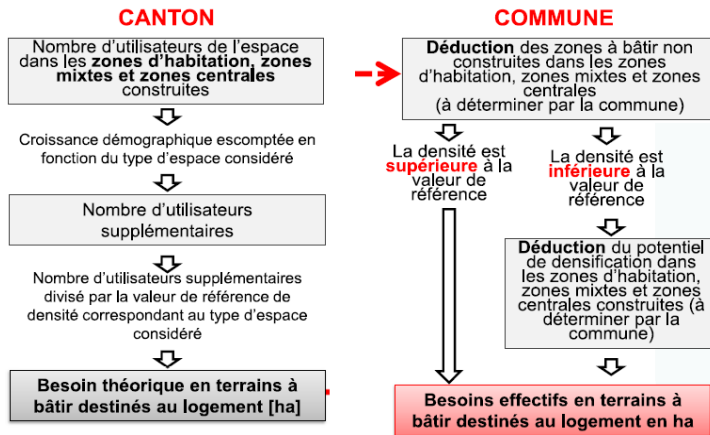


Figure 24 : Système de calcul du dimensionnement de la zone à bâtir

Les calculs approximatifs réalisés dans le cadre du projet de Centres en réseau montrent que

les zones à bâtir non construites à déduire sont souvent plus élevées que les besoins théoriques définis par le canton ;

la plupart des communes du Jura bernois se situeront dans la catégorie des communes qui ont une densité inférieure à la valeur de référence, ce qui réduira encore leur marge de manœuvre dans la définition de nouvelles zones à bâtir.

Ainsi, quels que soient les résultats de la procédure d'approbation de ce plan directeur cantonal, les communes vont devoir s'adapter à la nouvelle situation. Le changement de pratique, dans le Jura bernois, sera fondamental. En forçant un peu le trait, la situation actuelle et future des Plans d'aménagement se présente comme suit :

| Situation actuelle : | Situation future : |
|---|--|
| Modèle d'habitat = maison individuelle sur une parcelle de 800 – 1'000 m ² . | Habitat fonctionnel pour différents types et besoins et différentes étapes de la vie, |
| Réalisation des PAL : mise à disposition des terrains (via des plans de quartiers) pour des maisons individuelles | Conceptions urbanistiques et processus participatifs à l'intérieur du bâti existant |
| Les plans de quartier et PAL gèrent la question des infrastructures et des besoins techniques uniquement | Intégration de nombreuses thématiques dans les PAL : énergie, environnement, desserte fine pour la mobilité douce, biodiversité, intégration paysagère, matériaux. |
| Mise à disposition des terrains pour répondre à la demande en fonction d'opportunités (entente avec les propriétaires) | Véritable politique foncière : mise à disposition des terrains en fonction des possibilités du territoire et non pas des propriétaires. |
| Densification : faibles incitations, pas de moyens de lutte contre la thésaurisation | Moyens de lutte contre la thésaurisation peuvent être actionnés par les communes |
| Pas de réflexions par rapport aux besoins des autres communes, chaque commune entend attirer de nouvelles constructions pour augmenter son assiette fiscale (à long terme). | A partir d'une certaine taille de mise en zone, l'approbation régionale, via la CRTU, est nécessaire. |
| Pas ou peu de collaborations intercommunales dans le domaine de l'aménagement du territoire. | Collaborations (au moins techniques) à instituer au vu de la complexification des tâches, collaborations possibles au niveau des permis, aux niveaux urbanistiques et juridiques, etc. |

Figure 25 : Etat actuel et évolution attendue des pratiques communales dans le domaine de l'aménagement du territoire

Il est important que les communes s'adaptent rapidement à cette nouvelle donne, afin de ne pas créer une situation de blocage dans les besoins en constructions.

Si les communes entendent conserver leurs prérogatives dans le domaine de l'aménagement du territoire, elles doivent envisager les changements de manière positive, comme étant la conséquence de préoccupations avérées (freiner le mitage du territoire, protéger les terres cultivables, concentrer l'urbanisation). Les projets seront plus longs à mener et plus chers, mais chaque village devrait pouvoir continuer à se développer grâce à des mesures d'urbanisation interne (cf. liste ci-contre).

| | |
|------------------------------------|--|
| Utilisation d'îlots non construits | Mixité des usages |
| Réaffectation de friches | Raccourcissement des distances |
| Remplacement du vieux par du neuf | Animation des quartiers et des centres |
| Agrandissement et ajout d'étages | Endiguement du mitage du territoire |
| Renouvellement urbain | Protection des terres cultivables |

Figure 26 : L'urbanisation interne en bref

Le plan directeur cantonal en vigueur indique pour chaque type de communes ses possibilités de croissance démographique pour les 15 prochaines années.

Les communes sont ainsi classées en différentes catégories où leur « centralité » leur procure plus de latitude en matière de croissance démographique, mais ces taux restent très faibles sur une période considérée de 15 ans.

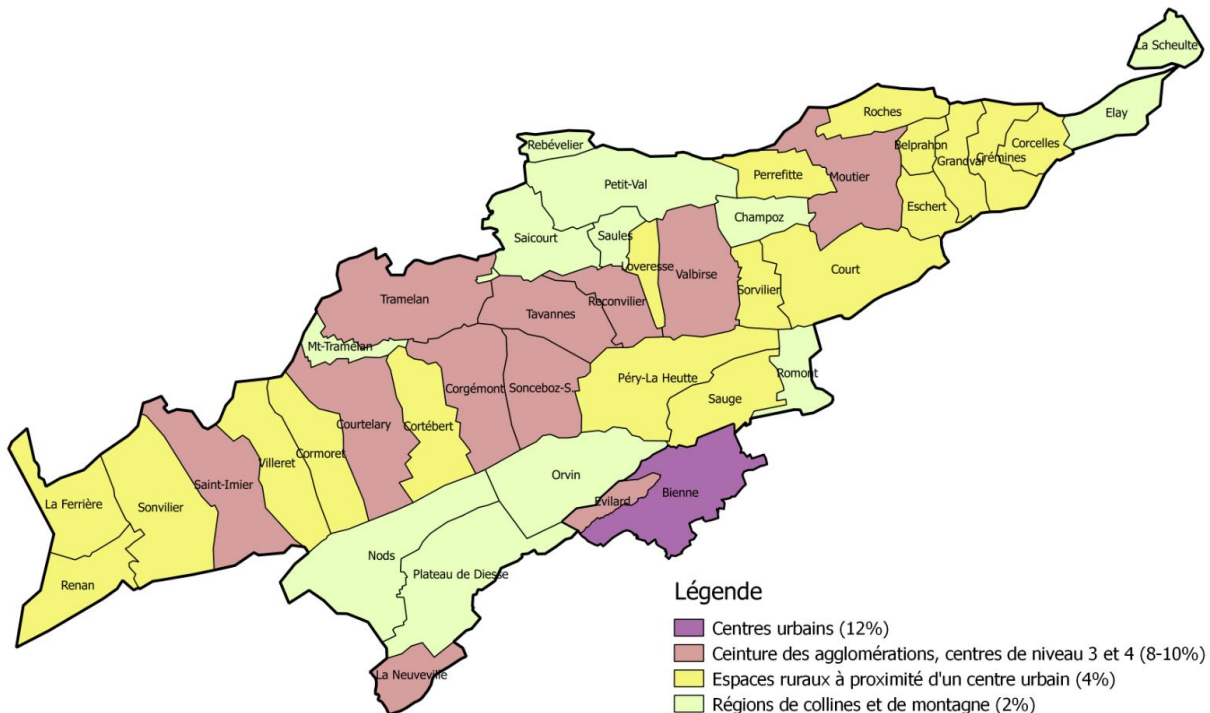


Figure 27 : Typologie des communes et possibilités de mise en zone

Par ailleurs le type de communes n'est pas le seul élément pris en compte par le plan directeur. Certaines communes ont une zone à bâtir moins dense que d'autres ; ces communes doivent fournir un effort de densification avant d'éventuellement pouvoir ouvrir de nouvelles zones à bâtir vers l'extérieur.

Dans le Jura bernois, les calculs permettant de prendre en compte l'élément ci-dessus ont été réalisés pour les communes de la Vallée de Tavannes et Tramelan, dans le cadre du projet de Centres en réseau. Les résultats ci-dessous montrent que :

- la plupart des communes devront faire des efforts assez importants de densification avant de pouvoir mettre en zone de nouveaux secteurs ;

- les terrains pouvant être classés dans la zone à bâtir d'ici à 2028 représentent une faible surface – selon nos calculs – de moins de 3 hectares.

| Commune | Hausse [%] | Hausse d'ici à 2028 | Valeur de densité selon canton | Valeur de densité moyenne | Besoins théoriques en habitat (ha) | Réserves en zone à bâtir (parcelles entières & Plans de quartiers) [ha] | Besoins théoriques moins réserves réelles |
|-------------|------------|---------------------|--------------------------------|---------------------------|------------------------------------|---|---|
| Reconvilier | 10 | 254.5 | 42 | 49 | 5.2 | 11.1 | -5.9 |
| Bévilard | 8 | 143.92 | 41 | 43 | 3.3 | 7 | -3.7 |
| Court | 4 | 61.88 | 35 | 37 | 1.7 | 4.2 | -2.5 |
| Loveresse | 4 | 13.32 | 26 | 37 | 0.4 | 2 | -1.6 |
| Saïcourt | 1 | 4.92 | 30 | 30 | 0.2 | 1.7 | -1.5 |
| Saules | 1 | 1.47 | 26 | 30 | 0.0 | 1.5 | -1.5 |
| Pontenet | 4 | 7.8 | 29 | 30 | 0.3 | 1 | -0.7 |
| Champroz | 1 | 1.89 | 32 | 31 | 0.1 | 0.5 | -0.4 |
| Sorvilier | 4 | 10.28 | 33 | 37 | 0.3 | 0.5 | -0.2 |
| Malleray | 8 | 175.68 | 43 | 43 | 4.1 | 3.5 | 0.6 |
| Tramelan | 10 | 470.7 | 49 | 49 | 9.6 | 9 | 0.6 |
| Tavannes | 10 | 393.3 | 57 | 49 | 8.0 | 6.7 | 1.3 |

2,5 ha nouveaux d'ici à 2028

Figure 28 : Besoins théoriques pour de nouvelles zone à bâtir des communes du Centre en réseau selon le Plan directeur en vigueur.

Ces calculs ont pu être étendus à l'ensemble du Jura bernois après la phase d'information-participation pour les raisons suivantes :

- Approbation du plan directeur cantonal par le Conseil-Exécutif en septembre 2015 (et donc connaissance de éléments de la Fiche A_01 du Plan directeur qui sert de base au calcul du dimensionnement de la zone à bâtir) ;
- Connaissance des réserves de terrains non construits pour toutes les communes du Jura bernois (fin du mandat géoportail).

Quelques explications concernant le Tableau ci-dessous :

-Types d'espaces (=catégories des communes selon le plan directeur BE) C = communes-centres / EPC = Espaces à proximité d'un centre urbain / RCM = Régions de collines et de Montagnes

- Les colonnes en vert sont des données cantonales, les colonnes en bleu des calculs ou des données régionales.

| Nom | Types d'espaces | Augmentation population selon Plan dir. BE | Population commune 2014 | Population théorique en 2030 | Valeur de densité moyenne BE par type d'espace | Valeur de densité de la commune | ∇ entre densité communale et cantonale | Besoins théoriques bruts HMC [ha] | Réserves brutes HMC (données ARJB) [ha] | ∇ entre besoins théoriques et réserves existantes [ha] |
|---------------------|-----------------|--|-------------------------|------------------------------|--|---------------------------------|--|-----------------------------------|---|--|
| Belprahon | EPC | 4% | 318 | 331 | 39 | 29 | -10 | 0.4 | 0.65 | 0.27 |
| Champoz | RCM | 2% | 157 | 160 | 34 | 32 | -2 | 0.1 | 0.49 | 0.37 |
| Corcelles (BE) | EPC | 4% | 211 | 219 | 39 | 32 | -7 | 0.3 | 0.47 | 0.19 |
| Corgémont | C | 10% | 1650 | 1815 | 57 | 42 | -15 | 3.4 | 3.46 | 0.04 |
| Cormoret | EPC | 4% | 484 | 503 | 39 | 34 | -5 | 0.5 | 3.94 | 3.39 |
| Cortébert | EPC | 4% | 714 | 743 | 39 | 34 | -5 | 0.8 | 1.29 | 0.46 |
| Court | EPC | 4% | 1452 | 1510 | 39 | 37 | -2 | 1.8 | 4.01 | 2.21 |
| Courtelary | C | 8% | 1284 | 1387 | 53 | 33 | -20 | 2.3 | 4.04 | 1.75 |
| Crémines | EPC | 4% | 541 | 563 | 39 | 34 | -5 | 0.6 | 1.92 | 1.28 |
| Eschert | EPC | 4% | 368 | 383 | 39 | 34 | -5 | 0.5 | 1.77 | 1.28 |
| Grandval | EPC | 4% | 363 | 378 | 39 | 25 | -14 | 0.4 | 1.97 | 1.54 |
| La Ferrière | EPC | 4% | 557 | 579 | 39 | 47 | 8 | 0.7 | 0.61 | -0.07 |
| La Neuveville | C | 10% | 3665 | 4032 | 57 | 69 | 12 | 8.3 | 8.45 | 0.17 |
| Loveresse | EPC | 4% | 323 | 336 | 39 | 30 | -9 | 0.4 | 1.95 | 1.52 |
| Mont-Tramelan | RCM | 2% | 114 | 116 | 34 | 0 | -34 | 0.1 | | |
| Moutier | C | 10% | 7647 | 8412 | 57 | 71 | 14 | 16.6 | 15.66 | -0.89 |
| Nods | RCM | 2% | 736 | 751 | 34 | 27 | -7 | 0.5 | 3.55 | 3.05 |
| Orvin | RCM | 2% | 1254 | 1279 | 34 | 44 | 10 | 0.9 | 3.76 | 2.89 |
| Perrefitte | EPC | 4% | 451 | 469 | 39 | 30 | -9 | 0.5 | 5.5 | 4.98 |
| Péry-La Heutte | EPC | 4% | 1836 | 1909 | 39 | 37 | -2 | 2.1 | 9.19 | 7.10 |
| Petit-Val | RCM | 2% | 409 | 417 | 34 | 29 | -5 | 0.3 | 2.04 | 1.73 |
| Plateau de Diesse | RCM | 2% | 2043 | 2084 | 34 | 33 | -1 | 1.4 | 4.01 | 2.64 |
| Rebévelier | RCM | 2% | 45 | 46 | 34 | 0 | -34 | 0.0 | | |
| Reconvilier | C | 10% | 2334 | 2567 | 57 | 45 | -12 | 5.0 | 11.18 | 6.20 |
| Renan (BE) | EPC | 4% | 850 | 884 | 39 | 46 | 7 | 0.9 | 0.96 | 0.02 |
| Roches (BE) | EPC | 4% | 205 | 213 | 39 | 28 | -11 | 0.2 | 2.01 | 1.78 |
| Romont (BE) | RCM | 2% | 196 | 200 | 34 | 21 | -13 | 0.1 | 2.06 | 1.93 |
| Saïcourt | RCM | 2% | 608 | 620 | 34 | 33 | -1 | 0.4 | 2.17 | 1.76 |
| Saint-Imier | C | 10% | 5028 | 5531 | 57 | 71 | 14 | 10.7 | 14.49 | 3.78 |
| Sauge | EPC | 4% | 796 | 828 | 39 | 32 | -7 | 0.9 | 4.04 | 3.13 |
| Saules (BE) | RCM | 2% | 156 | 159 | 34 | 25 | -9 | 0.1 | 1.2 | 1.10 |
| Schelten | RCM | 2% | 37 | 38 | 34 | 0 | -34 | 0.0 | | -0.02 |
| Seehof | RCM | 2% | 68 | 69 | 34 | 0 | -34 | 0.0 | | -0.04 |
| Sonceboz-Sombeval | C | 10% | 1878 | 2066 | 57 | 51 | -6 | 4.1 | 5.12 | 0.99 |
| Sonvilier | EPC | 4% | 1248 | 1298 | 39 | 45 | 6 | 1.4 | 3.83 | 2.46 |
| Sorvilier | EPC | 4% | 256 | 266 | 39 | 33 | -6 | 0.3 | 0.51 | 0.20 |
| Tavannes | C | 10% | 3562 | 3918 | 57 | 58 | 1 | 7.5 | 6.06 | -1.45 |
| Tramelan | C | 10% | 4527 | 4980 | 57 | 50 | -7 | 9.7 | 14.18 | 4.49 |
| Valbirse | C | 8% | 3882 | 4193 | 53 | 40 | -13 | 6.8 | 14.54 | 7.79 |
| Villeret | EPC | 4% | 920 | 957 | 39 | 36 | -3 | 1.1 | 3.62 | 2.52 |
| Total Jube : | | | 53173 | 57208 | | | | | | |

Figure 29 : Besoins théoriques en zones à bâtir selon le nouveau plan directeur cantonal

Le Tableau de synthèse ci-dessus appelle les commentaires suivants.

Evolution théorique des habitants :

- La population du Jura bernois passerait théoriquement de 53'000 habitants (2014) à 57'000 habitants en 2028, ce qui correspond à une augmentation de 7.6% du nombre d'habitants en 15 ans.
- Dans l'ancien district de Bienne, cette augmentation sur la même base de calcul serait de 56'507 habitants en 2014 à 63'188 habitants en 2030. Il est probable que la forte augmentation attendue pour Bienne (augmentation de 6'000 habitants) se reporte en partie dans le Jura bernois.

Densité de l'utilisation des zones :

- Ce calcul introduit dans le nouveau plan directeur permet de savoir si la commune doit ou non encore fournir des efforts dans le domaine de l'urbanisation interne.
- La plupart des communes du Jura bernois présentent selon les calculs du canton une densité d'utilisation de l'espace urbain (zones H, M et C) plus faible qu'en moyenne cantonale. Seules 7 communes sur 40 ont une densité supérieure à la moyenne cantonale, soit La Ferrière, La Neuveville, Moutier, Orvin, Renan, Saint-Imier, Tavannes.
- Comme l'indique la Fiche A_01 du Plan directeur, les communes qui ont une densité d'utilisation plus faible que la moyenne cantonale devront soustraire 1/3 de leurs besoins théoriques.

Besoins théoriques comparés aux réserves existantes :

- Plus la différence entre les besoins théoriques et les réserves brutes est élevée, plus les réserves en terrains à bâtir sont théoriquement élevées.
- Par exemple, pour une commune qui a des besoins théoriques pour les 15 prochaines années de 0.5 ha mais qui possède 1 ha de réserves dans la zone à bâtir, cela signifie que théoriquement ses besoins sont couverts pour les 30 prochaines années.
- Même si les chiffres mentionnés dans ce Tableau sont théoriques et à examiner dans le détail lors de la modification du PAL, l'indication qu'ils donnent est que, selon les consignes cantonales, les réserves existantes sont en moyenne suffisantes pour les 45 prochaines années.
- Cependant, des disparités entre les communes sont importantes ; en règle générale, les communes-Centres sont plus faiblement dotées en réserves que les autres communes. Les détails de ces types d'analyses figurent au chapitre des conceptions sous-régionales.

Le classement des communes du Jura bernois dans les différents types de communes conduit à inscrire 10 communes dans la catégorie de commune-Centres, 18 communes dans la catégorie Espaces ruraux proches des centres et 12 dans la catégorie régions de collines et de montagne.

Des modifications ont déjà été apportées à ce classement suite à la consultation sur ce plan directeur (communes d'Eschert et de Belprahon sont passées de la catégorie « régions de collines » à « espaces à proximité d'un centre »). Ce classement n'est toutefois pas encore totalement approuvé par la région. Des communes comme Plateau de Diesse et Orvin, très proches de Bienne et de La Neuveville, devraient être considérées comme des communes d'espaces ruraux à proximité d'un centre urbain.

Une analyse plus détaillée des résultats théoriques du dimensionnement de la zone à bâtir dans le Jura bernois figurent au chapitre des Conceptions sous-régionales et Conceptions selon le type de communes.

3.4.6. Indications concernant la question des surfaces d'assolement (SDA)

Suite à la modification de la LAT, une première étape concernant le dimensionnement des zones à bâtir avant tout a été mise en œuvre par la Confédération. Une deuxième étape a consisté à traiter, notamment, des surfaces d'assolement¹⁸. Cette deuxième étape fait politiquement débat et il est probable que son entrée en vigueur soit retardée.

La législation fédérale prévoit de protéger strictement les surfaces d'assolement, leur « utilisation » pour la construction étant soumise à de nombreuses conditions. Le manuel¹⁹ de la CRTU définit les conditions suivantes pour permettre l'utilisation de surfaces d'assolement :

- Un intérêt cantonal ou régional supérieur
- Des besoins régionaux prouvés
- Une qualité de desserte D au minimum pour les projets d'habitats
- Une densité et une qualité des constructions exemplaire
- Une absence d'alternatives en dehors de la SDA

Ces indications sont importantes à prendre en considération, car l'état de coordination réglé ne pourra pas être donné à des extensions du milieu bâti pour l'habitat ou des activités tant qu'elles ne sont pas remplies. Une coordination entre le contenu de la CRTU et les intentions des communes est très importante dans ce domaine, afin de ne pas prêter des possibilités de développement.

¹⁸ Les Surfaces d'assolement (SDA) sont des terres agricoles qui ont de bonnes aptitudes agronomiques. Chaque canton est responsable de préserver une certaine surface de ces terres, définie avec la Confédération. Une révision de ces surfaces a eu lieu en 2014-2015 dans le canton de Berne.

¹⁹ Complément au manuel CRTU du 21.02.2014 : Vollzugauftrag VA2

3.4.7. Etat des lieux et évolution récente des zones destinées à l'habitat dans les communes du projet de Centres en réseau

Cet état des lieux a été réalisé de manière détaillée dans les communes du projet de Centres en réseau.

| Communes | Zone habitat et zones centre | | | | Zone Mixte | | | | | | | |
|--------------|--|----------------|----------------------------------|------------|--|---------------|--|------------|-----------------|---------------|----------------------------------|-----------|
| | Constructions réalisées entre 2004 et 2013 | | Constructions en projets | | Constructions 2004 - 2013 et/ou projet | | Constructions 2004 - 2013 et/ou projet | | | | | |
| | Nb de parcelles | Surface [m2] | Surf. moyenne par parcelles [m2] | Nb hab. | Nb de parcelles | Surface [m2] | Surf. moyenne par parcelles [m2] | Nb hab. | Nb de parcelles | Surface [m2] | Surf. moyenne par parcelles [m2] | Nb hab. |
| Bévilard | 41 | 33'756 | 823 | 94 | 10 | 8'919 | 892 | 35 | | | | |
| Champoiz | 8 | 8'573 | 1'072 | 18 | | | | | | | | |
| Court | 33 | 27'903 | 846 | 76 | | | | | 1 | 473 | 473 | 2 |
| Loveresse | 4 | 4'019 | 1'005 | 9 | | | | | | | | |
| Malleray | 56 | 47'936 | 856 | 140 | 2 | 7'270 | 3'635 | 115 | 1 | 1178 | 1178 | 2 |
| Reconvilier | 32 | 26'934 | 842 | 74 | 3 | 6'166 | 2'055 | 35 | 2 | 2'275 | 1178 | 16 |
| Saïcourt | 14 | 11'984 | 856 | 32 | 2 | 2'287 | 1'144 | 5 | | | | |
| Saules | 2 | 2'524 | 1'262 | 5 | | | | | | | | |
| Sorvilier | 6 | 6'379 | 1'063 | 14 | 2 | 1'438 | 719 | 5 | | | | |
| Tavannes | 73 | 61'467 | 842 | 184 | 15 | 12'216 | 814 | 35 | 7 | 7206 | 1029 | 35 |
| Tramelan | 86 | 74'338 | 864 | 209 | 11 | 9'479 | 862 | 25 | 6 | 5341 | 890 | 25 |
| Total | 355 | 305'813 | 861 | 856 | 45 | 47'775 | 1'062 | 253 | 17 | 16'473 | 969 | 81 |

Figure 30 : Nombre de parcelles et surfaces construites en zones habitat et en zone mixte entre 2004 et 2013, par village dans le projet de Centres en réseau

Selon les tableaux ci-dessus et ci-contre, on relèvera les points suivants :

- plus de 400 parcelles construites, soit une moyenne de 40 par année.
- 37 ha ont été bâtis en 10 ans
- les parcelles font en moyenne une surface de 900 m²
- environ 560 logements ont été créés, pouvant accueillir une population d'environ 1'200 personnes.

| Communes | Constructions en zones habitat, centre et mixtes réalisées entre 2004 et 2013 et/ou en projet | | | | Nb logements réalisés | Nb hab. |
|--------------|---|----------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|---------|
| | Nb de parcelles | Surface [m2] | Surf. moyenne par parcelles [m2] | Nb logements réalisés | | |
| Bévilard | 51 | 42'675 | 836.76 | 61 | 129 | |
| Champoiz | 8 | 8'573 | 1'071.63 | 9 | 18 | |
| Court | 34 | 28'376 | 834.59 | 37 | 78 | |
| Loveresse | 4 | 4'019 | 1'004.75 | 4 | 9 | |
| Malleray | 59 | 56'384 | 955.66 | 123 | 258 | |
| Reconvilier | 37 | 35'375 | 956.08 | 59 | 124 | |
| Saïcourt | 16 | 14'271 | 891.94 | 18 | 37 | |
| Saules | 2 | 2'524 | 1'262.00 | 2 | 5 | |
| Sorvilier | 8 | 7'817 | 977.13 | 9 | 18 | |
| Tavannes | 95 | 80'889 | 851.46 | 120 | 253 | |
| Tramelan | 103 | 89'158 | 865.61 | 124 | 260 | |
| Total | 417 | 370'061 | 887.44 | 566 | 1'189 | |

Figure 31 : Nombre total de parcelles et surfaces construites entre 2004 et 2013, par village, dans le projet de Centres en réseau

On relèvera que c'est avant tout dans les zones « Habitat » développées par plans de quartier que les nouvelles constructions se concentrent.

On constate par ailleurs que la moitié des nouvelles constructions effectuées ces 10 dernières années ont été réalisées en dehors d'un secteur présentant une qualité de desserte. Pour le reste, environ 1 quart des nouvelles constructions se situent en qualité de desserte E/F et le dernier quart en qualité D ou C.

| Qualité de la desserte | Habitat individuel | | | Habitat collectif | | | Total | | | | |
|----------------------------|--------------------|---------------------|----------------------|-------------------|---------------------|----------------------|-----------------|---------------|---------------------|---------------|----------------------|
| | Nb de parcelles | Surface totale [m2] | Surface moyenne [m2] | Nb de parcelles | Surface totale [m2] | Surface moyenne [m2] | Nb de parcelles | [%] | Surface totale [m2] | [%] | Surface moyenne [m2] |
| Aucune qualité de desserte | 204 | 177'022 | 868 | 4 | 9'507 | 2'377 | 208 | 49.9% | 186'529 | 50.4% | 896.77 |
| Qualité de desserte E/F | 111 | 94'826 | 854 | 2 | 6'202 | 3'101 | 113 | 27.1% | 101'028 | 27.3% | 894.05 |
| Qualité de desserte D | 65 | 52'961 | 815 | 4 | 10'378 | 2'595 | 69 | 16.5% | 63'339 | 17.1% | 917.96 |
| Qualité de desserte C | 26 | 17'584 | 676 | 1 | 1'368 | 1'368 | 27 | 6.5% | 18'952 | 5.1% | 701.93 |
| Totaux : | 406 | 342'393 | 843 | 11 | 27'455 | 2'496 | 417 | 100.0% | 369'848 | 100.0% | 886.93 |

Figure 32 : Surfaces construites selon la qualité de la desserte, dans les communes du projet de Centres en réseau

Ce Tableau montre aussi que très peu d'habitats collectifs ont été construits ces dernières années, soit seulement 11 bâtiments qui représentent 3% de l'ensemble des nouvelles constructions pour l'habitat.

Entre 2003 et 2013 la population dans les communes concernées a augmenté de 290 habitants (cf. tableau ci-dessous). Dans le même laps de temps environ 560 logements ont été créés ou sont en projet, pouvant accueillir environ 1'200 personnes.

Les constructions récentes laissent donc potentiellement des possibilités de logements libres pour presque 1'000 habitants. Le nombre de logements selon la FISTAT est de 8'643 dans les

communes concernées (en 2011). Ainsi les 560 logements représentent une augmentation de 7% des capacités en logements, par rapport à une augmentation de 1.7% de la population.

Ce phénomène n'est pas propre au Jura bernois ; de nombreuses communes ont des surfaces en zones à bâtir qui s'agrandissent alors que leur population stagne – voire même baisse. On peut esquisser les explications suivantes à cette situation à priori paradoxale :

- Les politiques actuelles (état / banques) sont très favorables pour l'accès à la propriété, qui se traduit dans le Jura bernois par la construction de maisons individuelles.
- Il est probable que la plupart des nouveaux logements créés sont occupés par des personnes habitant déjà dans les communes concernées.
- Les volumes « occupés » par habitant augmentent régulièrement²⁰ / en parallèle et en lien le nombre de personnes par logements diminue.
- La part de logements vacants est assez élevée dans les communes concernées, ce qui est une des conséquences de l'évolution décrite ci-dessus.

Le relevé des zones à bâtir classées en zone pour l'habitat et zones mixtes dans les communes du Centre en réseau indique qu'environ 40 hectares sont encore disponibles.

La figure ci-dessous montre de manière graphique le rapport existant entre :

- la population actuelle
- le nombre d'habitants pouvant se loger dans les réserves en zone à bâtir ou dans les réserves pouvant être réalisées dans le cadre de la densification
- l'évolution de la population attendue selon les scénarios « moyen » et « haut » du canton et selon l'évolution récente observée entre 2008 et 2013 (traits-fillés).

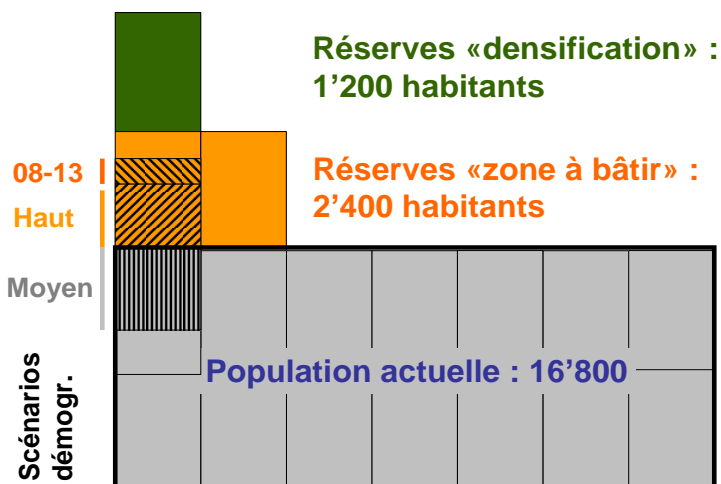


Figure 33 : Relation entre réserves & scénarios démographiques de la Confédération (2008) et évolution 2008-2013

Cette figure appelle les commentaires suivants :

- les besoins d'ici à 2035 – même basés sur des scénarios démographiques positifs – peuvent être remplis avec la moitié des réserves dans la zone à bâtir existante.
- les réserves liés à la densification pourraient à elles seules absorber l'augmentation de la population prévue.
- on pourrait théoriquement se passer d'utiliser le moindre m² de zone à bâtir nouvelle pour les 20 prochaines années.

²⁰ La surface habitable par personne est passée de 34m² en 1980 à 44m² en l'an 2000.

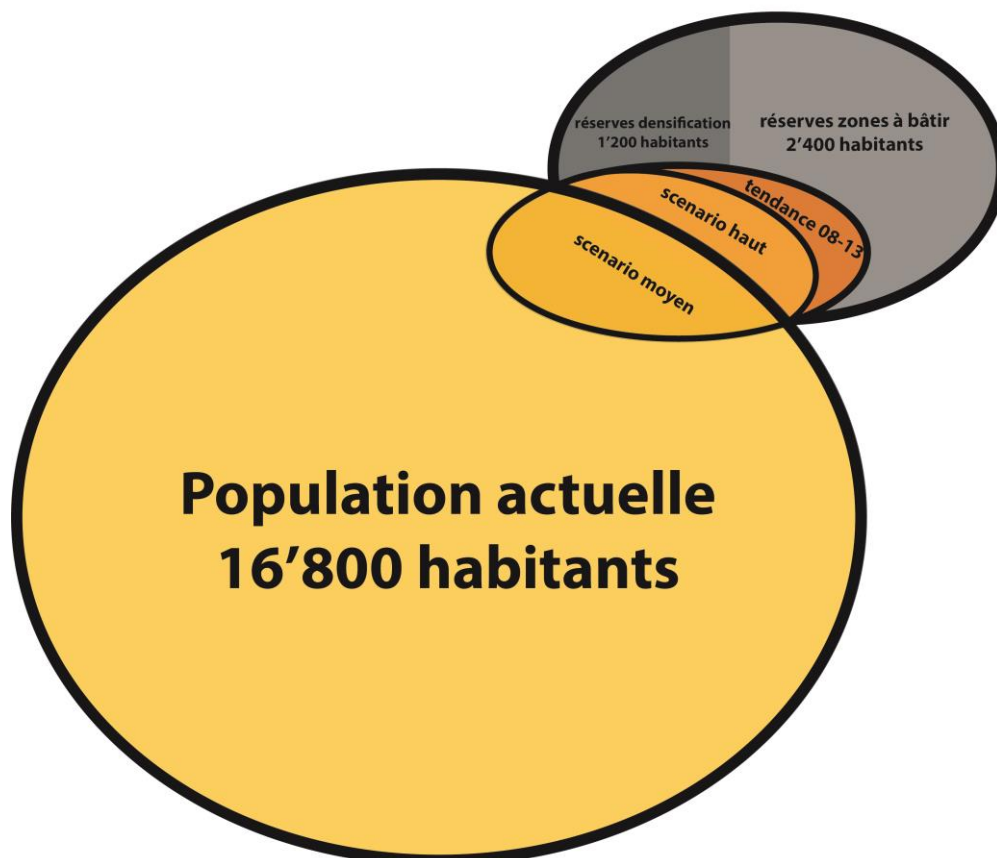


Figure 34 : Scénarios démographiques de la Confédération (2008) et évolution 2008-2013 schématisés

Les données concernant l'état des zones à bâtir dans toutes les communes sont en cours d'acquisition dans le cadre du projet de géoportail, elles seront disponibles fin août 2015. Ainsi, un tableau des réserves en zones à bâtir pour l'ensemble du Jura bernois sera disponible pour l'examen préalable de la CRTU auprès du canton. Ce chapitre est donc complété par le chapitre ci-dessous. On relèvera toutefois que la situation décrite dans les communes de la Vallée de Tavannes + Tramelan est à peu près la même que celle qui prévaut dans les autres communes du Jura bernois.

3.4.8. Etat des lieux des zones destinées à l'habitat dans le Jura bernois

L'état des lieux ci-dessous a été obtenu dans le cadre du projet de géoportail régional. Les surfaces obtenues sont indicatives. Les surfaces pouvant potentiellement être densifiées (parties de parcelles à morceler) n'ont pas été prises en compte dans cet inventaire. Ainsi, les réserves mentionnées ci-dessous sont-elles globalement légèrement sous-estimées.

| Commune | Zones Habitat, Mixte et Centre | | | | | | | | | | Tot Zone H, M, C | | | |
|-------------------|--------------------------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------|---------------|
| | Desserte B | | Desserte C | | Desserte D | | Desserte E | | Desserte F | | Aucune | | Nb | [ha] |
| | nb | [m ²] | nb | [m ²] | nb | [m ²] | nb | [m ²] | nb | [m ²] | nb | [m ²] | | |
| Belprahon | | | | | | | | | | | 4 | 6'479 | 4 | 0.65 |
| Champoz | | | | | | | | | | | 3 | 4'864 | 3 | 0.49 |
| Corcelles | | | | | 3 | 2'871 | 2 | 1'800 | | | | | 5 | 0.47 |
| Corgémont | | | | | 2 | 4'237 | 22 | 27'750 | | | 3 | 2'635 | 27 | 3.46 |
| Cormoret | | | | | 19 | 34'967 | 5 | 4'470 | | | | | 24 | 3.94 |
| Cortébert | | | | | 2 | 6'212 | 6 | 6'678 | | | | | 8 | 1.29 |
| Court | | | | | 4 | 7'367 | 6 | 4'600 | | | 12 | 28'098 | 22 | 4.01 |
| Courtelay | | | 2 | 5'813 | 13 | 24'336 | | | | | 4 | 10'210 | 19 | 4.04 |
| Crémines | | | | | 10 | 12'544 | 12 | 6'646 | | | | | 22 | 1.92 |
| Eschert | | | | | | | | | | | 15 | 17'725 | 15 | 1.77 |
| Grandval | | | | | 12 | 11'761 | 10 | 7'890 | | | | | 22 | 1.97 |
| La Ferrière | | | | | | | 5 | 6'105 | | | | | 5 | 0.61 |
| La Neuveville | | | | | 10 | 12'751 | 12 | 22'729 | 1 | | 39 | 48'984 | 62 | 8.45 |
| Loveresse | | | | | | | | | | | 17 | 19'481 | 17 | 1.95 |
| Moutier | 3 | 19'864 | 15 | 20'229 | 11 | 9'651 | 29 | 75'728 | 6 | 20'577 | 5 | 10'515 | 69 | 15.66 |
| Nods | | | | | | | 15 | 22'775 | 1 | 934 | 12 | 11'808 | 28 | 3.55 |
| Orvin | | | | | | | 19 | 26'386 | 2 | 1'489 | 7 | 9'688 | 28 | 3.76 |
| Perrefitte | | | | | | | | | | | 41 | 54'957 | 41 | 5.50 |
| Péry-La Heutte | | | | | 18 | 20'592 | 32 | 50'298 | | | 25 | 21'007 | 75 | 9.19 |
| Petit-Val | | | | | | | | | | | 20 | 20'361 | 20 | 2.04 |
| Plateau de Diesse | | | | | | | 6 | 8'453 | 16 | 21'070 | 9 | 10'558 | 31 | 4.01 |
| Reconvilier | | | | | 14 | 36'065 | 25 | 46'750 | | | 12 | 28'979 | 51 | 11.18 |
| Renan | | | | | 11 | 8'846 | 1 | 743 | | | | | 12 | 0.96 |
| Roches | | | | | | | 2 | 2'645 | | | 11 | 17'419 | 13 | 2.01 |
| Romont | | | | | | | | | 14 | 20'565 | | | 14 | 2.06 |
| Saïcourt | | | | | | | | | | | 16 | 21'663 | 16 | 2.17 |
| Saint-Imier | | | | | 19 | 28'396 | 3 | 8'663 | | | 44 | 107'885 | 66 | 14.49 |
| Sauge | | | | | 3 | 9'735 | 6 | 18'190 | | | 8 | 12'473 | 17 | 4.04 |
| Saules | | | | | | | | | | | 3 | 12'040 | 3 | 1.20 |
| Sonceboz | | | 2 | 2'019 | 22 | 30'734 | | | | | 17 | 18'400 | 41 | 5.12 |
| Sonvilier | | | | | 12 | 11'440 | 8 | 10'646 | | | 17 | 16'165 | 37 | 3.83 |
| Sorvilier | | | | | 3 | 3'441 | 2 | 1'689 | | | | | 5 | 0.51 |
| Tavannes | | | | | 2 | 2'164 | 28 | 45'552 | | | 10 | 12'874 | 40 | 6.06 |
| Tramelan | | | | | 36 | 41'812 | 26 | 42'878 | | | 8 | 57'138 | 70 | 14.18 |
| Valbirse | | | | | 9 | 54'994 | 16 | 32'579 | | | 31 | 57'802 | 56 | 14.54 |
| Villeret | | | | | 6 | 7'169 | 13 | 14'973 | | | 4 | 14'076 | 23 | 3.62 |
| Totaux : | 3 | 19'864 | 19 | 28'061 | 241 | 382'084 | 311 | 497'616 | 40 | 64'636 | 397 | 654'286 | 1011 | 164.65 |
| | | 1.2% | | 1.7% | | 23.2% | | 30.2% | | 3.9% | | 39.7% | | 100% |

Figure 35 : Réserves en zone à bâtir destinées à l'habitat, par commune et qualité de desserte en 2015

Ce Tableau confirme les éléments déjà mis en avant dans le cadre du projet de Centres en réseau (cf. chapitre ci-dessus). On relèvera les éléments suivants :

- Pour l'ensemble du Jura bernois, les réserves s'élèvent à environ 165 ha. Plus d'un millier de parcelles sont inscrites dans la zone à bâtir mais non construites dans le Jura bernois.
- Seules 1/4 des réserves existantes bénéficient d'une bonne qualité de desserte (D ou supérieure à D). Ce chiffre montre l'importance d'entreprendre la re-localisation des terrains à bâtir à proximité des gares.
- 40% des zones à bâtir ne bénéficient d'aucune qualité de desserte.

3.4.9. Etat des lieux et évolution récente des zones destinées à l'industrie dans le Jura bernois

Un état des lieux précis des zones d'activités a été réalisé dans le cadre du projet de Centres en réseau dans la vallée de Tavannes + Tramelan. Toutes les parcelles en zones à bâtir destinées aux activités et non construites ont notamment été relevées.

Sans entrer dans le détail, les principaux constats de cette étude sont les suivants :

- Les réserves sont mal réparties, certaines communes n'en ont plus, d'autres en possèdent beaucoup, notamment Tramelan, Tavannes, Court. Les réserves actuelles pour les zones d'activités (parcelles non construites et grandes parcelles pouvant être morcelées) correspondent grosso modo aux besoins de l'économie régionale pour les 10 prochaines années.
- Une partie des réserves actuelles sont mal situées d'un point de vue des transports publics. Certaines parcelles sont par ailleurs inoccupées bien qu'elles aient été mises en zone depuis plus de 10-20 ans. Certaines de ces parcelles pourraient faire l'objet d'un déclassement afin d'être plus utiles ailleurs.
- Vu sa structure socio-économique, le Jura bernois a absolument besoin de continuer d'offrir des zones d'activités attractives, pour ne pas devenir une région dortoir, pour rapprocher lieux d'activités et d'habitation, pour freiner le vieillissement projeté de sa population, pour maintenir un tissu industriel important et performant.
- Des collaborations intercommunales sont envisageables dans ce domaine parce que la question des rentrées fiscales des entreprises est largement secondaire par rapport au besoin d'augmenter le nombre de personnes actives pour travailler dans les entreprises à implanter. Ces places de travail régionales sont profitables pour toutes les communes.
- Pour répondre aux besoins futurs il est nécessaire d'agir dès à présent car les procédures d'aménagement du territoire sont longues, et la réalisation des futures zones d'activités se fera dans un contexte difficile (protection de plus en plus forte des surfaces d'assolement dans le droit foncier rural, conditions de plus en plus strictes d'un point de vue de l'aménagement du territoire, etc.).
- Les zones d'activités avec de nombreux emplois doivent si possible être centrées vers les gares existantes et futures, tandis que vers les jonctions autoroutières des opportunités existent aussi pour des activités moins denses en emplois.

De l'étude Centres en réseau découlent de nombreuses réflexions et propositions de démarches qui sont reprises dans les Fiches de mesures de la 2^{ème} CRTU.

Le tableau ci-dessous fait le point de toutes les zones d'activités du Jura bernois qui sont considérées d'importance régionale (voire locale si les réserves disponibles sont dignes d'être relevées). Ce tableau sera encore à compléter dans le cadre de la procédure d'information-participation. Des informations plus précises concernant ces secteurs d'activités sont données dans les Fiches de mesures.

| N° | Commune et site | Typologie selon 2 ^{ème} CRTU | Surface [ha] | | Qualité de la desserte | Remarques |
|----|----------------------------------|--|--------------|----------------|----------------------------|--|
| | | | Totale | Dont construit | | |
| 01 | Moutier – Les Laives | Pôle activités d'importance régionale | 15 | 13 | E – Aucune | La commune de Moutier demande que ce pôle soit inscrit comme pôle de développement économique d'importance cantonale. |
| 02 | Court – Les Ravières / Condemine | Secteur d'importance régionale | 5 | 3.2 | Aucune | Le secteur des Ravières de 3.2 ha est plein. Le secteur des Condemines (1.8ha) fait l'objet d'un Plan de quartier approuvé par Canton. Tous les terrains sont en mains publiques. |
| 03 | Tavannes, Les Pontins | Pôle activités régional à inscrire dans la 2 ^{ème} CRTU | 1.8 | 0 | D (E) | Ce secteur ne figure pas dans la première CRTU. Sa qualité de desserte et l'absence de construction en font un élément d'importance régionale, dont l'avenir est à évaluer rapidement. |
| 04 | Tavannes, Combe de Malvaux | Pôle activités d'importance régional à maintenir | 7.5 | 3 | Aucune | Ce secteur est inscrit comme pôle d'importance régionale dans la première CRTU. Il offre encore de grandes réserves de terrains. |
| 05 | Tramelan, Les Brues | Pôle activités régional à inscrire dans la 2 ^{ème} CRTU | 3.3 | 0 | D –(E) | Ce secteur ne figure pas dans la première CRTU. Sa qualité de desserte et l'absence de construction en font un élément d'importance régionale, dont l'avenir est à évaluer rapidement. |
| 06 | Tramelan, ZPO Fin des Lovières | Pôle activités d'importance cantonale | 3 | 1.6 | E | Une partie des surfaces locatives (1'000 m ²) n'est pas encore louée. |
| 07 | Corgémont, Es Cudries | Pôle activités d'importance régional à maintenir | 6.5 | 3 | E – aucune | Ce secteur est inscrit comme pôle d'importance régionale dans la première CRTU. Il offre encore de grandes réserves de terrains. |
| 08 | Saint-Imier, La Clé | Pôle activités d'importance cantonale | 10 | 3.8 | Aucune (D avec l'arrêt TP) | Il reste environ 6.2 ha de disponibles sur cette zone, même si on prend en compte le projet de parc technologique III. |

Figure 36 : Etat des lieux des zones d'activités d'importance cantonale et régionale

3.4.10. Etat des lieux des zones destinées aux activités dans le Jura bernois

L'état des lieux ci-dessous a été obtenu dans le cadre du projet de géoportail régional. Les surfaces obtenues sont indicatives.

| Commune | Zones d'activités | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|-----------|-------------------|------------|--------------|
| | Desserte C | | Desserte D | | Desserte E | | Desserte F | | Aucune | | Totaux | |
| | nb | [m ²] | nb | [m ²] | nb | [m ²] | nb | [m ²] | nb | [m ²] | Nb | [ha] |
| Belprahon | | | | | | | | | 2 | 8'658 | 2 | 0.87 |
| Champoz | | | | | | | | | | | 0 | 0.00 |
| Corcelles | | | | | | | | | | | 0 | 0.00 |
| Corgémont | | | | | 6 | 28'852 | | | 5 | 21'118 | 11 | 5.00 |
| Cormoret | | | | | 1 | 8'063 | | | | | 1 | 0.81 |
| Cortébert | | | 3 | 5'410 | | | | | | | 3 | 0.54 |
| Court | | | | | 5 | 3'805 | | | 6 | 21'056 | 11 | 2.49 |
| Courtelary | | | 2 | 4'724 | | | | | 3 | 10'881 | 5 | 1.56 |
| Crémines | | | | | | | | | 6 | 1'549 | 6 | 0.15 |
| Eschert | | | | | | | | | | | 0 | 0.00 |
| Grandval | | | | | 4 | 3'361 | | | 2 | 2'358 | 6 | 0.57 |
| La Ferrière | | | | | | | | | | | 0 | 0.00 |
| La Neuveville | | | 1 | 2'522 | 3 | 2'797 | 1 | 745 | | | 5 | 0.61 |
| Loveresse | | | | | 1 | 2'370 | | | 4 | 21'498 | 5 | 2.39 |
| Moutier | 1 | 1'533 | 4 | 5'143 | | | | | 6 | 29'232 | 11 | 3.59 |
| Nods | | | | | 3 | 4'052 | | | | | 3 | 0.41 |
| Orvin | | | | | 5 | 9'334 | | | | | 5 | 0.93 |
| Perrefitte | | | | | | | | | | | 0 | 0.00 |
| Péry-La Heutte | | | 3 | 7'248 | | | | | 13 | 53'689 | 16 | 6.09 |
| Petit-Val | | | | | | | | | 2 | 1'789 | 2 | 0.18 |
| Plateau de Diesse | | | | | | | 6 | 21'947 | 1 | 4'561 | 7 | 2.65 |
| Reconvilier | | | 3 | 7'286 | 3 | 6'197 | | | 7 | 19'421 | 13 | 3.29 |
| Renan | | | | | | | | | | | 0 | 0.00 |
| Roches | | | | | | | | | | | 0 | 0.00 |
| Romont | | | | | | | | | | | 0 | 0.00 |
| Saicourt | | | | | | | | | | | 0 | 0.00 |
| Saint-Imier | 5 | 9'283 | 5 | 18'475 | | | | | 3 | 52'075 | 13 | 7.98 |
| Sauge | | | | | | | | | | | 0 | 0.00 |
| Saules | | | | | | | | | | | 0 | 0.00 |
| Sonceboz | | | 1 | 3'089 | | | | | 1 | 760 | 2 | 0.38 |
| Sonvilier | | | | | | | | | 5 | 7'284 | 5 | 0.73 |
| Sorvilier | | | 2 | 5'548 | | | | | | | 2 | 0.55 |
| Tavannes | | | | | 3 | 17'346 | | | 12 | 60'941 | 15 | 7.83 |
| Tramelan | | | 5 | 16'396 | 17 | 61'748 | | | 4 | 40'255 | 26 | 11.84 |
| Valbirse | | | | | | | | | 4 | 12'833 | 4 | 1.28 |
| Villeret | | | | | | | | | 4 | 22'416 | 4 | 2.24 |
| Totaux : | 6 | 10'815 | 29 | 75'841 | 51 | 147'926 | 7 | 22'692 | 90 | 392'375 | 183 | 64.96 |
| | | 1.7% | | 11.7% | | 22.8% | | 3.5% | | 60.4% | | 100% |

Figure 37 : Réserves en zone à bâtir destinées aux activités, par commune et qualité de desserte en 2015

Le Tableau ci-dessus montre que :

- Au total, 65 ha de zones à bâtir destinées aux activités sont inscrits dans les PAL des communes du Jura bernois. Il y a plus de 180 parcelles en zones d'activités, soit une taille moyenne des parcelles de 0.3 ha.
- Seule une très faible partie (13%) des zones d'activités existantes dans le Jura bernois bénéficient d'une bonne qualité de desserte. 27% des surfaces existantes se situent dans

des qualités de dessertes E/F, alors que 60% des surfaces industrielles libres sont hors du champ de la qualité de desserte.

- La qualité moyenne de la desserte pourrait sensiblement augmenter ces prochaines années d'une part lorsque l'arrêt de la Clé à Saint-Imier sera enfin réalisé, d'autre part si l'arrêt de Pré Vercelin/La Cray se réalise, et enfin si le déplacement de l'arrêt de Villeret aux Faverges (en pleine zone d'activité) est approuvé.
- Les disparités entre communes sont encore bien plus marquées qu'au niveau des zones à bâtir destinées à l'habitat. Certaines communes ont des réserves très importantes (Tramelan, Saint-Imier, Tavannes²¹, Péry, Court, Corgémont), d'autres n'en ont quasiment plus bien que ce soient des communes-centres (La Neuveville, Valbirse, Moutier).

Une part importante des zones d'activités ayant été construite ces 10 dernières années, on constate qu'il y a globalement peu de réserves, qu'elles sont très dispersées dans les communes et qu'elles se situent très majoritairement hors de la qualité de la desserte.

3.4.11. Choix de localisation des entreprises, évolution des emplois et suivi

Dans le Jura bernois aucune étude concernant les besoins des entreprises n'a été menée jusqu'ici. Mais le Canton (OACOT / Beco) va demander à toutes les régions du canton de réaliser un travail en ce sens (selon informations à la rencontre des régions du 20.10.2015). Le canton de Berne va aussi mettre en place un suivi des zones d'activités afin de piloter leur développement et connaître les besoins dans ce domaine. Ce suivi se fera en coordination avec les régions. Les travaux dans ces domaines vont donc être réalisés, en partie du moins, en 2016. Les résultats seront ajoutés dans le rapport explicatif de la CRTU avant son approbation.

Sur la base de nos connaissances empiriques, nous constatons que :

- Beaucoup d'entreprises existantes ont modernisé et agrandi leur bâtiment ces dernières années (TudorTech, DM Surfaces, Juillerat&Chervet, Longines à Saint-Imier, ETA à Villeret, Précitrame à Tramelan, Monnin et Sontex à Sonceboz, Lamineries Matthey à La Neuveville, Tavadech à Tavannes, Affolter, Schaublin et Sylvac à Valbirse, MPS à Court). Ce sont à la fois des preuves de qualité et de confiance en l'avenir.
- Plusieurs autres ont des projets d'agrandissement, voire de déménagement.
- Saint-Imier est un lieu prisé, la Vallée de Tavannes est demandée, mais les bons emplacements sont insuffisants, à fortiori avec l'achèvement de la A16.
- Les investissements des entreprises dans la formation, la recherche et l'innovation restent importants, ce qui tend à démontrer que qualité, précision et innovation sont les atouts sur lesquels la région mise et que ce sont les bons pour maintenir et développer les emplois.

En conclusion, la force du franc va certainement provoquer des dégâts en 2016, mais la région va surmonter ces difficultés en proposant des produits de qualité et innovants et son appareil industriel saura se renouveler comme il l'a toujours fait. Il n'y a pas d'autres alternatives.

Par ailleurs, la proximité de Bienne en plein boum industriel, avec la construction prochaine du Campus et du Swiss innovation park, contribuera à la création d'emplois dans le Jura bernois.

3.4.12. Etat des lieux et évolution récente dans les zones de restructurations

Dans le Jura bernois, depuis le milieu du 19ème siècle et jusque dans les années septante, les activités économiques se sont implantées dans les centres des localités. Pour des raisons économiques (abandon de la production) ou des raisons techniques (évolution des moyens de productions) de nombreux sites de production ont changé d'affectation et ont été détruits et/ou réhabilités pour l'habitat.

²¹ La situation évolue rapidement : le secteur de la Combe de Malvaux à Tavannes se construit rapidement et le secteur des Pontins pourrait passer en zone à bâtir destinée à l'habitat. Ainsi les réserves de Tavannes pourraient-elles être presque épuisées en très peu de temps.

Le potentiel de création de logements dans des structures industrielles existantes serait à évaluer. On peut estimer qu'il est proportionnellement important par rapport à la population, étant donné l'importance du tissu industriel dans la région.

Des projets en cours montrent que d'un point de vue de la politique régionale d'urbanisation et dans un contexte de besoins de densification, la réaffectation des friches industrielles est un élément qui sera d'une importance primordiale pour le Jura bernois, non seulement d'un point de vue du nombre d'habitants que ces secteurs peuvent accueillir, mais aussi parce que les enjeux liés sont très importants :

- augmentation du nombre de logements dans des zones bien desservies par les TP ;
- amélioration de la qualité esthétique des traversées de villages ;
- possibilités pour les entreprises qui le souhaitent des déplacements dans des zones industrielles proches.

Le tableau ci-dessous fait la liste des projets de réhabilitation / rénovation en cours de sites ou de bâtiments au préalable utilisés par l'industrie et portés à notre connaissance dans le Jura bernois.

| N° | Commune et site | Descriptif | Nb logements potentiels | Qualité desserte TP |
|----|--|--|-------------------------|---------------------|
| 01 | Moutier – Tour Tornos | Réhabilitation de la tour de Tornos. Projet en cours. | 15 | D |
| 02 | Moutier – secteur au sud des voies CFF | Le magasin Landi projette de quitter ce secteur. La ville de Moutier prévoit un réaménagement complet de ce secteur (logements, activités tertiaires, mobilité combinée). | Non évalué | B |
| 03 | Moutier, îlot du Moulin | Projet de requalification globale de l'îlot du Moulin, principalement occupé aujourd'hui par une friche commerciale. Le Plan de quartier approuvé prévoit la construction de logements et de surfaces commerciales | 105 | D |
| 04 | Tavannes, Arsenal | Achat par la commune. Quelques logements prévus | 10 | D |
| 05 | Valbirse, Malleray – Grand-Rue 19 | Usine assez ancienne dans tissus urbain Parcelle de 4'700 m ² / 3 immeubles de 6 appartements possibles | 18 | D |
| 06 | Valbirse – Espace Birse | Zone à planification obligatoire. Projet en cours | 180 | D |
| | | | | |

Figure 38 : Liste des logements potentiels dans des friches commerciales ou industrielles

Le projet le plus important de cette liste est le projet Espace-Birse : 180 logements, soit 380 habitants (moyenne de 2,1 habitant par logement²²).

De nombreux autres secteurs ont un grand potentiel dans la requalification ou la restructuration. Nous avons mis en annexe pour information 4 secteurs définis dans le cadre du projet de Centres en réseau. Les secteurs de restructuration d'importance cantonale ou régionale doivent être inscrits dans la 2^{ème} CRTU ; ils feront l'objet de discussions lors des séances d'informations avec les communes et à ce titre ne figurent pas encore dans ce rapport pour l'information-participation.

²² Selon statistique CH.

3.4.13. Taux d'occupation des logements

Ce chapitre est indicatif, il reprend des données du projet de Centres en réseau et ne concerne que les communes de la Vallée de Tavannes + Tramelan. Toutefois, des résultats similaires sont attendus dans les autres parties du Jura bernois.

Le tableau ci-dessous²³ montre que le nombre de logements vacants a significativement augmenté entre 2008 et 2013 dans les communes concernées.

| Communes | Logements vacants en 2008 | | Logements vacants en 2013 | | Evolution 2008 - 2013 | |
|--------------|---------------------------|------------|---------------------------|------------|-----------------------|------------|
| | Nombre | Taux [%] | Nombre | Taux [%] | Absolu | [%] |
| BEVILARD | 16 | 2 | 24 | 2.8 | 8 | |
| CHAMPOZ | 0 | 0 | 1 | 1.2 | 1 | |
| COURT | 21 | 3.3 | 38 | 5.5 | 17 | |
| LOVERESSE | 1 | 0.7 | 0 | 0 | -1 | |
| MALLERAY | 28 | 2.9 | 33 | 3.3 | 5 | |
| PONTENET | 0 | 0 | 1 | 0.9 | 1 | |
| RECONVILIER | 0 | 0 | 52 | 4.4 | 52 | |
| SAICOURT | 7 | 2.4 | 4 | 1.3 | -3 | |
| SAULES | 0 | 0 | 3 | 3.2 | 3 | |
| SORVILIER | 3 | 2.2 | 0 | 0 | -3 | |
| TAVANNES | 29 | 1.6 | 185 | 10.2 | 156 | |
| TRAMELAN | 37 | 1.7 | 36 | 1.6 | -1 | |
| TOTAL | 142 | 1.4 | 377 | 2.9 | 235 | 62% |

Figure 39 : Evolution des logements vacants entre 2008 et 2013, pour les communes du projet de Centres en réseau

Le nombre de logements vacants est particulièrement élevé dans les communes de Tavannes (1 logement sur 10 !), Reconvilier et Court. Le taux moyen de vacance (3%) pour l'ensemble des communes étudiées est très élevé. En effet, en moyenne en Suisse le taux de vacance est un peu inférieur à 1% et il est de 2% dans le Jura, par exemple. Il faut toutefois relativiser ces chiffres (biais lors de l'obtention des données / fluctuations du marché).

La problématique des logements vacants est bien connue à Moutier²⁴ ; le problème identifié dans cette ville c'est que les logements vacants ne sont plus aux normes actuelles (besoins en espaces plus grands, commodités, etc.).

A relever que les logements vacants ne représentent pas tous les logements qui sont libres, mais seulement ceux qui sont mis en vente ou en location. Ainsi, des volumes pouvant être occupés ne sont pas compris dans ces statistiques ; ces volumes sont traités au chapitre ci-dessous.

On peut estimer qu'il y a eu une augmentation de 7% des logements entre 2003 et 2013 contre une augmentation de 1.7% de la population. Près de 40 ha de zones à bâtir ont été utilisés pour 300 nouveaux habitants, soit une surface de 1'300 m² pour chaque nouvel habitant.

Si le taux de vacance baissait de 3% à 1% (moyenne suisse), cela signifie qu'environ 200 logements seraient occupés, et cela uniquement pour les communes de la Vallée de Tavannes + Tramelan.

3.4.14. Evaluation de nombre de logements réalisables via des réhabilitations

Comme pour le chapitre ci-dessus, les données à notre disposition dans ce domaine sont issues du projet de Centres en réseau.

Par réhabilitation on entend les possibilités de transformer des volumes vides – dans des bâtiments existants – en logements adaptés aux normes actuelles. Il est assez difficile de déterminer le nombre de logements qui pourraient être créés, car les conditions de bases pour réaliser des réhabilitations sont souvent difficiles à réunir (aspects économiques, patrimoine, héritages, etc.).

Le tableau ci-dessous indique avant tout une estimation des logements réalisables. Il ne tient pas compte notamment des possibilités de changements d'affectations. Par exemple, il y a

²³ Source : FISTAT

²⁴ Conception directrice Moutier 2030

d'assez nombreuses zones mixtes utilisées comme dépôts pour des activités artisanales qui pourraient être déconstruites pour réaliser des projets immobiliers.

| Commune | Total des logements (2012) | Logements réalisables avec réhabilitations | Augmentation relative des logements [%] |
|-------------|----------------------------|--|---|
| Court | 689 | 6 | 0.87 |
| Sorvilier | 166 | 36 | 21.69 |
| Bévilard | 853 | 20 | 2.34 |
| Malleray | 1010 | 10 | 0.99 |
| Pontenet | 112 | 12 | 10.71 |
| Valbirse | 1975 | 42 | 2.13 |
| Loveresse | 154 | 9 | 5.84 |
| Reconvilier | 1171 | 16 | 1.37 |
| Saicourt | 316 | 15 | 4.75 |
| Tavannes | 1814 | 37 | 2.04 |
| Tramelan | 2255 | 49 | 2.17 |
| Total | 8540 | 210 | 2.46 |

Une estimation de l'utilisation « intensive »²⁵ de tous les volumes disponibles à Sorvilier montre par exemple que 36 logements pourraient être construits dans cette commune, ce qui représenterait une augmentation de plus de 20% des logements existants, sans utiliser un m² de zone à bâtir.

La commune de Sorvilier est un cas extrême, mais cela montre tout l'intérêt que les petites communes peuvent avoir à inciter des réhabilitations.

Figure 40 : Logements totaux et logements potentiels suite à des réhabilitations dans les communes du projet de Centres en réseau

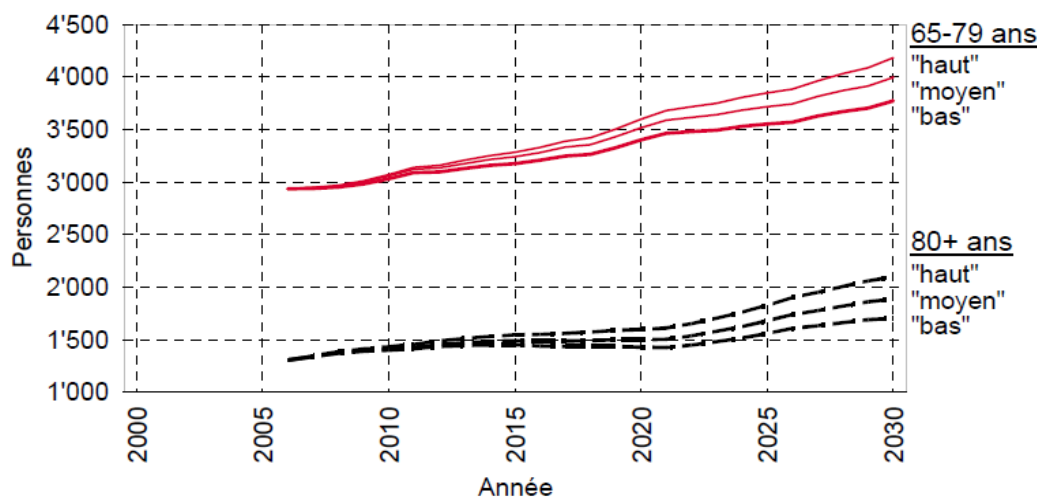
3.4.15. Influence du vieillissement de la population

Les statistiques de la confédération appliquées au Jura bernois indiquent par ailleurs que la proportion de personnes âgées va fortement augmenter dans les prochaines années. La figure²⁶ ci-dessous concerne le district de Courtelary mais elle pourrait sans aucun doute être reprise pour toute la zone qui concerne cette étude. Elle montre que, quels que soient les scénarios retenus, 2'000 personnes dépasseront l'âge de 80 ans dans ce district entre 2020 et 2030. Ces personnes entrant dans le « 4ème âge » vont progressivement quitter leur domicile actuel (maison ou appartement), ce qui fait qu'entre 2020 et 2030, pour le seul district de Courtelary, ces personnes vont « libérer » 200 logements chaque année pendant cette décennie. Si l'on part de l'idée que ces logements seront réoccupés en moyenne par 2 personnes, ils permettront d'accueillir 400 personnes par année.

²⁵ Potentiel « technique » réalisable, et non pas potentiel réalisable économiquement

²⁶ Commission pour la politique du 3^{ème} âge : Bases de la planification pour la politique du 3^{ème} âge dans le district de Courtelary – Rapport Hornung, Juin 2009.

Illustration 2 Population résidante permanente, 65 ans et plus dans le district de Coutelary, 2006-2030



Sources : Conférence des statistiques du canton de Berne (2008) ; Office fédéral de la statistique (2008a).

Figure 41 : évolution du nombre de personnes de plus de 65 et de plus de 80 ans d'ici à 2030 (selon prévisions 2008)

3.4.16. Obligations à venir pour les communes dans le domaine de l'aménagement du territoire

Une liste – même non exhaustive – des changements qui vont s'opérer ces prochaines années dans le domaine de l'aménagement du territoire, en plus de la mise en œuvre du plan directeur cantonal et de la nouvelle LAT dont il a déjà été question, est donnée ci-dessous pour information et pour monter que ce domaine de l'AT va bien occuper les communes ces prochaines années :

- Loi sur les constructions : entrée en vigueur si tout va bien en 2017
- Intégration de la carte des dangers (devrait être fait dans toutes les communes puisque le délai de réalisation est à fin 2015).
- Elaboration du Cadastre des restrictions de Droit public à la propriété foncière (RDPPF).
- En lien avec ce RDPPF, les plans de zones numériques ainsi que le Plan de zone de protection (PZP) doivent être transmis au canton d'ici au 31.08.2019.
- Adaptation de la réglementation communale dans le domaine de l'espace réservé aux eaux (Ordonnance sur les eaux).
- Adaptation éventuelle de la réglementation à la nouvelle Loi sur les Forêts (entrée en vigueur en 2016).
- Intégrer l'ordonnance sur les notions et mesures dans la construction (ONMC) dans le règlement communal.
- établir l'inventaire de certains bâtiments sensibles aux tremblements de terre dans les 5 ans après l'entrée en vigueur de la LC, prévue en 2017.
- d'autres inventaires ou plans doivent être mis à jour à l'occasion de révisions des Plans d'aménagements locaux, par exemple le Plan général d'alimentation en eau (PGA).

3.4.17. Recommandations et conclusions pour la gestion des zones destinées à l'habitat

- L'adaptation des communes aux nouvelles conditions de l'aménagement du territoire représente un défi financier, politique (organisation) et technique (LC révisée), ainsi
 - L'ouverture de nouvelles zones sera rare selon le dimensionnement de la zone à bâtir projeté dans le Plan directeur cantonal. De plus, à partir d'une certaine taille (2 hectare) les nouveaux classements en zones à bâtir nécessiteront une coordination intercommunale. Le rôle des communes consistera donc principalement à se concentrer sur le développement (la réorganisation) interne de leurs zones, ce qui est assez éloigné des pratiques actuelles.
 - Parce que la demande actuelle porte encore quasiment uniquement sur l'habitat individuel, les communes n'auront plus la possibilité de répondre à cette demande et devront plus s'impliquer dans la gestion du parc immobilier régional (logements mieux adaptés aux besoins des différentes catégories de population).
 - La densification est un processus d'aménagement du territoire beaucoup plus complexe, long et coûteux en termes d'études et de participation de la population que la création de quartiers d'habitation comme ils ont été réalisés ces 20 dernières années.
- Ceci dit, les communes doivent prendre le contre-pied de toutes ces contraintes et envisager les défis de manière positive :
 - La densification permet d'envisager un contrôle et une gestion durable des coûts en infrastructures (routes, conduites).
 - Les compétences communales restent, l'organisation de la zone à bâtir à l'interne est tout aussi intéressante que la création ex-nihilo de quartiers d'habitations. A fortiori si l'on dote les communes de nouveaux moyens d'actions par le biais de la LC révisée.
 - La densification doit permettre de freiner l'utilisation du sol, qui constitue une ressource non renouvelable ;
 - La densification comme processus dans une commune peut être envisagée sous l'angle d'une amélioration de la qualité de vie mais aussi du fonctionnement de la commune (synergies à trouver entre différents domaines comme la mobilité, l'énergie et l'urbanisation dans le cadre de la réalisation des prochains PAL).
 - L'acquisition de nouvelles compétences pour le personnel technique (urbanisme, aspects juridiques) et politique (réflexions transversales et collaborations entre les dicastères) des communes est aussi un point important dans le fonctionnement des communes et dans l'engagement des personnes concernées.
- Afin que ce défi puisse être envisagé de manière positive, les communes doivent s'organiser ; dans ce cadre nous proposons les étapes suivantes :
 - Attendre que la législation (LC), les plans directeurs cantonaux et régionaux entrent en vigueur (2016) avant de retoucher leurs PAL. Attendre aussi de savoir quels seront les moyens que le canton va octroyer aux communes (informations, incitations, financement de conceptions directrices locales ?) pour mettre en œuvre ce changement de paradigme.
 - Réflexions stratégiques => mise à plat, examen des zones sans aucun tabou, avec uniquement une vision basée sur le territoire (un tel exercice peut être réalisé sans la révision du PAL, les données du Centre en réseau suffisent). Quelles zones existantes à déclasser ? Quelles zones à classer en zone verte ? Quels endroits se prêteraient à un futur classement en rapport avec les exigences actuelles ? Endroits où un changement d'affectation (passer de H2 à H3 par exemple) est envisageable ? Quelles collaborations intercommunales faut-il envisager ? Faut-il engager en commun du personnel qualifié pour ce type de tâches (échange de personnel / formation continue) ?

- Sur la base de ces réflexions stratégiques, évaluer et établir un budget sur différentes options possibles :
 - Organisation intercommunale pour la réalisation des tâches de densification ;
 - Réalisation d'une conception directrice (priorisation des mesures et intégration des coûts dans le plan financier de la commune) ;
 - Révision des règlements des constructions (fixer les nouveaux IBUS, les taux et modalités de perception d'une taxe sur la plus-value) ;
 - Examen des éléments qui peuvent être traités en même temps que les réflexions sur l'aménagement du territoire (énergie, desserte routière, espaces urbains et espaces verts, etc.) ;
 - Mise en place d'une politique foncière et/ou d'une politique du logement (par exemple pour le 4^{ème} âge) pro-active.
- Quelles seront les soutiens envisageables en faveur des communes de la part de la région ?
 - Le géoportail permettra un suivi de l'évolution des zones à bâtir.
 - Pour la question des collaborations intercommunales, l'ARJB est en train de réaliser un rapport sur les zones d'activités. La mise en place, à terme, d'un tel modèle est souhaitable.
 - Concernant les collaborations intercommunales pour les zones destinées à l'habitat, dans un cadre plus large de réflexions sur les collaborations intercommunales un projet à l'échelle régionale pourrait être lancé (2016 ?).
 - Une participation aux discussions pour une mise à plat de l'aménagement local coordonné (stratégie ou conception directrice sous-régionale) est envisageable pour les communes ou groupes de communes qui le souhaitent.
- Repenser le développement de chaque village sans tabou afin de recentrer le développement urbain vers les centres et vers les gares en priorité. Il faut relever que la densification n'est pas toujours la bonne solution, des zones vertes dans le tissu urbain doivent être conservées et le développement de nouveaux quartiers doit rester une solution possible si elle est judicieuse
- La densification ne doit pas signifier « remplir les trous » : les projets de densifications d'une certaine taille doivent être de qualité, intégrés dans une réflexion urbaine et faire l'objet, le cas échéant, de concours d'architecture par exemple. La participation des citoyens et des investisseurs devra être importante.

A relever que le canton de Berne met en place des outils d'aide à la densification. Il s'agit des éléments ci-dessous (état : septembre 2015) :

- la brochure «Urbanisation interne: des communes bernoises montrent l'exemple» disponible à l'adresse www.be.ch/urbanisationinterne;
- le guide pour l'aménagement local (GAL) consacré à l'urbanisation interne (paraîtra prochainement) ;
- les données de base relatives à l'urbanisation interne dans les communes sous forme de carte et de géoproduit sur le géoportail du canton de Berne (seront publiées en même temps que le GAL) ;
- le guide concernant les surfaces d'assollement (paraîtra prochainement) ;
- la version actualisée du GAL «Rapport accompagnant les plans communaux» concernant le rapport qui doit être présenté selon les articles 47 OAT et 118 OC (en cours d'élaboration, publication prévue au printemps 2016) ;
- les modèles et aide-mémoire disponibles sur Internet (www.be.ch/gal) et mis à jour.

3.4.18. Recommandations et conclusions pour la gestion des zones destinées aux activités

Les démarches pour la réalisation de zones d'activités sont déterminées dans la CRTU, ce qui permet de leur fixer un cadre légitimé, de les prioriser et de faire approuver les étapes de développement par tous les partenaires concernés en gardant une vision régionale.

Avant de réaliser de nouvelles zones d'activités, il est nécessaire de décider de l'avenir de certaines zones existantes, car de nouvelles zones ne pourront sans doute pas se développer sans le déclassement de terrains industriels (compensation pour les Surfaces d'Asselement).

Nous faisons la proposition des étapes, priorités et démarches suivantes :

a) Des zones à bâtir ayant potentiel de devenir pôles pour les activités d'importance régionale existent encore dans les communes de Tavannes (Les Pontins) et de Tramelan (Les Brues). Ils sont désignés en coordination en cours dans la CRTU et ces communes sont chargées d'examiner comment elles entendent développer ou non ces secteurs en tenant compte des conditions nécessaires pour la réalisation d'un pôle d'importance régionale (densité d'utilisation du sol / énergie / etc.). Le cas échéant, ils passeront en coordination réglée ou disparaîtront.

b) Tous les 4 ans, la région réévalue l'état des réalisations. Si nécessaire, elle change les états de coordination des trois nouvelles zones d'activités d'importance régionale désignées en cours, soit Court – La Nancoran, Bévillard – La Cray, Loveresse – Pont du Moulin. Les communes concernées sont chargées d'effectuer les démarches nécessaires pour que l'état de coordination puisse être considéré comme réglé. Sans volonté affichée de leur part, elles seront au contraire déclassées.

- Un système de gestion intercommunale de ces Pôles d'ACTivités dans la Vallée de la BIRSE (PACTBIRSE) devrait être mis en place. Ce système pourrait, dans un premier temps, permettre d'échanger des terrains en zones d'activités entre communes et de régler la compensation des charges et bénéfices liés à ces échanges. A terme, une gestion intercommunale de ces zones d'activités garantira leur mise à disposition en temps voulu et en fonction de l'évolution globale de la situation dans la zone à bâtir (réaffectation prioritaire de friches industrielles, par exemple).
- Le projet de Centres en réseau donne les grandes lignes de ce système de gestion. L'ARJB est prête à plancher sur un projet plus précis si l'intérêt des communes se manifeste lors de la consultation.
- Enfin, l'inscription dans la CRTU doit aussi permettre d'obtenir des avantages dans la réalisation de ces projets intercommunaux. Encore à définir, il pourrait s'agir d'exigences de compensations moins élevées ou de soutiens financiers pour les études d'équipement de ces zones.

Le canton de Berne est en train²⁷ de mettre au point le système de gestion des zones d'activités tel que prévu désormais par le droit fédéral (art. 30a, al. 2 OAT). Cet article est le suivant : « La délimitation de nouvelles zones d'activités économiques requiert l'introduction par le canton d'un système de gestion des zones d'activités garantissant, globalement, leur utilisation rationnelle.

Les directives cantonales à ce sujet seront évidemment une base importante dans le cadre des réflexions et travaux à venir en ce qui concerne de nouvelles zones d'activités dans le Jura bernois.

²⁷ Information n° de l'OACOT concernant la révision de la LAT, 4 septembre 2015

3.5. Evolution dans le domaine des transports publics et perspectives

3.5.1. Introduction – rôle de la CRTU dans le domaine des TP

La CRTU doit estimer les besoins en TP de manière générale, à moyen et long terme. La présente CRTU ne contient pas d'indications sur les lignes de bus, car elles peuvent se réaliser sans nécessiter d'infrastructures.

Les mesures liées aux transports publics présentées dans la CRTU sont d'une manière générale reprises des discussions qui ont eu lieu dans le cadre du programme PRODES, ainsi que d'éléments mentionnés par la CRT1.

Le rôle des TP pour la CRTU concerne en premier lieu la cohérence à moyen et long terme entre le développement du territoire et l'adaptation de l'infrastructure TP à ce développement. La CRTU traite donc des projets d'infrastructure dans les TP. La qualité de l'offre est plutôt traitée comme une information, mais le développement de cette qualité de l'offre souhaitée à tel et tel endroit à long terme fait partie des éléments à examiner.

Les domaines des TP relevant de la qualité de l'offre (bus ou train) ou des lignes touristiques, ne concerne que très peu la CRTU et ne sont traités que si nécessaire. Ces éléments concernant l'offre relèvent de la compétence de la CRT1, des communes concernées par des lignes urbaines, et du canton.

3.5.2. Evolution de la part modale en Suisse

Un des objectifs des collectivités publiques est de faire en sorte qu'une proportion importante des déplacements se réalise via les transports publics plutôt que par les transports individuels.

Le graphique ci-dessous montre que la part des transports publics dans la mobilité globale a très fortement décliné entre les années 1950 et 1980, restant à un bas niveau durant les années 80 et 90. Avec Rail 2000, l'utilisation du train a à nouveau augmenté plus vite que celle de la voiture ; la part modale est remonté au-dessus de 20% jusqu'au pic de 20.7% atteint en 2010.

Depuis 2010, on observe un très léger fléchissement. Cette stagnation est forcément due à plusieurs causes, notamment la hausse des tarifs. Ces prochaines années, avec un coût très bas des véhicules automobiles et un coût du pétrole qui se maintient à un bas niveau, il est probable que la part modale des TP ne va pas augmenter.

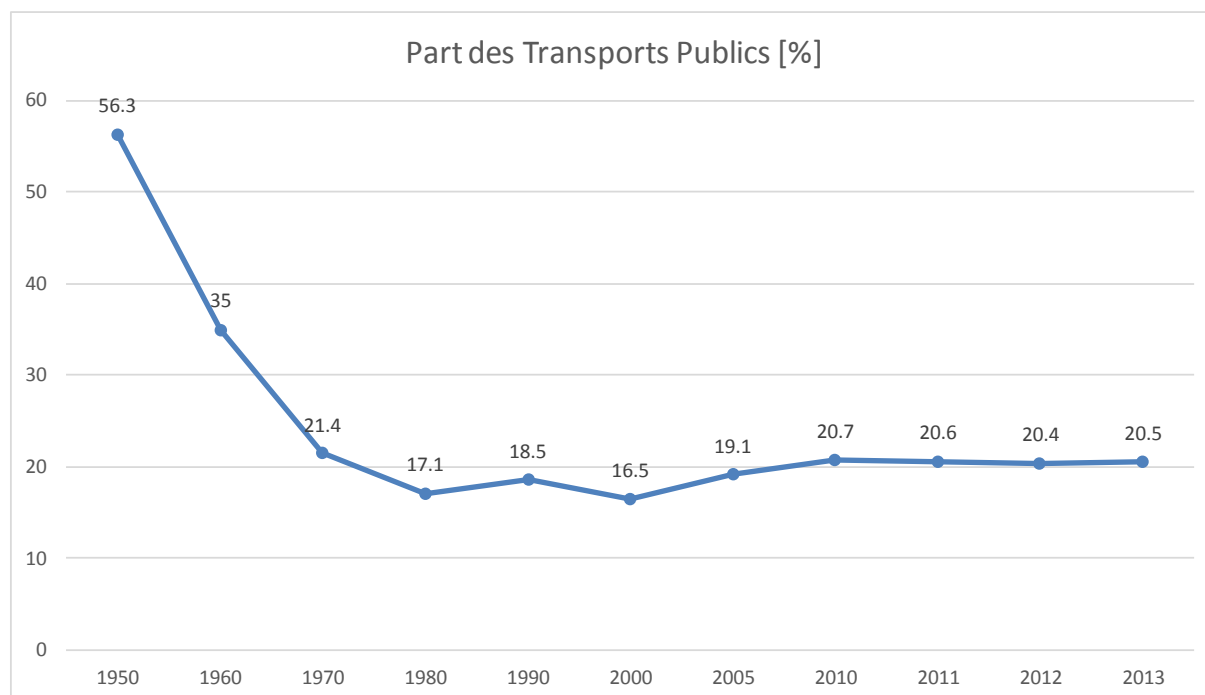


Figure 42 : Evolution de la part des Transports publics en Suisse entre 1950 et 2013, Données de LITRA, 2015.

Dans les conditions économiques actuelles, il est donc très probable que les objectifs des cantons – et notamment le canton de Berne qui vise une part de 30% des déplacements avec les TP pour 2030 – soient très ambitieux et ne seront pas atteints.

3.5.3. Données selon le modèle global des transports bernois

Le modèle global des transports (MGT) développé par le Canton de Berne a été mis à jour en 2015 afin de tenir compte des objectifs du nouveau Plan directeur cantonal, notamment des objectifs démographiques d'ici à 2030. Pour tenir compte de ce nouveau plan directeur, le modèle global des transports parle de scénarios de tendance (selon statistiques) et de scénarios de buts (selon Plan directeur).

Le Tableau ci-dessous montre que, globalement, le nombre de kilomètres parcourus sur la route devrait augmenter de 25% entre 2012 et 2030, tandis que les kilomètres parcourus dans les TP devraient augmenter de 50%.

Verkehrsleistung 2012 – 2030

| DWV-Modell | Verkehrsleistung [Mio] | | | Veränderung 2012-2030 [%] | |
|---------------------------------|------------------------|------------|-----------|---------------------------|-----------|
| | 2012 | Trendszen. | Zielszen. | Trendszen. | Zielszen. |
| Modellperimeter GVM BE | | | | | |
| PW-Fahrten (PW-Km) | 29.2 | 37.0 | 37.2 | +26.7 % | +27.5 % |
| Strassengüterverkehr (Fzg-Km) | 5.1 | 6.1 | 6.1 | +20.8 % | +20.8 % |
| Strassenverkehr gesamt (Fzg-Km) | 34.3 | 43.1 | 43.4 | +25.8 % | +26.5 % |
| ÖV (Pkm) | 17.2 | 25.8 | 25.9 | +49.9 % | +50.6 % |
| Kanton Bern | | | | | |
| PW-Fahrten (PW-Km) | 17.7 | 22.1 | 22.3 | +24.6 % | +25.8 % |
| Strassengüterverkehr (Fzg-Km) | 2.7 | 3.3 | 3.3 | +20.9 % | +20.9 % |
| Strassenverkehr gesamt (Fzg-Km) | 20.4 | 25.4 | 25.6 | +24.1 % | +25.2 % |
| ÖV (Pkm) | 9.4 | 14.2 | 14.3 | +51.7 % | +52.7 % |

Figure 43 : Evolution du nombre de km parcourus dans les TIM et les TP entre 2012 et 2030 selon le MGT, 2015.

Dans le Jura bernois, la part des principaux modes de transports devrait évoluer de la manière suivante :

| | Etat 2012 | | Tendance 2030 | | Accroissement entre 2012 et 2030 | |
|-------------|-----------|---------|---------------|---------|----------------------------------|---------|
| | Part TIM | Part TP | Part TIM | Part TP | Part TIM | Part TP |
| Centre-Jura | 84.4% | 15.6% | 76.8% | 23.2% | -7.5% | 7.5% |
| Jura-Bienne | 77.1% | 22.9% | 71.9% | 28.1% | -5.3% | 5.3% |
| S.b/b. | 76.2% | 23.8% | 71.4% | 28.6% | -4.8% | 4.8% |
| Total Berne | 65.4% | 34.6% | 58.3% | 41.7% | -7.2% | 7.2% |

Figure 44 : Part des principaux modes de transports par régions, en 2012 et tendances pour 2030 selon le MGT 2015.

Ce Tableau montre que selon le modèle du canton, les communes de la région centre-Jura vont avoir une augmentation sensible de l'utilisation des TP, plus élevée qu'en moyenne dans le canton de Berne. Cette évolution est possible si l'urbanisation se concentre à Saint-Imier autour de la nouvelle gare de La Clé d'une part, et d'autre part si un projet de type « TransRun » se réalise entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, rendant par là-même l'utilisation des TP attractive pour les pendulaires entre Saint-Imier et Neuchâtel.

Pour le reste du Jura bernois, une augmentation de 5% de la part modale en faveur des TP est attendue, et cela malgré la concurrence que va engendrer la A16. L'accroissement de la part modale des TP dépend aussi ici largement de l'amélioration de l'offre au nœud de Moutier et de la réalisation de la nouvelle gare de Pré Vercelin/La Cray.

Enfin, on relèvera que la part de la mobilité douce devrait rester stable selon les projections cantonales. Selon nous, cette part va baisser dans le Jura bernois (augmentation du volume de trafic, augmentation du gabarit des véhicules et du trafic poids-lourds) sauf si des mesures importantes sont prises au niveau de l'infrastructure (pistes cyclables séparées de la route cantonale, mesures en faveur de la mobilité douce dans les communes-centres, notamment).

3.5.4. Etat des lieux de la desserte dans le Jura bernois

Dans le Jura bernois la mobilité en 2010 se caractérise dans les grandes lignes comme suit :

A) Ecrasante domination des trajets en voiture, et cela pour tous les types d'activité sauf la formation.

B) Même sur des temps de parcours où les TP sont concurrentiels l'utilisation de la voiture individuelle reste prioritaire pour diverses raisons (confort / liberté des horaires / habitudes / prix du train qui s'ajoute à celui du véhicule privé, etc.).

C) Les trajets scolaires ont aujourd'hui une forte influence sur l'occupation des trains, leur impact sur la ligne Bienne – LCDF est par exemple important car les nombreuses écoles professionnelles de Saint-Imier attirent des jeunes gens depuis tout le Jura bernois.

D) En Suisse de manière générale le trafic de loisirs génère plus de 2/5ème des déplacements et des distances parcourues en voiture²⁸...

E) L'exception Moutier-Grandval : grâce au tunnel de Granges, l'utilisation des TP en direction de Granges et de Bienne depuis Moutier et le Grandval permet un gain de temps par rapport aux transports individuels motorisés (TIM). Le gain est actuellement de 23 minutes avec le train de la Gare de Moutier à la Gare de Bienne.

F) Dans la situation actuelle, l'amélioration constante de l'offre TP et l'accroissement de la mobilité suffisent dans les zones bien desservies par les TP pour permettre une augmentation annuelle de leur utilisation d'environ 3% enregistrée ces dernières années dans le Jura bernois (comme dans l'ensemble de la Suisse, aussi bien dans les régions urbaines que rurales).

G) Dans les zones moins bien desservies (très faible densité d'habitants) la situation est toutefois plus critique et les lignes de bus ne seront jamais rentables.

H) Le potentiel d'accroissement de la mobilité douce et de la mobilité combinée est très grand mais ne va véritablement avoir lieu que si le prix de l'essence augmente et si les infrastructures permettant la mobilité douce sont mises en place. Il est du devoir de la région d'anticiper cette évolution en installant dès à présent les infrastructures permettant la mobilité douce.

I) Les lignes de train sont aussi importantes pour l'économie régionale (transports industriels, déchets).

L'état de la desserte est le suivant (chiffres non remis à jour depuis la CRTU 2012, peu de changements sont intervenus depuis²⁹) :

²⁸ DETEC : Microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports.

²⁹ Une mise à jour pour prendre en compte l'horaire 2015 a été effectuée en mai 2015 et sera prise en compte pour l'examen préalable.

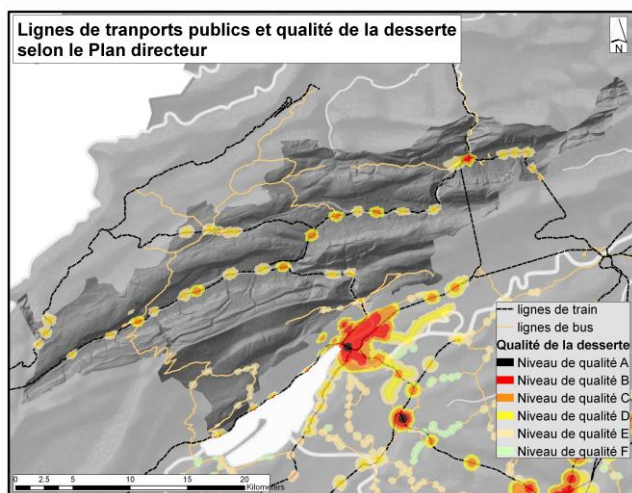


Figure 45 : Représentation de la qualité de la desserte dans le Jura bernois

| Qualité de la desserte | A | B | C | D | E | F | A-F | Aucune desserte | Tc |
|------------------------|----|-----|------|-------|-------|----|-------|-----------------|----|
| Moutier | 0 | 867 | 867 | 2821 | 3522 | 0 | 8077 | 2514 | 1 |
| % | 0% | 8% | 8% | 27% | 33% | 0% | 76% | 24% | |
| Petit Val | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1022 | |
| % | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% | |
| Val Tav + Tramelan | 0 | 0 | 2520 | 6357 | 2055 | 19 | 10952 | 5095 | 1 |
| % | 0% | 0% | 16% | 40% | 13% | 0% | 68% | 32% | |
| Bas-Vallon | 0 | 0 | 0 | 873 | 1585 | 0 | 2458 | 1615 | |
| % | 0% | 0% | 0% | 21% | 39% | 0% | 60% | 40% | |
| St-Imier | 0 | 0 | 1941 | 5133 | 2281 | 0 | 9355 | 4034 | 1 |
| % | 0% | 0% | 14% | 38% | 17% | 0% | 70% | 30% | |
| Plateau de Diesse | 0 | 0 | 0 | 1026 | 3138 | 0 | 4164 | 1628 | |
| % | 0% | 0% | 0% | 18% | 54% | 0% | 72% | 28% | |
| Total Jube | 0 | 867 | 5328 | 16210 | 12581 | 19 | 35005 | 15909 | 5 |
| % | 0% | 2% | 10% | 32% | 25% | 0% | 69% | 31% | |

Figure 46 : Type de desserte et habitants concernés

Les statistiques de la qualité de la desserte donnent une vision de l'efficacité des transports publics. La qualité de la desserte est définie pour chaque habitant du canton de Berne en prenant en compte d'une part la distance entre lieux d'habitation et arrêts de transports publics, d'autre part la cadence des transports dans ces arrêts.

On relèvera que 12% des habitants du Jura bernois ont accès à une desserte de très bonne qualité (B et C). L'accès à une desserte par les TP est possible pour plus des 2/3 (69%) des habitants du Jura bernois, contre 83% des habitants dans le canton de Berne, ce qui est remarquable vu la faible densité de population du Jura bernois. Cette qualité de desserte devrait par ailleurs s'améliorer encore, notamment grâce aux projets de nouveaux arrêts TP et à l'amélioration de l'offre avec le bus, notamment à Moutier.

Les différences entre les sous-régions et entre communes sont très marquées. Les villages desservis par des lignes de bus sont moins bien desservis et le financement de ces lignes de bus est un problème récurrent.

3.5.5. Etat des lieux global dans la demande et l'offre.

Depuis une quinzaine d'année l'utilisation des TP a fortement augmenté dans toute la Suisse et aussi dans le Jura bernois. La desserte par transports publics s'est fortement améliorée depuis la création de la Conférence régionale des transports (CRT 1) en 1994 et le premier schéma d'offre 1997-2000.

Grâce au programme Rail 2000 puis au grand changement d'horaire de 2004, beaucoup de correspondances ont pu être améliorées dans le Jura bernois. L'utilisation des transports publics a augmenté de plus de 15% et le taux de couverture des coûts s'est nettement amélioré.

L'augmentation de l'utilisation est due à plusieurs facteurs : augmentation globale de la mobilité, trajets scolaires, prix des TP, ..., et offre.

Offre par bus

Comme déjà mentionné, ce type de transport ne concerne pas directement la CRTU, on relèvera toutefois les points suivants comme informations dans cet état initial :

- Pour de nombreux villages, la ligne de bus est un élément important, et cela surtout pour les transports scolaires. Les petites communes tiennent à conserver cette possibilité de déplacement ; il y a un attachement psychologique fort !
- Saint-Imier et Moutier bénéficient de leur propre réseau de bus.

- La couverture des coûts des lignes de bus (rapport coûts – bénéfices) s'est améliorée ces dernières années, mais aucune ligne de bus n'est « rentable » dans le Jura bernois.
- Certaines communes n'atteignent pas, avec les lignes de bus, un niveau de desserte (E-F), cela signifie une absence de cadence horaire. Ces communes se situent dans le Petit-Val, la vallée de Tavannes (Loveresse – Saules – villages de la commune de Saicourt) et la Béroche (Romont, Plagne, Vauffelin), comme le montre la carte ci-contre :

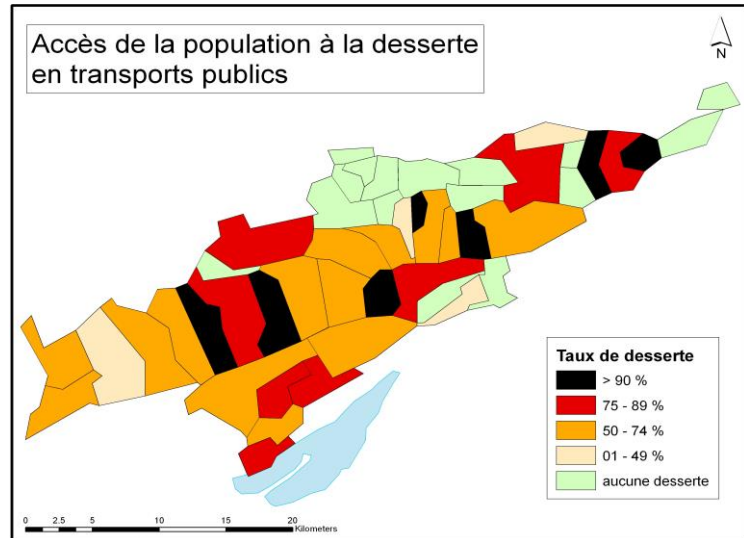


Figure 47 : Carte représentant pour chaque commune la part d'habitant ayant un accès à la desserte TP (état : 2012)

Offre avec le train :

La géographie et la structure urbaine qui en découle sont des données de bases assez idéales dans le Jura bernois pour une desserte par chemin de fer, les villages se développant le long des axes de transports. Ainsi, la plupart des centres urbains et même des petits villages de quelques centaines d'habitants bénéficient d'une desserte avec le train et donc d'une cadence horaire, la plupart des villages plus grands bénéficiant quant à eux d'une cadence à la demi-heure.

Le Jura bernois bénéficie par ailleurs aujourd'hui de bonnes relations avec le trafic national au nœud de Bienne.

Une analyse synthétique de l'offre et de l'évolution de la demande pour les différentes lignes du Jura bernois se trouve dans la Figure 46 ci-dessous.

Il faut changer de train à Sonceboz entre Tavannes et Bienne.

La correspondance entre Delémont et Tavannes à Moutier est très mauvaise (20 minutes).

Le potentiel d'amélioration de l'utilisation de la ligne Moutier – Sonceboz est donc encore grand. En effet, l'offre actuelle est considérée comme un « rapiéçage insatisfaisant »³⁰ entre les besoins de la clientèle et la politique d'économie du canton de Berne.

Les lignes des Franches-Montagnes (Chemins de fer du Jura) et celle de Moutier – Soleure participent aussi à la qualité de vie des habitants du Jura bernois et sont des offres importantes pour le tourisme.

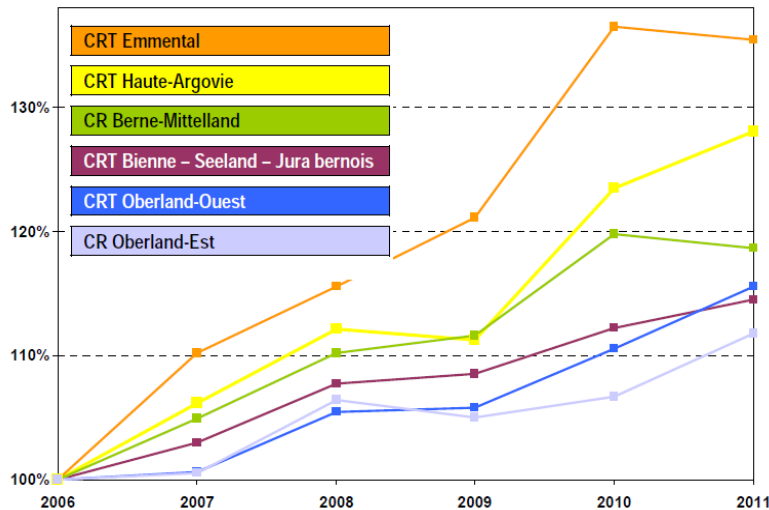
Concernant l'offre, le principal changement positif au niveau de l'offre dans le Jura bernois qui a eu lieu depuis la première CRTU est la mise en place du système de coupe-accroche à Sonceboz. Ce système permet de ne pas changer de train à Sonceboz pour les voyageurs qui vont de la Vallée de Tavannes à Bienne. Au départ, il était prévu que le système de coupe-accroche fonctionne pour tous les trains, mais le programme d'économie EOS³¹ du Canton de

³⁰ Pro Rail Suisse,

³¹ Examen des offres et des services EOS 2014, canton de Berne

Berne a établi que cette offre ne serait pas mise en œuvre. Ce système est entré en vigueur en décembre 2013, il permet donc une fois par heure aux pendulaires de ne pas devoir changer de train sur le parcours Moutier – Bienne.

Les chiffres concernant une éventuelle augmentation de l'utilisation de cette ligne suite à l'introduction du coupe-accroche ne sont pas encore disponibles mais le seront pour l'examen préalable. On peut malheureusement craindre que l'effet positif attendu soit plus faible que prévu, car la mise en œuvre de ce système de coupe-accroche est techniquement mauvaise : trop régulièrement cela ne fonctionne pas.



Le graphique ci-contre montre l'évolution de l'utilisation des TP dans les différentes Conférences régionales des transports (CRT) dans le canton de Berne.

Dans le Jura bernois et le Seeland l'augmentation se situe vers 15% entre 2006 et 2011. Des régions comme la Haute-Argovie et l'Emmental ont des hausses encore plus marquées dans la fréquentation des TP (vers 30%).

Figure 48 : Evolution de l'utilisation des TP entre 2006 et 2011 dans les CRT du canton de Berne.

Malgré l'augmentation de l'utilisation des TP, il faut constater que :

- l'augmentation globale de la mobilité fait que la part modale des TP a du mal à progresser par rapport aux TIM.
- l'augmentation de la cadence a des impacts sur l'infrastructure ferroviaire (usure plus rapide), c'est pourquoi le renouvellement de l'infrastructure devient un thème très important.
- le taux de couverture des coûts dans les lignes de la région reste inférieur aux exigences cantonales et fédérales.

3.5.6. Etat des lieux dans la problématique du taux de couverture des lignes

La Confédération demande que pour les lignes qui présentent une faible rentabilité (soit un mauvais rapport entre coûts et utilisation) une évaluation de leur exploitation par le train ou le bus ait lieu tous les 10 ans³². Cette pression de la Confédération est à relativiser dans le sens où le remplacement du train par une ligne de bus ne pourrait s'avérer judicieux que dans un nombre restreint de cas. Toutefois cette problématique doit être prise au sérieux dans le Jura bernois car

- Trois lignes sont concernées (ligne 411 : Moutier – Soleure / ligne 226 : Moutier – Sonceboz / ligne 237 : Tavannes – Le Noirmont). Le taux de couverture minimum est atteint pour toutes ces lignes ferroviaires en ce qui concerne la commande de l'offre (20%) ;
- Des investissements importants sont nécessaires sur les lignes 411 et 226 pour poursuivre l'exploitation par le rail. Pour les investissements, un taux de couverture de 30% est demandé par la Confédération ;

³² Mesure adoptée par le Conseil fédéral dans le cadre de la réforme des chemins de fer 2.2.

- Il n'y a pas de solutions – miracles pour améliorer l'utilisation de ces lignes et influencer sur leur taux de couverture³³. Seule la mise en œuvre de nombreuses mesures (infrastructures ferroviaires, concentration de l'urbanisation, etc.) permettra de justifier le maintien de ces lignes sur le long terme.

3.5.7. Etat des lieux dans la problématique de l'assainissement des gares et des points de croisements

Les points de croisements sont des éléments fondamentaux dans le cadre des horaires cadencés (= symétriques), car ils sous-entendent une conception avec un axe de symétrie. Ainsi les trains qui partent de 2 points opposés sont censés se croiser au même moment au milieu du parcours. Cela pose problème pour les lignes à simple voie, où les distances entre les gares ne correspondent pas forcément, et où les points de croisement idéaux n'existent pas partout.

Par ailleurs, il est évident qu'il est préférable que les croisements aient lieu dans les gares de bifurcation ou de correspondances, avec trains ou bus. Dans le Jura bernois ces gares sont les suivantes : Sonceboz, Tavannes, Moutier Saint-Imier, Tramelan.

La situation concernant les points de croisements, les assainissements prévus, etc. est résumée dans les tableaux ci-dessous.

| Ligne 225 Bienne –La Chaux-de-Fonds | | | |
|--|--|-------------------------------|---|
| Site/gare | Horaire actuel | Horaire < Rail 2000 | Lacune, besoins, remarques |
| Mahlenwald | R en cas de retard, R, RE et trains de service, de marchandise | Id | A maintenir |
| Reuchenette | R entre eux | R, RE, de 1993 à 1999 | Adapter la gare à la LHand, îlot de double voie jusqu'à La Heutte, voir plus loin |
| Sonceboz | RE | R | Double voie sortie côté Bienne jusqu'au tunnel |
| Cortébert | | R/RE 1982 - 1993 | Voie d'évitement supprimée, serait à nouveau nécessaire, à combiner avec îlot de double voie jusqu'à Courtelary |
| Courtelary | R/RE | R/RE | |
| Saint-Imier | R entre eux | | |
| Sonvilier | | | Voie d'évitement supprimée |
| Renan | RE* en soirée M et R/RE | R de 1982 à 1993 | Devra être assaini, L Hand, à maintenir |
| Ligne 226 Sonceboz – Moutier | | | |
| Site/gare | Horaire actuel | Horaire < Rail 2000 | Lacune, besoins, remarques |
| Tavannes | R entre eux | R dès 1993 | A maintenir, gare à assainir |
| Reconvilier | | | Intention CFF = transformer en halte |
| Malleray | R de la cadence de base entre eux | | A assainir, L Hand |
| Court | R le matin, quand offre réduite | R 1982 - 1993 | A maintenir |

³³ CRTI - étude sur la ligne 226, mars 2014

| Moutier | RE | | Le report des croisements de Granges Nord à Moutier nécessiterait au moins une DV jusqu'au tunnel, pour maintenir toutes les correspondances à Bienne |
|----------------------------------|----------------|---------------------|---|
| Ligne 237 Tavannes – Le Noirmont | | | |
| Site/gare | Horaire actuel | Horaire < Rail 2000 | Lacune, besoins, remarques |
| Tramelan gare | | | Aménagement nécessaire, possibilité de reporter les croisements aux Reussilles, |
| Tavannes | | | Maintenir le point de croisement du Plateau d'Orange. |

Figure 49 : Points de croisements et assainissement des gares, état des lieux et besoins dans le Jura bernois

3.5.8. Changements dans le processus de planification des transports publics (projet de planification fédérale PRODES 2030³⁴)

Le 9 février 2014, le peuple et les cantons ont adopté à une nette majorité (62%) le projet FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) ainsi que l'étape d'aménagement 2025. L'Office fédéral des transports (OFT) a établi que l'offre visée en matière de transports publics serait désormais élaborée par des « conférences régionales » intercantionales. Le Jura bernois est impliqué dans deux de ces zones de planification :

- La Conférence des transports de Suisse Occidentale (CTSO) ; concerne toutes les lignes du Jura bernois sauf celle citée ci-dessous.
- La Regionalkonferenz Nordwestschweiz (KöV NWCH) qui concerne la ligne Bienne – Delémont.

Le délai que l'OFT a donné aux cantons et à ces « Conférences régionales » pour déposer leurs propositions est très court ; il s'agit d'assurer tout le processus politique qui doit aboutir aux décisions (choix des projets retenus) par le parlement fédéral au plus tard en 2018 pour l'étape d'aménagement 2030. Ainsi, un atelier de travail réunissant le canton, les entreprises de transport, les régions chargées de la CRTU et les représentants de la Conférence régionale des transports (CRT1) a eu lieu en juin 2014. Les éléments de la première CRTU ont servi de base pour la discussion ; ils ont été si nécessaire modifiés pour prendre en compte les changements intervenus entre-temps. Une consultation sur les mesures retenues à laquelle l'ARJB a participé a eu lieu en septembre 2014.

Sur la base de ces ateliers de travail et des consultations techniques, des mesures pour chaque « Conférence régionale » ont été définies. Les comités de pilotage des différentes régions de planification³⁵ (CTSO et KöV NWCH en ce qui nous concerne) ont, sur ces bases, approuvé les projets d'offres.

Avant de parler des mesures retenues par la CTSO et la KöV NWCH, il faut encore mentionner que l'approbation du projet de FAIF fixe de nouvelles réglementations ; ainsi, le Fonds d'infrastructure ferroviaire financera tant l'exploitation que la maintenance et les aménagements futurs. Les mesures d'aménagements seront décidées par étapes, tous les 4 à 8 ans par le Parlement fédéral. Le principal changement de cette nouvelle réglementation c'est que dans le cas de la création d'une nouvelle gare, par exemple, le financement se fait à 100% via le Fonds d'infrastructure ferroviaire et non plus de manière partagée par le canton et la commune concernée.

³⁴ Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

³⁵ Ces comités sont constitués des chefs de services et des Conseillers d'états en charge des transports

3.5.9. Mesures retenues dans le projet de planification fédéral PRODES 2030 pour le Jura bernois et les régions limitrophes

Ligne 225 Bienne – La Chaux-de-Fonds

Entre Bienne et La Chaux-de-Fonds il y aura en 2030 comme en 2016 un régional express RE (avec des arrêts maintenus à Sonceboz, Courtelary, Saint-Imier-centre) qui circule systématiquement chaque heure. Ce train offre de bonnes correspondances avec le trafic national au nœud de Bienne, avec le train rapide Le Locle – LCDF – Neuchâtel à LCDF et enfin il est en correspondance à Sonceboz avec le train régional R qui circule de/vers Malleray. Chaque heure aussi un train régional circule entre Bienne et La Chaux-de-Fonds, il effectue un coupe-accroche à Sonceboz avec le train régional circulant de/vers Moutier.



Figure 50 : Photomontage du futur arrêt de la Clé, © Saint-Imier

Maintien de la situation décrite ci-dessus (R, RE, qualité des correspondances aux nœuds, etc.). L'intégration dans les nœuds de Bienne, Tavannes et de La Chaux-de-Fonds doit être assurée. Des courses supplémentaires entre Renan et Bienne aux heures de pointes sont possibles, avec des arrêts dans toutes les gares.

La création du nouvel arrêt TP de la Clé (cf. photomontage ci-contre) et le déplacement de la gare de Villeret aux Faverges (zone d'activité) sont aussi repris dans le programme PRODES. En cas de déplacement, l'arrêt actuel de Villeret serait supprimé.

Ligne 2010 : (Neuchâtel) – La Neuveville – Bienne

Le doublement de la voie à Gléresse fait partie du programme PRODES. La fermeture de la gare de Gléresse aura des incidences sur le funiculaire d'une part, mais aussi sur l'offre pour le bus dans le secteur du Plateau de Diesse. Enfin, la suppression de l'arrêt à Gléresse permettrait logiquement de réaliser un nouvel arrêt sur cette ligne.

Ligne 226 : (Bienne) - Sonceboz – Tavannes – Moutier

Depuis l'offre introduite en 2004, la demande a augmenté dans le Jura bernois, y compris sur la ligne 226. Une importante lacune de l'offre de 2004 était qu'il fallait systématiquement changer de train à Sonceboz pour aller à Bienne. Cette lacune a été partiellement corrigée en décembre 2013 ; depuis cette date un système de coupe/accroche a été mis en place et permet pour la moitié des correspondances de ne pas changer de train.

Le programme PRODES comprend la réalisation d'un nouvel arrêt TP à La Cray, à Bévillard.

Ligne 411 : Moutier - Soleure

Cette ligne est menacée de fermeture, à cause de coûts d'assainissements du tunnel entre Gännsbrunnen et Oberdorf jugés trop élevés. Une décision politique doit avoir lieu. A notre connaissance, la rénovation du tunnel en question ne fait pas partie du programme PRODES. Cf. fiche de mesure correspondante sur le tunnel du Weissenstein.

Ligne Bienne - Moutier – Delémont – Delle - Belfort

La réouverture de la ligne de Bienne à Belfort fait partie du programme de raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance (R-

LGV)³⁶. Le projet de réouverture de la ligne entre Boncourt et Belfort a été approuvé par le Conseil fédéral dans le cadre de ce projet R-LGV en juin 2012.

Ligne CJ Tavannes – Tramelan – Le Noirmont

En ce qui concerne la ligne des Chemins de fers du Jura (CJ) entre Tavannes et Tramelan, son utilisation devrait notablement augmenter grâce à l'introduction du système de coupe-accroche à Sonceboz qui permet de supprimer (pour une correspondance sur deux) le changement de train à la gare de Sonceboz. En règle générale, le fait d'éliminer un changement de train est très positif d'un point de vue de l'utilisation (20% d'augmentation). Même si ce système de coupe-accroche ne fonctionne que pour la moitié des correspondances.

Le maintien de la desserte à la demi-heure est important pour Tramelan d'un point de vue de l'urbanisation, et notamment d'un point de vue des zones d'activités. En effet, une réduction de la qualité de l'offre réduirait la qualité de desserte et pourrait remettre en cause la qualification de l'espace défini en tant que pôle économique d'importance cantonale.

Ceci dit, la tendance va plutôt à une demande pour l'amélioration de l'offre. Le schéma d'offre futur de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) prévoit par exemple une cadence à la demi-heure sur toute la ligne Tavannes – Le Noirmont – La Chaux-de-fonds. La demande d'une cadence semi-horaire entre Tramelan et Le Noirmont a cependant été refusée par la Confédération compte tenu de la faible demande. **Régions limitrophes :**

On relèvera que les projets limitrophes ci-dessous peuvent avoir une influence sur la qualité en général de l'offre en TP dans la région ou sur des améliorations des temps de parcours sur certains tronçons, et ainsi avoir des incidences positives sur l'utilisation des TP dans le Jura bernois :

- Réalisation d'un projet de type Transrun intégré dans le programme PRODES, un tel projet aurait des répercussions très nettes sur les temps de parcours en TP entre Saint-Imier et Neuchâtel, notamment.
- Ligne Bâle - Delémont - Bienne desservie à la demi-heure par des trains rapides, prolongés une fois par heure jusqu'à Genève / Lausanne et assurant de bonnes correspondances dans les nœuds de Bâle, Delémont et Bienne ;
- Liaison Bienne - Belfort (mise en service planifiée pour fin 2017) pour un raccordement au réseau européen à grande vitesse.

3.5.8. Perspectives dans l'évolution des temps de parcours sur les lignes du Jura bernois

Ces perspectives ont été établies pour être mises en œuvre d'ici à 2030. La baisse des temps de parcours représente un certain intérêt dans le but de favoriser l'utilisation des transports publics par rapport aux TIM. L'analyse établie à ce niveau par la CRT1³⁷ donne les résultats suivants (nous n'avons pas repris les changements de moins de 5 minutes) :

| Tronçon | Temps de parcours actuel | Objectif de temps de parcours | Remarques |
|--------------------|--------------------------|-------------------------------|---|
| Bienne - Zurich | 69' (ICN), 75' (IR) | 59' (ICN), 65' (IR) | 2ème étape ZEB (au plus tôt 2020): Adaptations pour le trafic longue distance dans les nœuds de Bienne / Zürich |
| Bienne - Bâle | 65' (ICN) | 59' (ICN) | 2ème étape ZEB (au plus tôt 2020): Adaptations pour le trafic longue distance dans les nœuds de Bienne / Bâle |
| Bienne - Neuchâtel | 16' (ICN), 31' (Reg) | 15' (ICN), 30' (Reg) | La réalisation du tunnel de Gléresse (désormais prévue dans le programme |

³⁶ Loi fédérale du 18 mars 2005.

³⁷ ÖV-Perspektiven Seeland / Berner Jura 2030 – septembre 2009

| Tronçon | Temps de parcours actuel | Objectif de temps de parcours | Remarques |
|----------------------------|--|-------------------------------|--|
| | | | PRODES) ne permet un gain que d'une minute. |
| Bienne - La Chaux-de-Fonds | 40' (RE), 56' (Reg) | = (RE), 54' (Reg) | Une exploitation plus efficace et des investissements ponctuels permettent de maintenir – voire de gagner 1-2 minutes malgré la réalisation d'un nouvel arrêt (La Clé) et la mise en place du système coupe-accroche. |
| Bienne - Tavannes | 24' (RE/Reg), 27' (Reg/Reg) | 22' (RE/Reg), = (Reg) | L'introduction d'une correspondance directe Bienne – Tavannes avec le système de coupe-accroche doit permettre une réduction de 2 minutes sur ce parcours, ce gain sera obtenu sur toutes les correspondances à terme (système de coupe-accroche pour tous les trains = but à long terme). |
| Tavannes - Delémont | 59' (Reg/ICN) | 40' (Reg/ICN) | Une des correspondances les moins attractives de tout le périmètre CRT1 (25'-Attente à Moutier) |
| Tavannes - Chaux-de-F | 41' (Reg/RE) | = | Objectif = maintien de cette correspondance. |
| Tramelan - Berne | 75' (Reg/Reg/Reg/IR) | 70' (Reg/Reg/IR) | Le système de coupe-accroche a permis un gain de 5 minutes sur la moitié des liaisons, à terme sur toutes. |
| Saint-Imier - Neuchâtel | 44' (RE/RE) | 30' (RE/RE) | Une telle évolution ne sera possible que si le TRANSRUN se réalise (ce projet figure dans PRODES). |
| Neuchâtel - Berne | 33' (RE), 50' (S-Bahn) | 30' (RE), 48' (S-Bahn) | Gains de temps possibles grâce à des assainissements et à l'ouverture de la 2ème voie de Gléresse. |
| Belfort – Bienne | 160' (2h40 ou 3h06) selon l'horaire 2015 | 90' (objectif) | |
| Moutier – Soleure | | | |

Figure 51 : Temps de parcours actuels et évolutions possibles pour les lignes concernant le Jura bernois.

Comme le montre la liste ci-dessus, les temps de parcours ne devraient pas beaucoup évoluer. L'amélioration la plus significative pourrait venir d'une meilleure correspondance au nœud de Moutier (25 minutes d'attente, ce qui est une des plus mauvaises correspondances dans la zone de la CRT1). Une autre amélioration majeure possible pourrait avoir lieu entre Saint-Imier et Neuchâtel en cas de réalisation d'un projet proche de celui, refusé, du TRANSRUN.

3.5.9. Synthèse de l'état actuel et des perspectives dans les TP dans le Jura bernois

Le Tableau suivant fait la synthèse de l'existant et de l'évolution estimée de la demande sur les lignes du Jura bernois, il sert de base à la définition ultérieure des mesures en tentant de faire la synthèse des éléments suivants pour chaque ligne ou tronçon de ligne :

- Planifications & travaux prévus
- Propositions ou postulats de la région concernant l'évolution qualitative et quantitative de l'offre en transports publics / Intervalles de dessertes
- Evolution prévue de la demande

Ce tableau est élaboré sur la base des travaux de la CRT1, du modèle de mobilité générale du canton de Berne et des bases concernant le programme PRODES établies par l'office cantonal du trafic.

A relever qu'il faut prendre les chiffres de l'évolution de la demande entre 2005 et 2010 avec prudence, les méthodes de comptages ayant changé durant cette période et l'évolution de la demande n'étant jamais parfaitement linéaire. Par ailleurs il a été réalisé en prenant en compte l'objectif de Rail 2000 de faire de Bienne un nœud 00/30, ce qui semble-t-il ne sera pas possible avant 2030...

| Ligne ou tronçon de ligne | Planifications concernées et travaux prévus | Propositions ou postulats de la région concernant l'évolution qualitative et quantitative de l'offre en Transports publics. | Evolution récente de la demande ³⁸ | | Intervalles de desserte (en journée) | | Evolution prévisible de la demande ³⁹ |
|--|--|---|---|------------------|--------------------------------------|------|---|
| | | | 2005 | 2010 | Actuel | 2035 | 2030 |
| <i>Ligne 210</i> Bienne - Neuchâtel Trafic national | - Concept Romandie 2016 - Tunnel de Gléresse (première étape de PRODES, 2025) | Travaux en gare de Lausanne prévus de 2016 à 2025, modifications de l'horaire du Pied du Jura possibles en 2021 (basculement de 30 mn de la liaison sur Bâle, réintroduction d'une relation Bâle - Arc lémanique) Doublement de Gléresse - Douane nécessaire pour les trafics voyageur à longue distance et régionaux et le trafic fret, Réintroduction de la cadence à 30 mn au-delà de Zurich, vers Zurich Aéroport - Winterthour - Améliorations en début et fin de journée. | | | 60' | 30' | XXX pers. + 120% |
| <i>Ligne 210</i> Bienne - Neuchâtel Trafic régional | - Monter au niveau d'offre 3 selon la décision d'offre de 2009 | - Cadence à 30 mn toute la journée, samedi et dimanche à partir de 10 h. 00, sauf Tüscherz desservie à l'heure, améliorations en début et fin de journée - -34 au lieu de 24 paires de trains de lu à ve, sa - di, 29 au lieu de 19 paires de trains Délais de correspondances de 12 mn au maximum à Bienne et à Neuchâtel -Introduction d'une desserte bus de Gléresse à la mise en service du tunnel - la cadence à 30 mn facilite grandement les correspondances avec les lignes de bus pour le Plateau de Diesse, Le Landeron - Erlach - Ins et Twann - Gléresse - Nouveau point d'arrêt ferroviaire à La Neuveville | 2'200 | 2'560 + 16% | 60' | 30' | 4'200 pers. +90% 4'900 6'100 (selon PRODES) |
| <i>Ligne 225</i> Bienne - La Chaux-de-Fonds Regio express RE | Maintien de la structure actuelle du nœud de Bienne | - Extension du système coupe-accroche aux RE, améliorations en début/fin de journée -> 18 paires de trains au lieu de 16 du lundi au vendredi, 17 le samedi et le dimanche au lieu de 15.5, niveau d'offre 2 au lieu de 1 (actuellement en fait déjà niveau2 - Délais de correspondance maximum à Bienne de 12 mn - Le maintien des arrêts du RE à Courtelary à long terme est mis en question. | non existant | 1'000 (dès 2011) | 60' | 60' | +40% (si ligne nouvelle Ne - CdF) + 70% sans ligne nouvelle CdF - Ne 1'800 selon PRODES |
| <i>Ligne 225</i> Bienne - La Chaux-de-Fonds Partie avec trains depuis Tavannes | | | 2'400 | 3'024 | 60' | 60' | 3'800 (selon PRODES) |

³⁸ Nombre de passagers sur la section la plus demandée, lu-ve

³⁹ En points de pourcentages par rapport à la situation de 2008

| Ligne ou tronçon de ligne | Planifications concernées et travaux prévus | Propositions ou postulats de la région concernant l'évolution qualitative et quantitative de l'offre en Transports publics. | Evolution récente de la demande ³⁸ | | Intervalles de desserte (en journée) | | Evolution prévisible de la demande ³⁹ |
|--|---|--|---|-------------------|--------------------------------------|--------------|--|
| | | | 2005 | 2010 | Actuel | 2035 | 2030 |
| Ligne 225 Bienne – La Chaux-de-Fonds Régional | - Concept coupe-accroche à Sonceboz mis en oeuvre depuis 2014) - Concept d'offre en cours pour l'Arc jurassien | - Nouveau point d'arrêt ferroviaire à Saint-Imier, La Clé - Déplacement de la halte actuelle de Villeret, aux Faverges Correspondances optimales à Bienne et La Chaux-de-Fonds - Adaptation ponctuelle de l'infrastructure aux besoins pour baisser les temps de parcours et maintenir la qualité de l'offre (correspondances dans les nœuds) (doublement de la voie à Cortébert / déplacement de la gare à La Heutte, ilot de double voie Reuchenette – La Heutte) - Renforcement de l'offre aux heures de pointes (sauf Frinvilier), -> 25 au lieu de 18 paires de trains du lundi au vendredi, 18 au lieu de 17 paires samedi et dimanche | 1'600 | 1'870 | 60' | 60' | 2'100 pers. Selon PRODES +90% |
| Ligne 226 Sonceboz – Moutier Régional | - Liaisons directes depuis et en direction de Bienne grâce au système de coupe-accroche du train régional Bienne – La Chaux-de-Fonds (depuis 2014) - Concept d'offre en cours pour l'Arc jurassien | - Nouveau point d'arrêt à Bévillard (La Cray) dans le programme PRODES - Décalage du point d'arrêt actuel de Malleray vers l'ouest - Délais de correspondances maximum à Tavannes max. 5' - Aux heures de pointes, correspondances à 8 mn à Moutier de/vers Delémont, prolongement des navettes Sonceboz - Malleray aux heures de pointes jusqu'à Moutier - Suppression de la continuité Soleure – Sonceboz – Bienne au moment où elle n'est plus nécessaire du point de vue de l'exploitation -> Niveau d'offre inchangé, sauf entre Malleray et Moutier 25 paires de courses au lieu de 20 - Cadence semi-horaire de Malleray à Bienne / mais « trou » de Malleray à Moutier avec la cadence horaire : encore le cas en 2030 selon la CRT1 | • | 1'620 + 6% | 30' - | 30' - | 2'800 (+ 90%) 2'600 Selon PRODES |
| Ligne 230 Bienne - Delémont Trafic national | - Concept Romandie 2016: Basculement de 30 mn prévu en 2021 par les CFF | - Maintien de la qualité actuelle des correspondances Extensions d'infrastructure pour réduire les temps de parcours et des correspondances optimales dans les noeuds de Bienne, Delémont et Bâle - Améliorations aux heures de début et de fin de journée - Conception des TP du canton du Jura | | | 60' | 60' | XXX pers. +90% |
| Ligne 230 Bienne - Delémont - Belfort RegioExpress RE | - Prolongement du RE en direction de Delle – Belfort avec correspondance avec le TGV (2017 ?) | - Les lacunes de l'offre ont été comblées en décembre 2009, à long terme, extension de l'offre du soir. -> 18 au lieu de 8 paires de trains du lundi au vendredi, 17 au lieu de 8 paires de trains les samedis de dimanche, niveau d'offre 2 au lieu de 1, au plus tôt en 2018 | | | 60' | 60' | XXX pers. +90% |
| Ligne 236 Saignelégier – La Chaux-de-Fonds Régional CJ | La CDTP du canton du Jura prévoit 2 trains à l'heure (RE et R) | Cette ligne touche le Jura bernois uniquement à La Ferrière – La Cibourg. | 1'100 | 1'200 | 60' | 120' | 2'500 Selon PRODES |

| Ligne ou tronçon de ligne | Planifications concernées et travaux prévus | Propositions ou postulats de la région concernant l'évolution qualitative et quantitative de l'offre en Transports publics. | Evolution récente de la demande ³⁸ | | Intervalles de desserte (en journée) | | Evolution prévisible de la demande ³⁹ |
|--|---|---|---|------|--------------------------------------|------------|--|
| | | | 2005 | 2010 | Actuel | 2035 | 2030 |
| <i>Ligne 237</i> Tavannes – Le Noirmont Régional CJ | - Maintien de la structure d'offre actuelle | - Cadence intégrale à 30 mn les jours ouvrables entre Tavannes et Tramelan, cadence à l'heure en week-end, délais de correspondances à Tavannes 5 mn, améliorations en début et fin de journée > 34 paires de trains au lieu de 25 entre Tavannes et Tramelan en semaine, 21 au lieu de 19 samedis et dimanches, niveau d'offre 3 au lieu de 2. - Niveau d'offre inchangé entre Tramelan et Le Noirmont, prolongement jusqu'à Saignelégier envisageable | 800 | 900 | 30' | 30' | 1'500 +90% 1'400 selon PRODES |
| <i>Ligne 411</i> Moutier – Soleure Régional | - Travaux de réfection du tunnel ou abandon de l'exploitation de la ligne en cours d'étude par les cantons de SO et BE. - Réouverture des télécabines du Weissenstein intervenue en décembre 2014. | - Niveau d'offre inchangé entre Moutier et Gänsbrunnen, correspondances à Moutier avec les trains grandes lignes de d10 mn. Suppression de la continuité d'exploitation Soleure – Moutier – Sonceboz si elle n'est plus nécessaire du point de vue de l'engagement du matériel | | 900 | | | 1'500 +60% |
| <i>Funiculaire</i> <i>Ligerz -</i> <i>Prêles</i> | - Suppression du point d'arrêt ferroviaire de Gléresse avec la mise en service du tunnel de Gléresse - | - Offres toujours différenciées entre l'été et l'hiver (la saison touristique va d'avril à octobre) - Cadence à 30 mn en journée avec la navette bus Douane – Gléresse (correspondances rapides à Gléresse, Douane, Bienne et Neuchâtel), 30 paires de courses, respectivement 33 en été les jours ouvrables, hiver 20 paires de courses, niveau d'offre 3 au lieu de 2. | | 300 | 30' Été | ?? | 600 100% |
| <i>Funiculaire</i> <i>Saint-Imier –</i> <i>Mont-Soleil</i> | | - Amélioration de la chaîne de transport gare, bus, funiculaire | | 200 | 30' Été | 30' Été | 400 100% |
| | | | | | 60' Hiv | 60' Hiv | |

Figure 52 : Planifications, travaux prévus, état actuel et futur de la demande et de la cadence horaire pour chaque ligne du Jura bernois

En conclusion, on relèvera que :

- L'utilisation des TP augmente plus faiblement dans le Jura bernois par rapport aux régions limitrophes.
- Les raisons de cette plus faible augmentation seraient à analyser (politique cantonale financièrement plus restrictive ? moins de communication qu'ailleurs ? / aspects culturels ?)
- La tendance sur les lignes de l'Arc jurassien correspond à une systématisation de l'offre vers une cadence à la demi-heure, sauf sur la ligne 226. Une telle offre n'est pas prévue entre Moutier et Tavannes.

Si l'on entend soutenir une politique intégrée de l'aménagement du territoire et des transports, des efforts seront importants et à réaliser simultanément dans ces deux domaines dans le Jura bernois.

3.6. Etat des lieux dans le domaine des TIM

3.6.1. Routes nationales : état des lieux des travaux et impacts

Ces quinze dernières années, le Jura bernois a connu des améliorations du réseau routier. Le fait marquant fut incontestablement l'ouverture du tronçon autoroutier La Heutte-Tavannes qui a permis de franchir le « verrou » du Pierre-Pertuis. La liaison autoroutière Bienne-Soleure a par ailleurs considérablement réduit le temps de parcours sur Zurich. La traversée de nombreuses localités a aussi été améliorée, à l'exemple de la réalisation récente à Saint-Imier.

Néanmoins, la perception d'une bonne accessibilité du Jura bernois ne sera effective qu'avec l'achèvement complet de l'A16 (2016) et de la A5 (2025).

Depuis la dernière CRTU, l'A16 a ouvert deux nouveaux tronçons (Moutier – Court / Tavannes - Loveresse). Le dernier tronçon sera ouvert en 2016 entre Loveresse et Court. Dans le canton du Jura, le tracé sera aussi terminé en 2016 (Courrendlin – Roche Saint-Jean). En plus de la A16, d'autres réalisations ont une certaine importance régionale, notamment :

- Le contournement de Bienne grâce à la A5 (ouverture : cf. détail ci-dessous au chapitre du PRR)
- Les travaux de rénovation de la voie rapide dans les gorges du Taubenloch, avec la séparation du trafic lent (projet UPLAN).

- La bretelle de liaison à La Chaux-de-Fonds entre les routes H20 et H18 (mesure B7.02 de la première CRTU) est une mesure très importante pour le vallon de Saint-Imier.

Comme le montre la figure ci-contre, le but de cette mesure est de permettre au trafic en provenance de la H18 (en provenance des Franches-Montagnes et du Vallon de Saint-Imier) d'éviter le passage dans la ville de La Chaux-de-Fonds en rejoignant directement l'autoroute à la sortie sud de La Chaux-de-Fonds.

La réalisation de ces travaux sera du ressort de la Confédération. Cependant, le financement du projet de H20 n'est pas encore assuré à notre connaissance. En effet, la votation contre la hausse du prix de la vignette en 2014, qui aurait permis de financer ces projets de contournements autour du Locle et de La Chaux-de-fonds, devisés à environ 1 milliard de CHF, nécessite de revoir le financement de ces travaux.

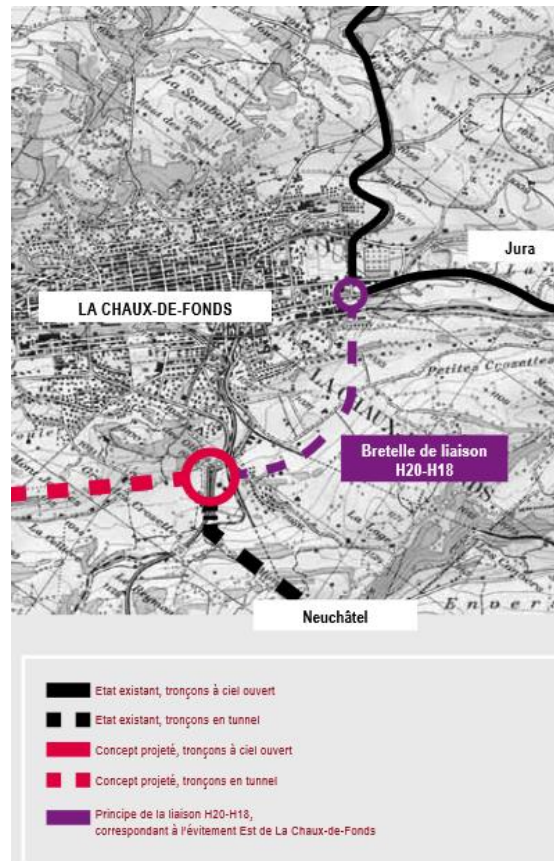


Figure 53 : Illustration du projet de liaison entre la H18 et la H20

Impacts sur les transports publics :

Avec l'achèvement de la A16, on pourrait s'attendre à un transfert modal en faveur de la route (des utilisateurs actuels du train prennent la route vu que la A16 améliore l'accès). Ce phénomène est possible pour certains pendulaires de Moutier et environs qui prennent

aujourd'hui le train pour se rendre à Bienne. Ce phénomène aura peu d'impact dans la vallée de Tavannes où les pendulaires utilisent déjà très majoritairement la route.

Cette petite baisse de fréquentation des TP concerne donc surtout la ligne d'importance nationale Bienne – Bâle. Pour les familles on peut s'attendre à un partage modal.

Impacts sur les transports routiers :

L'achèvement de la A16 et le contournement Est de Bienne par la A5 auront des conséquences considérables dans le Jura bernois qui présentent autant de risques que d'opportunités :

- augmentation forte du trafic sur l'A16
- augmentation des relations pendulaires et de loisirs entre les agglomérations de Delémont (-Bâle / Mulhouse-Montbéliard) et Bienne (-Berne).
- réduction du trafic, notamment poids lourd (opportunité), dans les villages de la Vallée de Tavannes
- réduction très forte du trafic (opportunité) dans les Gorges de Court et de Moutier.
- augmentation / diffusion du trafic de transit (risque) dans les secteurs suivants : Grand-Val / Tramelan / Plateau de Diesse.

La Carte ci-dessous indique l'évolution attendue du trafic sur la A16 et sur la route cantonale dans la Vallée de Tavannes et dans les Gorges de Court. Il manque malheureusement des informations sur le tronçon tavannois de la route cantonale.

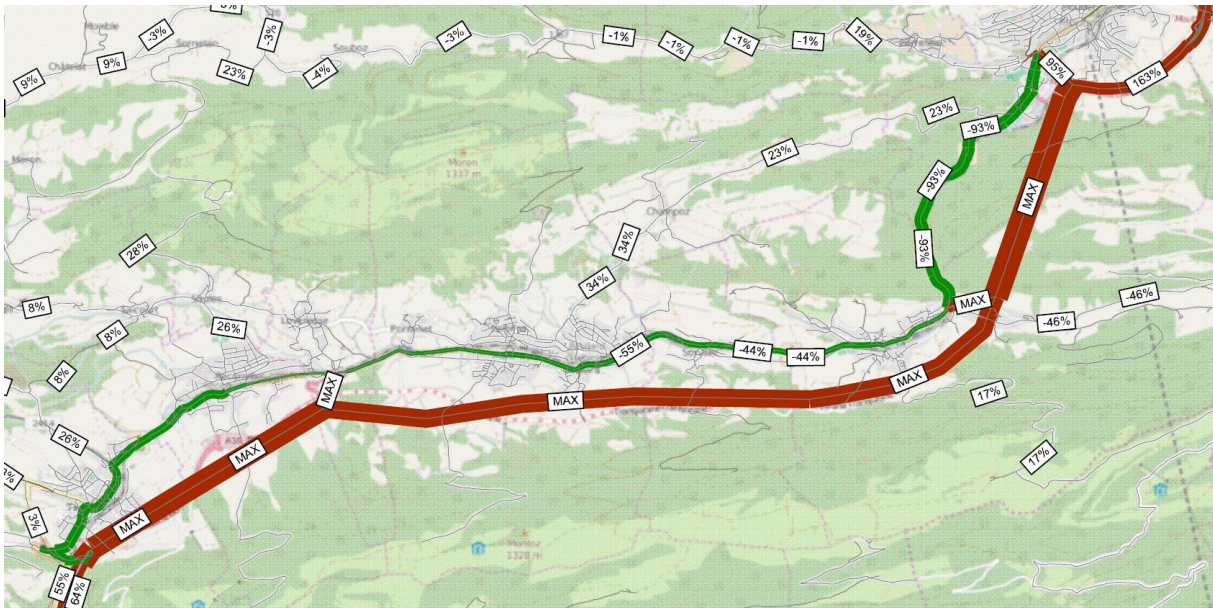


Figure 54 : Baisse prévue du trafic entre 2012 et 2030 [%] sur la route cantonale entre Tavannes et Moutier, selon le Modèle Global des Transports

La Figure ci-dessus indique que dans la Vallée de Tavannes, une baisse entre 40 et 60% (voire plus à Tavannes) du trafic motorisé est prévue entre 2012 et 2030.

Bien qu'une étude de l'ARE montre que l'introduction de la RPLP en 2001 n'a pas eu d'effets marqués de trafic d'évitement sur des routes subordonnées en Suisse, la région est d'avis que ce phénomène peut être plus important dans le Jura bernois que sur les sites étudiés par l'OFROU.

En effet,

- Les camions en provenance de la plateforme douanière de Boncourt qui se dirigent vers les cantons de SO/ AG/ LU / ZH, etc. vont sortir de l'autoroute à Moutier et reprendre l'autoroute à Balsthal pour économiser du temps peut-être, des kilomètres parcourus sans

aucun doute. Entre Moutier et Oensingen par Balsthal, il y a en effet 46 km de moins qu'entre Moutier et Oensingen en passant par Bienne. L'économie de 46 km est importante avec la RPLP !

- L'engorgement routier de Bienne ne sera pas résolu avant longtemps, surtout pour le trafic de transit en direction de Neuchâtel. Ainsi il est probable que de nombreux automobilistes fassent le choix (pour éviter les bouchons) de passer par le Plateau de Diesse. Ce phénomène peut s'exacerber une fois l'A16 terminée.
- Dans une moindre mesure, il est aussi possible que le trafic augmente à Tramelan, vu l'« appel » que va créer l'A16 (augmentation des pendulaires des Franches-Montagnes, voire du Plateau de Maïche, en direction de Bienne) et vu la préférence des poids lourds en provenance de LCDF de passer par les Breuleux – Tramelan plutôt que par le Vallon de Saint-Imier.

A relever que les « mesures » concernant les routes nationales (fiches de mesures B6) ne sont plus reprises dans la 2^{ème} CRTU.

3.6.2. Routes cantonales : généralités, points noirs et accidentologie

Pour les routes cantonales il n'y a pas de grands changements par rapport à la première CRTU.

Au niveau de la circulation dans les centres de villages, la situation reste souvent assez mauvaise ; le trafic est dense, les éléments de sécurisation pas assez présents. Les mesures prises ces dernières années dans les villages sont souvent en faveur de la fluidité du trafic. Ainsi, des composantes comme la sécurisation de la mobilité douce, la mise en place de zones 30 sont rares dans le Jura bernois. La traversée de certains villages est par ailleurs perçue comme un élément qui nuit à l'image du Jura bernois.

La description des projets de traversées de villages à réaliser ou réalisés prochainement figure dans les fiches de mesures.

Changement de catégorie de route :

A relever que dans le PRR approuvé en 2012, le tronçon routier entre Moutier – Grandval – Crémines – direction Balsthal a changé de catégorie (de B à A). Ainsi, il fait désormais partie du réseau complémentaire de la Confédération.

Points noirs routiers :

Les points noirs routiers suivants sont connus dans le Jura bernois : Gorges du Taubenloch, Gorges de Moutier, Gorges de Court. Tous ces points noirs vont pouvoir être améliorés prochainement avec les travaux de la A16 et ceux prévus dans les Gorges du Taubenloch par la Confédération.

Pour les points noirs suivants qui ont aussi été traités lors des ateliers de travail de la première CRTU, le rapport coûts / bénéfices fait que rien ne va être entrepris à moyen et long terme par le Canton :

- Passages à niveau de Cormoret, Renan, La Ferrière, Plateau d'Orange.
- Route de contournement des villages dans le Vallon de Saint-Imier.
- Route de contournement d'Orvin.
- Route de contournement de Reconvilier – direction Saules.

Accidentologie :

L'OPC nous a transmis les données d'accidentologie pour les 3 années 2011 - 2013. Au moins trois accidents ont été déclarés dans les endroits suivants en 2011 – 2013 :

| N°OPC et nom du site | Commune | Nombre d'accidents en 2011 - 2013 | Dont accidents mortels |
|----------------------|---------|-----------------------------------|------------------------|
| | | | |

| | | | | |
|------|---|-------------|---|---|
| 1106 | Renan – La Cibourg | La Ferrière | 7 | - |
| 1066 | Entre la Roche Saint-Jean et Vers le Moulin | Roches | 3 | - |
| 1104 | Chez Wittmer, virage entre le Mont-Crosin et Les Reussilles | Courtelary | 3 | 1 |

Figure 55 : Liste des sites avec plus de 3 accidents dans le Jura bernois entre 2011 et 2013

Ces sites sont pris en compte dans une fiche de mesure, afin que des mesures d'aménagement soient prises si nécessaire (l'étude du rapport coûts-bénéfices doit être menée avant qu'une décision de réalisation ne soit prise).

Rappelons que dans le cadre de la législation fédérale (Via Sicura), les cantons sont tenus d'éliminer ces points noirs.

3.6.3. Routes cantonales : demandes de changements de propriétés

Dans le Jura bernois des demandes de reprises de routes communales par le Canton ont été adressées ces dernières années pour les tronçons suivants :

| Tronçon proposé | Décision/justification du Canton |
|--------------------------|---|
| Renan – Les Convers | Demande du CJB, mais la commune de Renan est contre une cession au Canton |
| Orvin – Les Prés d'Orvin | Pas de fonction de réseau cantonal |
| Prêles - Lignièrès | Pas de fonction de réseau cantonal, le Plateau de Diesse est déjà bien relié au réseau des routes cantonales neuchâteloises |

Il est par ailleurs possible qu'à l'avenir le canton cède aux communes des tronçons de routes qui ne relèvent plus d'une fonction cantonale en raison de fusions de communes, comme cela a été le cas, par exemple dans la commune de Sauge (décantonalisation du tronçon de route entre Vauffelin et Plagne).

3.6.4. Plan du réseau routier (PRR)

Le Plan du réseau routier est une planification qui fixe les moyens financiers nécessaires à l'entretien et à l'aménagement des routes cantonales. Il détermine par ailleurs les catégories et la propriété des routes. C'est aussi dans le PRR que doivent figurer les projets de P+R et B+R qui veulent bénéficier d'une subvention cantonale.

Le PRR fixe aussi les modifications importantes du réseau prévues stratégiquement pour ces 16 prochaines années sur la base des objectifs suivants :

- assurer l'accessibilité des communes et assurer le maintien de la valeur des infrastructures ;
- réduire l'augmentation du trafic individuel (TIM) en créant des conditions attrayantes pour le trafic cycliste et piétonnier ;
- garantir la stabilité des temps de parcours actuels ;
- assurer une sécurité optimale de tous les usagers et réduire les impacts sur l'environnement ;
- promouvoir la mobilité combinée ;
- minimiser autant que possible les coûts de construction, d'entretiens et d'exploitations des routes.

La liste des projets impliquant des dépenses nouvelles de plus de 2 millions de CHF figure dans le PRR. Les projets de plus de 2 millions doivent figurer dans le PRR pour être approuvés (art. 53 LR).

La relation entre le PRR et la CRTU c'est que le PRR tient compte de la CRTU. Le PRR est contraignant pour les autorités, y compris pour les autorités fédérales et les cantons voisins si le projet figure dans le plan directeur cantonal.

Dans le plan du réseau routier figurent les projets ci-dessous pour les routes nationales qui concernent de près le Jura bernois :

- N5 : Bienne Est à Bienne sud, 5.1 km (2016)
- N5 : Bienne sud à Bienne Ouest, 5.2 km (2028)
- N 5 : Jonction avec la rive droite du Lac de Bienne (2026)
- N 16 : Moutier sud – Court, 3.1 km (réalisé en 2013)
- N 16 : Court – Loveresse, 9.1 km (2016)
- N 16 : Loveresse – Tavannes, 3.7 km (réalisé en 2012)

Dans le Plan du réseau routier 2014 – 2029 figurent pour le Jura bernois le projet réalisé suivant :

- Réfection et réaménagement de la traversée de Saint-Imier (projet réalisé)

La liste de projets ci-dessous est à réaliser selon le Plan du réseau routier 2014 – 2029 :

| Commune | Description | Délais | Etat de la coordination ⁴⁰ | Coûts |
|----------------------------|---|--------|---------------------------------------|---------|
| Moutier, Roches | Mesures de sécurité routière dans les Gorges de Moutier | < 2021 | Etude | > 2 Mio |
| | Les travaux projetés consistent à mettre en place des filets pare-pierres ainsi que des digues de protection contre les chutes de pierres depuis l'entrée des Gorges à Moutier jusqu'à l'entrée du village de Roches. En 2015 sont prévus des travaux forestiers préparatoires, puis les grands travaux seront réalisés entre 2016 et 2018. | | | |
| Tramelan – Frontière JU | Aménagement frontières cantonales – Les Reussilles | > 2019 | Avant-Projet | > 2 Mio |
| | Réaménagements et élargissement de la route cantonale sur les communes de Tramelan, Mont-Tramelan, Courtelary, avec la construction d'un giratoire au carrefour de Mont-Crosin et d'un élément modérateur (porte d'entrée) à l'entrée ouest des Reussilles. Travaux prévus sur plusieurs années dès 2019. | | | |
| Loveresse - Reconvilier | Amélioration de l'accès à la A16 | | Etude | > 2 Mio |
| | Il s'agit ici de la route de contournement de Reconvilier avec accès direct à la jonction A16 de Loveresse, avec déclassement du tronçon de route cantonale située dans le village de Reconvilier (route de Saule). | | | |

3.6.5. Evolution attendue du trafic routier

Le canton de Berne se base sur les comptages actuels de trafic et a mis au point un système afin d'évaluer l'évolution de ce trafic d'ici à 2030⁴¹. Les résultats de ce modèle pour le Jura bernois sont les suivants :

⁴⁰ Concernant les états de coordination : Etude = nécessité d'agir prouvée / étude de projet en cours ou réalisée / AP = Avant-projet établi et mesure intégrée dans le plan financier

⁴¹ Trafic journalier moyen = nombre de véhicules par jour sur ces tronçons.

| Tronçon : | | Etat 2012 et prévisions | | Evolution 2012-30 | |
|---------------|-----------|-------------------------|--------|-------------------|-----|
| | | 2012 | 2030 | absolus | [%] |
| Tavannes | Tramelan | 7'020 | 8'778 | 1'758 | 25% |
| Tavannes | Sonceboz | 14'641 | 22'642 | 8'001 | 55% |
| Frinvilier | Orvin | 3'036 | 3'764 | 728 | 24% |
| Renan | Sonvilier | 6'781 | 8'170 | 1'389 | 20% |
| Saint-Imier | Courtelay | 6'221 | 7'817 | 1'596 | 26% |
| Courtelay | Cortébert | 6'244 | 8'064 | 1'820 | 29% |
| La Neuveville | Douanne | 12'338 | 16'800 | 4'462 | 36% |
| Moutier | Grandval | 4'821 | 6'834 | 2'013 | 42% |
| Moutier | Court | 10'053 | 13'059 | 3'006 | 30% |
| Court | Malleray | 9'918 | 13'135 | 3'217 | 32% |

Figure 56 : Evolution attendue du volume de trafic entre 2012 et 2030 selon le modèle général du trafic, mars 2014

Les chiffres du canton sont difficiles à prendre en compte. En effet, une comparaison entre les données de 2007 et celles de 2012 fait apparaître une très forte augmentation du trafic, souvent plus forte entre 2007 et 2012 que ce qui était attendu entre 2007 et 2030, comme le montrent les quelques exemples ci-dessous :

| Tronçons | | Etat TJM en 2007 | Prévisions 2030 en 2007 | Etat TJM en 2012 | Prévisions 2030 en 2012 |
|---------------|----------|------------------|-------------------------|------------------|-------------------------|
| Tavannes | Tramelan | 2'900 | 3'100 | 7'020 | 8'778 |
| Moutier | Grandval | 2'400 | 4'821 | 5'000 | 6'834 |
| La Neuveville | Douanne | 5'800 | 8'100 | 12'338 | 16'800 |

Figure 57 : Comparaison entre certaines données du MGT de 2007 et de 2012

En novembre 2015, nous avons reçu une version corrigée du MGT qui prend en compte la A16. Les nouveaux chiffres concernant l'évolution du trafic journalier moyen entre 2012 et 2030 sont présentés dans les Tableaux ci-dessous :

| Tronçon de routes cantonales : | | Etat 2012 et prévisions | | Evolution 2012-30 | |
|--------------------------------|----------------|-------------------------|--------|-------------------|------|
| | | 2012 | 2030 | absolus | [%] |
| Prévôté | | | | | |
| Moutier | Grandval | 4'821 | 6'834 | 2'013 | 42% |
| Crémines | Gänsbrunnen | 2'600 | 4'800 | 2'200 | 85% |
| Moutier | Roches | 200 | 300 | 100 | 50% |
| Moutier | Court | 10'250 | 750 | -9'500 | -93% |
| Moutier | Perrefitte | 1'700 | 2'350 | 650 | 38% |
| Vallée de Tavannes - Tramelan | | | | | |
| Tramelan | Les Reussilles | 4950 | 5700 | 750 | 15% |
| Tavannes | Tramelan | 7'250 | 8'700 | 1'450 | 20% |
| Reconvilier | Malleray | 12100 | 8800 | -3300 | -27% |
| Sorvilier | Court | 10150 | 5700 | -4450 | -44% |
| Le Fuet | Saicourt | 1200 | 1300 | 100 | 8% |
| Le Fuet | Tavannes | 1300 | 1650 | 350 | 27% |
| Vallon de Saint-Imier | | | | | |
| Renan Les Convers | | 2'650 | 3'100 | 450 | 17% |
| Renan | Sonvilier | 6'700 | 8'300 | 1'600 | 24% |
| La Ferrière | LCDF | 10'400 | 12'750 | 2'350 | 23% |
| Saint-Imier | Courtelay | 6'250 | 8'150 | 1'900 | 30% |
| Saint-Imier | Les Pâquier | 2'700 | 3'350 | 650 | 24% |
| Courtelay | Cortébert | 6'250 | 8'450 | 2'200 | 35% |
| Corgémont | Sonceboz | 7'900 | 10'800 | 2'900 | 37% |
| Plateau de Diesse / Bas-Vallon | | | | | |
| Frinvilier | Orvin | 4'600 | 4'700 | 100 | 2% |
| Frinvilier | Vaufelin | 1'750 | 2'200 | 450 | 26% |
| Orvin | Lamboing | 2'900 | 2'750 | -150 | -5% |
| Diesse | Nods | 1'850 | 2'150 | 300 | 16% |
| La Neuveville | Douanne | 12'338 | 16'800 | 4'462 | 36% |
| | | | | | |
| Tronçons A16 : | | Etat 2012 et prévisions | | Evolution 2012-30 | |
| | | 2012 | 2030 | absolus | [%] |
| Roches | Moutier | 9'850 | 20'350 | 10'500 | 107% |
| Ceinture sud Moutier | | 5'800 | 15'250 | 9'450 | 163% |
| Moutier | Court | - | 19'950 | 19'950 | |
| Court | Loveresse | - | 14'050 | 14'050 | |
| Loveresse | Tavannes | - | 17'200 | 17'200 | |
| Tavannes | Sonceboz | 15'950 | 25'450 | 9'500 | 60% |
| Sonceboz | Péry | 16'700 | 23'250 | 6'550 | 39% |
| Péry | Frinvilier | 19'300 | 25'750 | 6'450 | 33% |

Figure 58 : Evolution attendue du volume de trafic entre 2012 et 2030 selon le MGT, novembre 2015

Ce Tableau appelle les commentaires suivants :

Dans Moutier et le Grandval :

- Le trafic à l'intérieur de la ville de Moutier devrait fortement diminuer.
- L'augmentation du trafic dans le Grandval est très marquée, c'est la plus forte hausse attendue dans le Jura bernois. Il est en plus à craindre, comme déjà mentionné, que les poids-lourds sortent de l'autoroute à Moutier pour la rejoindre vers Oensingen via Balsthal.
- Le trafic dans les Gorges de Court et de Moutier devient résiduel.

Dans la vallée de Tavannes - Tramelan :

- Dans le secteur de Tramelan le trafic augmente, mais pas dans de grandes proportions.
- Dans la Vallée de Tavannes, le trafic devrait baisser fortement sur la route cantonale grâce à la A16. Toutefois, les estimations montrent que le trafic reste élevé dans les villages, par exemple

près de 9'000 véhicules entre Malleray et Reconvilier. Ces chiffres sont très étonnants puisqu'ils sont plus élevés que ceux prévus en 2030 dans le Vallon de Saint-Imier.

Dans le Vallon de Saint-Imier :

- Globalement et sur la plupart des tronçons, une augmentation d'environ 30% du volume de trafic est attendue.
- Il manque des informations concernant les routes transversales du Chasseral (Les Savagnières – sommet de Chasseral – Nods et Cortébert – Orvin) dont le trafic augmente continuellement.

Dans le Plateau de Diesse / Bas-Vallon :

- Dans le secteur Orvin – Plateau de Diesse l'augmentation de trafic prévue est très faible. Le modèle ne prend sans doute pas en compte le fait que des véhicules passeront via le Plateau de Diesse plutôt que par Bienne en raison des difficultés dans la traversé de Bienne.

Autoroute A16 :

- Grosso modo, les estimations du MGT prédisent une augmentation de 10'000 véhicules par jour sur les tronçons existants.
- Une fois la A16 terminée, 20 à 25'000 véhicules par jours devraient l'emprunter.

3.7. Etat des lieux dans le domaine de la mobilité douce

3.7.1. Généralités – les différents types de mobilité douce

La mobilité douce concerne les déplacements effectués à vélo, VTT et le trafic piétonnier. Pour les déplacements effectués à vélo, il faut distinguer clairement le trafic quotidien (déplacements en vélo pour se rendre à l'école ou au travail) et les déplacements pour la pratique du cyclotourisme, qui se pratique comme activité de loisir ou touristique.

Dans le Jura bernois, la CRTU ne traite pour l'instant pas du trafic piétonnier, lequel est à aborder en premier lieu dans les agglomérations et sera peut-être repris ultérieurement dans le Jura bernois.

La pratique du vélo au quotidien a un impact sur les routes cantonales et est traitée prioritairement dans le cadre de la CRTU. Les parcours pour le cyclotourisme qui empruntent la route cantonale sont traités en même temps.

Rôle de la CRTU / de l'ARJB dans ce domaine :

| | |
|-----------------------------|---|
| Trafic vélo quotidien : | Mentionner les lacunes, prioriser les mesures d'un point de vue régional, inscription des mesures dans le PRR. |
| Pratique du cyclotourisme : | Evaluer les possibilités d'améliorations, faire le suivi des mesures et des démarches proposées pour la réalisation. |
| Pratique du VTT : | Evaluer les possibilités d'améliorations, inscrire les parcours sur la carte de la CRTU (sans cette inscription l'OPC ne donne pas de permis de construire pour la réalisation des parcours VTT). |
| Chemins pédestres : | Pas de rôles particuliers à l'heure actuelle, mais la région mentionne la prise en compte de la pratique de la mobilité piétonne si nécessaire dans le cadre de ses activités de suivi des Plans d'aménagements locaux. |

3.7.2. Part modale de la mobilité douce dans le Jura bernois

Comme déjà mentionné dans la première CRTU, la pratique du vélo dans le Jura bernois, surtout en ce qui concerne le trafic quotidien, reste faible, du moins c'est la perception que l'on en a.

Par contre, la pratique du vélo pour les loisirs et du cyclotourisme, ainsi que du VTT, sont plus courantes et plus pratiquées, mais elles n'entrent pas dans la catégorie de la mobilité douce au sens stricte puisque les déplacements sont réalisés pour d'autres raisons que le travail ou les activités quotidiennes.

Les chiffres du modèle global de transports sont assez éloquentes, d'ici à 2030 ils ne prévoient pas une augmentation de part de la mobilité douce dans le Jura bernois dans la mobilité globale.

3.7.3. Vélo quotidien

Les possibilités de se déplacer en vélo au bord des routes cantonales, sur des bandes cyclables (traits jaunes dessinés sur la route), ont été améliorées ces dernières années. Le Canton a planifié la réalisation des bandes cyclables dans le Jura bernois via le Plan directeur vélo élaboré en 2004, certains secteurs servant pour le trafic quotidien existaient déjà auparavant, notamment ceux qui empruntent des chemins ruraux ou communaux parallèles à la route cantonale.

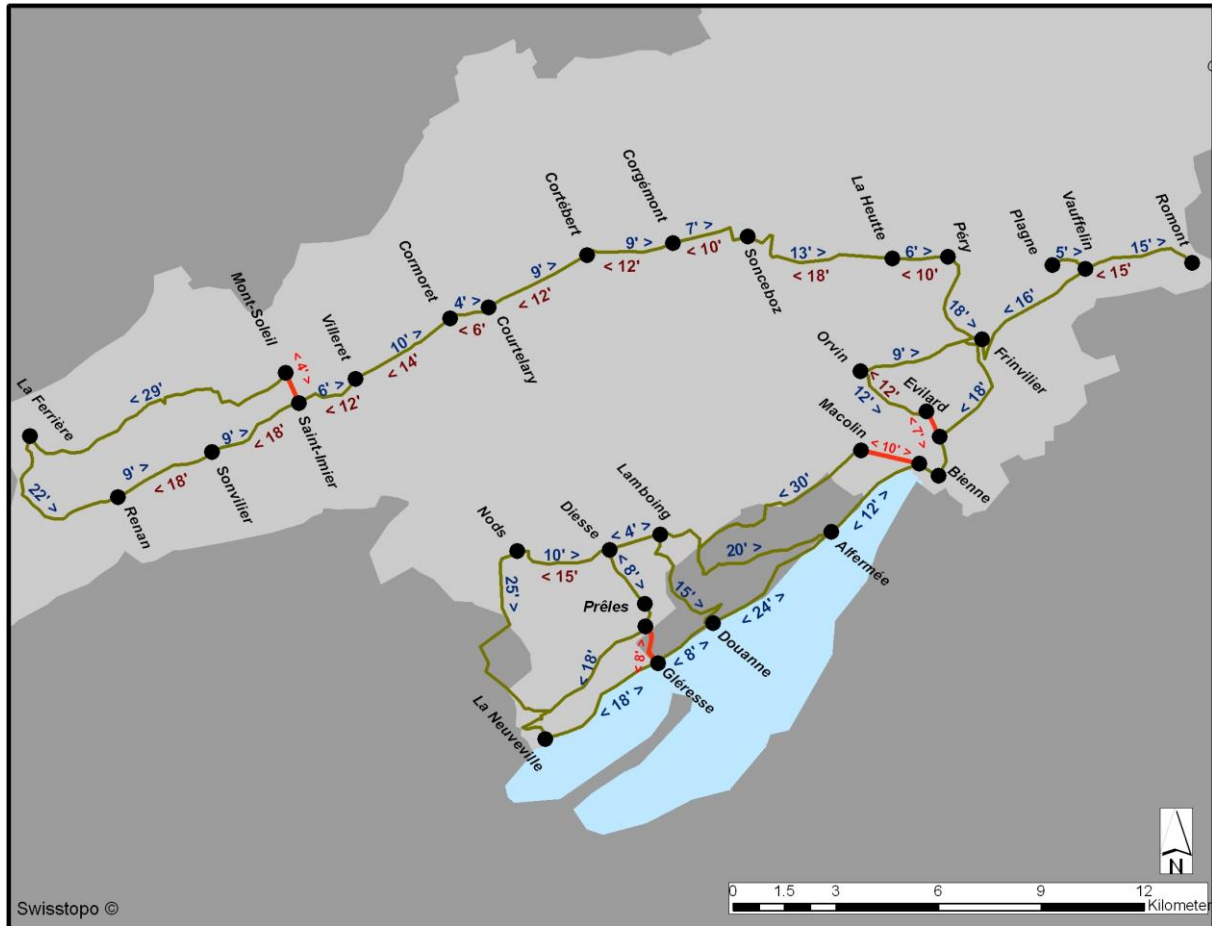
L'état de la situation est le suivant pour la pratique du vélo au quotidien dans le Jura bernois, sur les routes cantonales :

| N° | Tronçon | Aménagement / remarques | Date réalisation |
|----|-------------------------------------|---|------------------|
| 01 | Gorges de Moutier | Pas d'aménagements / forte baisse du trafic attendue (tunnel A16 de Moutier – Choindex) | |
| 02 | Gänsbrunnen – Moutier | Pas d'aménagement planifié. Mesure de modification du tracé de l'itinéraire 54 planifiée via Gänsbrunnen – Court (Chaluet) pour éviter ce tronçon. | |
| 03 | Crémines – Belprahon | Aménagements présents (bandes cyclables sur la route). Suffisant en cas d'augmentation du trafic poids-lourds ? | Après 2004 |
| 04 | Belprahon – Moutier | Aménagements présents (bandes cyclables) | Avant 2004 |
| 05 | Gorges de Court | Pas d'aménagements, secteur très dangereux pour les vélos, surtout à la montée. Forte baisse du trafic prévue avec le tunnel A16 du Graiter. Malgré ce tunnel, une part importante du trafic entre Moutier et Court pourrait se maintenir en l'absence de mesures pour inciter les véhicules à emprunter l'autoroute. | |
| 06 | Court – Pontenet | Le Vélo quotidien peut se pratiquer sur des dessertes agricoles parallèles à la route cantonale. | Avant 2004 |
| 07 | Pontenet – Loveresse –(Reconvilier) | Ce secteur a longtemps été un point noir pour les vélos ; les vélos peuvent désormais passer par un Pont puis une desserte agricole pour arriver à Reconvilier. | 2014 |

| N° | Tronçon | Aménagement / remarques | Date réalisation |
|----|--|--|-----------------------|
| 08 | Reconvilier – Tavannes | Piste cyclable cantonale existante entre les localités | |
| 09 | Tavannes – Tramelan | Une réalisation au croisement de la route qui va au Fuet a permis d'améliorer en partie la sécurité sur ce tronçon | Après 2004 (partiel). |
| | Renan – La Ferrière | Point noir. Cf. Mesure MD-LR.04. | |
| | Renan – Sonvilier | Pas de mesures possibles sur la chaussée existante (nombreux échecs dans les mesures essayées). La coordination avec une planification future est ici essentielle. | |
| | Sonvilier – Villeret | Bandes cyclables existantes | |
| | Villeret – Cormoret | Cf. Mesure MD-LR.03 | |
| | Cortébert-Sonceboz | Bandes cyclables existantes | Terminé en 2013 |
| | Sonceboz (accès A16 Sonceboz Sud) – Péry | Pas de nécessité d'aménagement selon le standard cantonal | |
| | Péry – Bienne | Projet de voie lente, développement par la Confédération (OFROU) | Pas encore connue |
| | Bienne – La Neuveville | Cf. RGSK Seeland. Mesures en cours | |

Figure 59 : Etat actuel des infrastructures pour la pratique du vélo quotidien, dans le Jura bernois, par tronçons.

Entre les différents villages, la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens est tout à fait possible dans le Jura bernois. Les distances sont parfois aussi courtes qu'en ville, mais la perception est peut-être différente. La carte ci-dessous indique schématiquement les temps de parcours entre les villages dans la partie sud du Jura bernois.



3.7.4. Bases récentes dans le domaine du trafic quotidien pour le Vélo

Le nouveau plan directeur sectoriel vélo du Canton de Berne a été approuvé en 2014. Il ne donne pas de mesures, laissant le soin aux régions de les définir et de les prioriser dans la CRTU.

D'un point de vue conceptuel, le nouveau PS Vélo propose un changement de paradigme : auparavant, le but était avant tout de réaliser des bandes cyclables en élargissant la route cantonale. La planification, l'aménagement et l'entretien d'un réseau d'itinéraires sont des tâches que le canton, les régions et les communes doivent accomplir conjointement. Aménager des routes cantonales à grands frais n'entre pas en considération si un itinéraire cyclable assurant une fonction de réseau cantonal et empruntant une route communale ou privée se révèle plus adapté et moins onéreux. Ainsi, la meilleure solution peut aussi consister à sortir le trafic quotidien de la route cantonale. Pour des questions objectives ou non, les études récentes montrent que la question de la sécurité est primordiale pour maintenir l'utilisation du vélo.

Les expériences dans d'autres régions de Suisse et d'Europe montrent que la pratique du Vélo ne dépend pas d'aspects culturels (il n'y a pas de populations plus « écolos » dans certaines villes par rapport à d'autres) ou d'aspects liés à la topographie (pas plus de vélos dans les villes plates). Il est important de démonter ces deux mythes et de faire le constat que la pratique du vélo dépend du niveau de priorité qu'on lui donne dans les infrastructures. Elle dépend donc de décisions politiques.

Dans le Jura bernois, les mesures à venir se baseront notamment sur les résultats de l'étude de corridor réalisée dans le vallon de Saint-Imier, entre Courtelary et La Cibourg (étude Planum Biel AG, octobre 2013).

3.8. Etat des lieux dans le domaine de la mobilité combinée et du management de la mobilité

3.8.1. Généralités

Définition de la mobilité combinée :

Quand on parle de la mobilité combinée dans la CRTU, c'est que l'on vise à inciter les déplacements à pied, en vélo ou même en voiture jusqu'à un arrêt de train (voire de bus). Le but de la mobilité combinée est d'élargir le cercle de la desserte des transports publics, par exemple en faisant les trajets de son domicile à la gare en vélo.

Le canton soutient les infrastructures destinées à favoriser cette mobilité combinée car elles facilitent l'accès aux TP pour des personnes qui habitent en dehors de régions bien desservies. Ainsi, elles permettent de transférer une part de la mobilité en transports individuels motorisés dans les transports publics, ce qui est un des objectifs stratégiques visés par le canton.

Managements de la mobilité :

Le management de la mobilité consiste en un très vaste ensemble de mesures qui peuvent être prises en faveur de l'utilisation de la mobilité douce et/ou des transports. Cela consiste par exemple à mettre en place des conseils sur la gestion de la mobilité dans les entreprises, à réaliser des stations de vélos en libre services, etc. L'association seeland.biel/bienne a réalisé un projet de ce type, notamment en réunissant sur une plateforme internet de nombreuses informations liées à la mobilité : www.mobiclick.ch.

3.8.2. Places de parcs Park-and-Rail (P+R)

Le but des places P+R est de faire le relais de longs trajets en voiture depuis des régions qui n'ont pas une bonne qualité de desserte. Ces places de parcs à proximité immédiate des gares permettent des parages de longue durée dont le prix est combiné avec celui du billet de transport public.

Le nombre de places de parcs de ce type a été calculé dans la première CRTU par « corridors ». La Fiche de mesure concernée dans la première CRTU indique les démarches et le nombre de places pouvant potentiellement bénéficier d'une subvention cantonale pour chaque gare.

Dans ce domaine, la situation n'a pas ou peu évolué depuis la première CRTU.

D'un point de vue des démarches pour la création de nouvelles places P+R, le plan directeur en cours de révision propose (objectif B51) qu'elles doivent figurer dans le Plan du réseau routier (PRR) pour obtenir des financements de la part du canton. Plus de détails figurent sur la fiche de mesure.

3.8.3. Places de parcs Bike + Rail (B+R)

Dans le canton de Berne, les projets B+R (en dehors des agglomérations) peuvent être subventionnés à hauteur de 40% des coûts totaux. Les communes et les entreprises de transports concernées se partagent le reste des coûts ou la recherche des fonds nécessaires.

Pour la pratique de la mobilité combinée le fait de bénéficier d'une station B+R est très incitatif pour les pendulaires. En effet, le risque de vol ou de dégradation des vélos vers les gares est trop élevé pour que la pratique de la mobilité combinée vélo – TP se pratique souvent, ce constat valant aussi pour le Jura bernois.

En outre, il faut désormais compter sur des personnes qui achètent des vélos à assistance électrique, plus chers, et qui ne veulent pas risquer de vols.

Les coûts des installations B+R sont élevés et nécessitent de garantir la vente en suffisance d'abonnements. Pour la VéloStation (B+R) de Delémont qui compte 100 places pour les vélos (mais aussi un atelier de réparation des vélos et des casiers), les coûts totaux de réalisation se sont élevés à 850'000 CHF.

Ces coûts élevés expliquent que les projets B+R se font, selon le PRR en vigueur, principalement dans des villes de plus de 10'000 habitants. Seuls deux projets sont prévus dans des villages de 5-7'000 habitants.

A notre connaissance, il n'y a pas de projets actuellement dans le Jura bernois de station B+R.

Il existe toutefois d'autres solutions faciles à mettre en place et qui ne coûtent pas des centaines de milliers de CHF.

Par exemple, il existe des « boîtes à vélos » pour 1 ou 3-4 vélos, qui peuvent y être déposés en toute sécurité et à l'abri.

Un projet-pilote pour réaliser des boîtes à vélos (réflexion sur les besoins, les emplacements, réalisation avec matériaux et entreprises locales, intégration comme mobilier urbain original, gestion des clefs et des facturations aux utilisateurs) pourrait par exemple être porté par le Parc régional Chasseral.



Cette solution a par ailleurs l'avantage de pouvoir s'adapter rapidement à la demande (ajout d'un élément au besoin si la demande augmente).

3.8.4. Mobilité partagée et management de la mobilité

Non traité dans cette 2^{ème} CRTU.

3.8.5. Covoiturage

C'est un thème qui ne mérite pas un grand développement dans le Jura bernois, car les infrastructures nécessaires au covoiturage ne sont pas utiles dans le Jura bernois.

Les Associations Jura-Bienne et Centre-Jura sont toutefois active dans ce domaine, en soutenant avec le CJB les activités de développement de la plateforme <http://www.covoiturage-arcjurassien.com>.

3.9. Part modale des différents moyens de transports

La part modale des transports exprime la proportion de l'utilisation de chaque type de transport. La connaissance de cette part modale est intéressante à suivre à un niveau Suisse. Au niveau du Jura bernois, de telles données sont difficiles à recueillir.

3.9.1. Evolution récente en suisse

En 2009, 122 milliards de kilomètres-personnes ont été parcourus au total en Suisse sur la route et le rail. Sur ce total, près de 78 % relèvent de la route (trafic motorisé individuel et transports publics), près de 16 % du rail et environ 6 % de la locomotion non motorisée. La part de marché des transports publics sur le rail et la route s'est élevée à 20 %.

Entre 1980 et 2009, la prestation de transport du trafic motorisé individuel a augmenté de 34 % pour atteindre 89,9 milliards de kilomètres-personnes. Avec un taux d'occupation moyen de 1,6 personne par voiture de tourisme, cela correspond à une hausse de la prestation de circulation de quelque 41,9 à 56,3 milliards de kilomètres-véhicules. Avec env. 95 %, les voitures de tourisme représentent la plus grande part de la prestation de transport.

La prestation de transport par les transports publics était en 2009 de 24,4 milliards de kilomètres-personnes, dont 19 milliards parcourus par le rail et 5,4 milliards sur la route. Cela signifie que près de 1,55 fois plus de kilomètres-voitures de tourisme ont été parcourus sur les routes nationales que dans l'ensemble des transports publics sur le rail et sur la route pris ensemble¹.

Depuis 1980, la prestation de transport des transports publics a augmenté de 77 %. En chiffres relatifs, elle a donc crû nettement plus fortement que la prestation de transport du trafic motorisé individuel. Cette forte croissance est surtout due au fort développement de l'offre des transports publics liée au rail, avec un aménagement tarifaire encourageant la mobilité (abonnements).

La part des transports publics au total du transport des personnes sur la route et le rail a diminué dans les années 1970 et au début des années 1980. Alors qu'en 1970, 21 % des prestations de transport étaient encore parcourues par les transports publics, ce chiffre était tombé à 16 % en 1984. Depuis lors, il est remonté à environ 20 %.

3.9.2. Evolution dans le Jura bernois

A compléter ultérieurement si données disponibles dans le cadre de travail de révision du schéma de l'offre de la CRTU.

3.10. Etat des lieux dans le domaine de la nature, de l'énergie, du sport et du tourisme

3.10.1. Généralités

L'état des lieux de ces éléments sera réalisé pour l'examen préalable. Ce n'est pas une priorité pour la 2^{ème} CRTU. Ainsi, seules des modifications en fonction des changements ont été apportées aux Fiches de mesures dans ce domaine. Les éventuelles nouvelles propositions de mesures ne sont formulées que sous forme incitative.

Les changements importants les plus importants dans ce domaine concernent la prise en compte plus détaillée que dans la première CRTU des itinéraires pour la pratique du cyclotourisme et du VTT.

3.10.2. Parcours VTT

Une nouvelle tâche de la CRTU a été inscrite dans le Plan sectoriel Vélo du canton de Berne, approuvé en 2014. Il s'agit de mentionner les parcours pour la pratique du VTT sur la carte CRTU.

Un état des lieux dans ce domaine est fourni sur la Fiche de mesure qui traite du VTT.

A relever que la pratique du VTT a de plus en plus d'adeptes et que les parcours dans l'arc jurassien sont reconnus comme étant particulièrement attractifs. Il s'agit donc de mettre à profit cet avantage et cet engouement pour ce sport.

3.10.3. Itinéraires de cyclotourisme

C'est la fondation Suisse mobile qui gère le suivi et l'organisation des itinéraires de cyclotourisme en Suisse. L'utilisation de ces itinéraires est assez forte en Suisse et constitue une plus-value indéniable d'un point de vue touristique.

Dans le Jura bernois, la situation au niveau des itinéraires de cyclotourisme est donnée sur la carte ci-dessous. Un itinéraire d'importance nationale (07, en orange sur la carte) passe par le Jura bernois, dans le secteur de la Montagne du Droit de Saint-Imier – Renan. L'itinéraire 64 traverse le Jura bernois par les Gorges du Nord au sud. Il n'est pas fréquentable entre Sonceboz et Bienne (pas de voie pour le trafic lent dans les Gorges du Taubenloch), ce qui réduit fortement son attractivité. Par ailleurs, il passe par des endroits dangereux (Gorges de Court surtout). L'itinéraire 54 traverse le Jura bernois d'est en ouest. Enfin, l'itinéraire 23 trouve son épilogue à Tramelan.

On notera encore qu'aucun itinéraire d'importance régionale ou nationale ne passe dans le Vallon de Saint-Imier ni au bord du Lac de Neuchâtel.

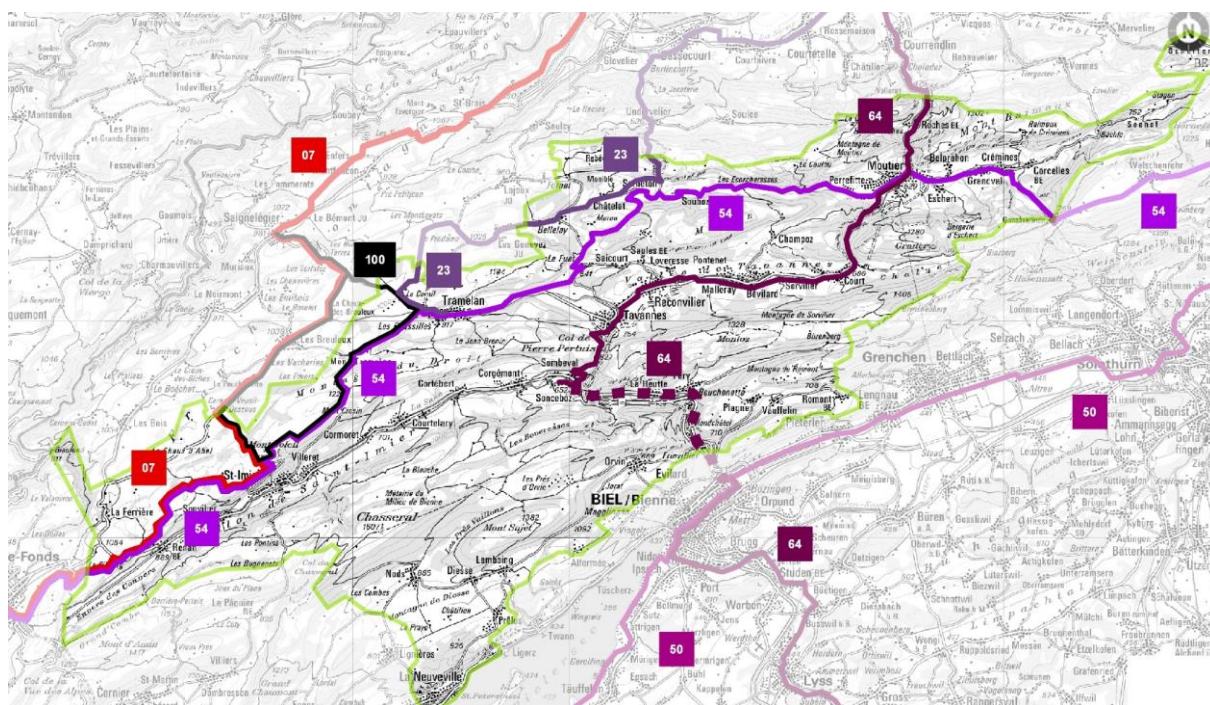


Figure 60 : Etat des lieux des itinéraires pour le cyclotourisme dans le Jura bernois

Un descriptif détaillé de ces itinéraires ainsi que les changements proposés sont expliqués dans le détail dans la Fiche de mesure correspondante.

3.10.3. Domaine des loisirs et des activités touristiques

Il n'y a pas eu d'évolutions à mentionner dans le cadre de la CRTU dans ce domaine depuis la réalisation de la première CRTU. On notera uniquement que Jura bernois tourisme accentue son marketing sur des « phares » touristiques, comme par exemple le site de Bellelay, le massif de Chasseral ou encore la Tour de Moron.

3.10.4. Domaine de la nature et du paysage

Comme déjà mentionné, ce thème n'est pas une priorité à examiner pour la 2^{ème} CRTU.

La région Jura-Bienne et les communes avaient collaboré à la mise en place des réseaux écologiques dans le Jura bernois (Ordonnance sur la Qualité Ecologique OQE). Les 2 projets de réseaux OQE du Jura bernois ont été approuvés. La plupart des agriculteurs du Jura bernois ont participé à ces programmes de mise en réseau et ont en contrepartie obtenu des montants importants de subventions. Malheureusement, le suivi des mesures ne se fait pas et on ne sait pas si elles sont efficaces par rapport aux buts visés.

La nouvelle politique agricole a développé un outil en plus que celui des réseaux OQE afin de rétribuer les prestations paysagères fournies par l'agriculture. Il s'agit des « Contributions à la Qualité du Paysage ». Les montants à disposition pour les contributions aux paysages sont prévus comme suit dans le Jura bernois⁴² :

| Périmètre | Montant annuel des subventions prévu en 2015 | Montant annuel des subventions prévu en 2015 |
|--|--|--|
| Taux de participation des agriculteurs : | 70% | 90% |
| Trois-Vaux | 1.1 millions | 1.3 millions |

⁴² *Qualité des paysages dans le canton de Berne : périmètre des projets Parc régional Chasseral et Trois-Vaux, 2014*

| | | |
|-------------------------|--------------|--------------|
| Parc régional Chasseral | 1.7 millions | 2.2 millions |
| Totaux : | 2.8 millions | 3.5 millions |

Ce thème transversal du paysage pourrait intéresser divers acteurs, mais l'organisation de ces projets par le canton est obscure et les acteurs locaux ne sont pas suffisamment informés.

Il n'est donc encore pas clair si la région et/ou les communes jouent un rôle dans cette nouvelle mise en œuvre des instruments dits « écologiques » de l'agriculture. Il n'est non plus pas clair si les planifications existantes doivent être abrogées ou non. Si ce dossier est suivi par le Parc Chasseral, un suivi régional fait totalement défaut dans les communes hors du PRC.

3.10.5. Energie éolienne

La planification régionale pour les éoliennes reste séparée de la CRTU pour des raisons pratiques. Seuls les parcs éoliens existants figurent sur la carte CRTU.

3.10.6. Carrières et décharges

Comme pour les éoliennes, la planification des carrières et décharges se réalise de manière séparée. Seuls les sites existants figurent sur la carte CRTU.

4. Analyse des forces-faiblesses & besoins d'interventions

Ce chapitre se base abondamment sur les travaux réalisés dans le cadre de la première CRTU. Dans les cas pertinents, nous avons ajouté les Opportunités et Menaces à l'analyse des Forces-Faiblesses (FFOM), ce qui permet de donner à ce stade déjà des indications sur les principaux besoins d'interventions qui sont listés dans ce chapitre.

A relever que dans l'analyse FFOM une vision globale est donnée concernant les Opportunités et les Menaces ; par contre, dans les besoins d'interventions nous nous sommes limités à des listes d'actions possibles dans le cadre de la CRTU ou au moins en relation avec les actions communales ou régionales.

4.1. Analyses FFOM et besoins d'interventions dans les domaines de l'urbanisation

4.1.1. Besoins en surfaces à bâtir

Bref état des lieux :

Le chapitre 5 concernant les bases donne déjà de nombreux éléments concernant l'état des lieux, les forces et faiblesses dans le Jura bernois dans ce domaine, notamment sous l'angle du changement de la législation fédérale.

Le Tableau des forces-faiblesses n'est pas facile à établir à l'échelle régionale, chaque commune présentant des caractéristiques différentes.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Des réserves en zone à bâtir suffisantes dans la plupart des communes pour les 15 prochaines années ; • une dynamique démographique qui permet une gestion des zones d'habitat hors de toute urgence. | <ul style="list-style-type: none"> • Faibles expériences dans la densification dans le Jura bernois • Demande des habitants portant presque uniquement sur l'habitat individuel ; • Géographie des villages : les réserves bien placées d'un point de vue des TP sont faibles, d'où le besoin de densification ; |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • Une remise à plat des PAL, un examen sans tabou des possibilités offertes grâce à la Loi sur les constructions notamment ; • Des possibilités d'extensions de la zone à bâtir en suffisance à proximité de certaines gares • Des possibilités de développements sans recourir à l'ouverture de nouvelles zones à bâtir (anciens sites industriels ou quartiers à réhabiliter) • Mettre en place une véritable politique foncière dans les communes • Partir sur de nouvelles bases, explorer de nouveaux espaces de réflexions. | <ul style="list-style-type: none"> • Freins à la mise en place d'une politique d'urbanisation intercommunale ; • Complexité des dossiers, aspects juridiques, baisse de motivation des conseillers communaux. • Faibles moyens financiers des communes et pas de soutien aux PAL de la part du canton • Des blocages dans la densification empêchent l'ouverture de nouvelles zones à bâtir. • Blocages à cause des Surfaces d'assolement (SDA) possibles en l'absence de possibilités d'échanges intercommunaux de terrains |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

Les besoins d'intervention dans ce domaine seront fortement dépendants de la mise en œuvre de la nouvelle LAT et des outils d'application qui seront fournis par le canton de Berne.

- Densifier dans toutes les communes
- A l'échelle régionale, les projets de densification et la création de nouvelles zones d'habitat importantes se situent prioritairement vers les gares

- Fixer des lignes directrices dans les PAL qui permettent de trouver des solutions de densification qui renforcent la qualité des sites et ne la péjorent pas.
- Améliorer les connaissances relatives à l'urbanisme et à l'architecture, les échanges sur des bons exemples, etc.
- A plus long terme (prochaines CRTU) d'autres besoins d'interventions devront sans doute être examinés :
- Accompagnement pour la mise en œuvre de la LAT et de la Loi sur les constructions (échanges de terrains, gestion de la question de la compensation des surfaces d'assolement, etc.).

4.1.2. Pôles habitats en zone à bâtir

Bref état des lieux :

La Fiche de Mesure A2/I de la première CRTU fait office d'état des lieux pour 2012.

Les pôles habitat dont il est question ici sont des surfaces disponibles dans la zone à bâtir, de plus de 1 ha et bien desservis par les TP. Selon les nouvelles conditions cantonales, les pôles habitat ne peuvent se situer que dans les communes de centre 3 et 4.

| Forces | Faiblesses |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Des réserves de ce type existent dans certains centres et peuvent être mises à disposition pour des projets de pôles (Moutier, Valbirse, Reconvilier, Saint-Imier, Tavannes, Tramelan). | <ul style="list-style-type: none"> • Pas de réserves existantes de ce type dans plusieurs centres régionaux ; • Peu ou pas d'expériences urbanistiques dans ce domaine dans le Jura bernois ; • Faible demande pour ce type de logement actuellement dans le Jura bernois. |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • Mettre à profit la A16 pour attirer de nouveaux habitants ; • Mise en œuvre de la nouvelle LAT (densification) ; • Réaliser des projets urbains non habituels dans le Jura bernois (coopératives d'habitat, mixité des habitants et des usages, éco-quartiers). • Constructions dans le style régional ; | <ul style="list-style-type: none"> • Les pôles définis dans la CRTU sont au final affectés par les communes à une utilisation du sol peu dense et sans qualité particulière ; • Réaliser de mauvaises expériences (d'un point de vue économique ou urbanistique) ; • Manque de demande à moyen et long terme. |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

Besoins d'interventions concernant les pôles habitat :

- limiter le nombre de pôles de la première CRTU (exigence cantonale), ne conserver que les endroits les plus appropriés ;
- les communes concernées par les pôles doivent s'engager à les développer dans le respect des démarches inscrites dans les Fiches de mesures de la ;
- l'attrait d'investisseurs pour ces pôles doit être soutenu par une politique d'AT globalement restrictive (plus ces terrains seront rares, plus il sera intéressant d'y développer des projets de qualité) ou par la mise à disposition des terrains à des coopératives d'habitation.
- développer des projets novateurs (matériaux, habitat dense dans l'esprit de l'architecture régionale, etc.).

4.1.3. Pôles activités existants

Les pôles activités existants d'importance cantonale (Tramelan, Fin des Lovières / Saint-Imier, La Clé) et régionale (Corgémont, Es Cudrie / Moutier, Les Laives / Tavannes, La Combe) ne se prêtent pas facilement à une analyse FF d'ensemble, car chaque pôle existant des caractéristiques différentes.

| Forces | Faiblesses |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Une partie des pôles régionaux destinés aux activités sont relativement bien situés d'un point de vue de la qualité de la desserte (Tramelan, Corgémont). • Le pôle d'activités d'importance cantonale de Saint-Imier sera bientôt desservi par la nouvelle gare CFF de la Clé. • Les pôles industriels constituent des pôles pour les emplois, leur existence est donc reconnue comme importante. | <ul style="list-style-type: none"> • Absence de desserte par les TP pour les pôles de Moutier et de Tavannes. - relativement mauvaise répartition régionale des zones d'activités d'importance régionale et cantonales (pas de zone d'activité d'importance cantonale à Moutier ni dans la vallée de Tavannes / absence de zones d'activités d'importance régionale dans la région du Plateau de Diesse). Pas de réserves existantes de ce type dans plusieurs centres régionaux (Moutier, La Neuveville) ; • Peu ou pas d'expériences urbanistiques dans ce domaine dans le Jura bernois ; • Faible demande pour ce type de logement actuellement dans le Jura bernois. |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • L'ouverture totale de la A16 offrira des opportunités pour les pôles d'importance régionale de Tavannes et de Moutier, proches des jonctions autoroutières. - Les nouveaux arrêts TP prévus dans la CRTU (Saint-Imier, Villeret, Bévillard) sont en liens avec des pôles industriels existants (même si certains n'ont pas d'importance cantonale) ; • Réaliser des projets urbains non habituels dans le Jura bernois (coopératives d'habitat, mixité des habitants et des usages, éco-quartiers). | <ul style="list-style-type: none"> • Concurrence avec d'éventuels nouveaux pôles d'activités d'importance régionale • Pas de renouvellement des infrastructures (réseaux / bâtiments). |

Les besoins d'intervention d'ordre général sont les suivants :

- Catégoriser les pôles existants.
- Intégration de processus d'économie d'énergie et/ou de production d'énergie dans ces pôles existants (projet NPR ?)
- Pour le pôle des Laives à Moutier, le besoin concernant une amélioration de la desserte est traité au chapitre concernant la desserte par bus.
- Eventuels retraits de surfaces existant dans ces pôles pour une affectation à des endroits qui s'y prêtent mieux.

4.1.4. Zones de restructuration et de densification d'importance régionale

Bref état des lieux :

La première CRTU définit 4 secteurs de ce type : Malleray (Schaublin), Péry (Rondchâtel), Reconvilier (Centre – La Boillat), Saint-Imier (Rue des Noyes).

Le site de Malleray-Bévillard (ancienne Schaublin) fait l'objet d'un projet immobilier de grande ampleur (projet Espace-Birse).

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Ces secteurs – on le voit avec le cas de l'Espace Birse – peuvent représenter des opportunités de très grande importance d'un point de vue du développement territorial. | <ul style="list-style-type: none"> • Pas de possibilités d'aides concrètes de la région dans ce domaine. |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • Densification de qualité dans des zones bien desservies • Amélioration de l'image de la traversée du village • Environnement de qualité | <ul style="list-style-type: none"> • absence d'investissement en cas d'abandon de l'exploitation de tout ou partie des sites industriels concernés ; • absence de place offerte dans la région pour les entreprises qui voudraient changer leur site de production |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- Passer la friche de la Schaublin en pôle habitat d'importance cantonale
- Suivi de ces secteurs et coordination avec les autres mesures d'AT et de transport en cas de besoin avéré.

4.1.5. Secteurs prioritaires pour l'extension de la zone à bâtir destinée à l'habitatBref état des lieux :

La première CRTU définit 4 secteurs d'extensions du bâti d'importance régionale dont la coordination est en cours, c'est-à-dire qu'elle présente de bonnes opportunités de réalisation : Sonceboz (vers l'école primaire) A4/I.01, Sonceboz (Les Covos) A4/I.02, Tavannes (Les Cerisiers) A4/I.03, Tramelan (Plain Les Reussilles) A4/I.04.

Dix autres secteurs figurent en tant qu'information préalable dans la première CRTU (cf. Fiche de mesures A4/I), étant donné les nouvelles exigences de la LAT ces secteurs seront pour la plupart à retirer de la CRTU ou à maintenir en information préalable.

Comme mentionné au chapitre sur les bases, le développement de nouvelles zones à bâtir, que ce soit pour l'habitat ou les industries, ne pourra se faire que dans le cadre d'une pondération régionale. Une meilleure coordination entre la CRTU et les intentions communales sera nécessaire.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Quelques secteurs définis dans la première CRTU sont encore potentiellement intéressants • Des secteurs avec une bonne qualité de desserte pouvant être construits existent en quantité dans le Jura bernois | <ul style="list-style-type: none"> • Avec la modification de la LAT les secteurs de ce type doivent être totalement revus • Des besoins avérés assez faibles pour ouvrir des grandes zones pour l'habitat – une rentabilité économique pas facile • Des exigences de densification dans les nouvelles zones à bâtir d'importance régionale qui ne correspondent pas forcément à la demande dans la région. • Peu d'expériences d'intégrations de nouveaux quartiers dans le Jura bernois d'un point de vue architectural |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • Envisager de nouvelles extensions de la zone à bâtir grâce aux nouvelles possibilités de la Loi sur les constructions ; • Mise en place de collaborations intercommunales et fusions de communes ; | <ul style="list-style-type: none"> • Absence de gestion intercommunale (pas de projets de nouvelles zones à bâtir importantes – si celles-ci sont nécessaires). • Des réserves en zone à bâtir suffisantes par ailleurs ; |

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Nouveaux PAL • Mise en place de projets architecturaux innovants | <ul style="list-style-type: none"> • une demande qui reste axés sur la maison individuelle. |
|---|--|

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- Retirer de nombreuses propositions de la première CRTU, car contrairement aux zones d'activités les besoins actuel pour ce type de zones sont faibles dans le Jura bernois.
- Réévaluer les opportunités de l'urbanisation future dans le Jura bernois sans tabou (comme le permet la LC) et dans le but très clair de renforcer l'utilisation des TP, la pratique de la mobilité douce et la qualité de vie dans les centres ;
- Mieux coordonner les mesures de la CRTU avec les projets des communes, établir des conventions au besoin car la politique régionale ne joue pas forcément dans le même temps que la politique communale ;
- Faire des travaux préparatoires pour compenser les terrains
- Tenir compte des SDA
- Informer les communes sur des bons exemples, des pratiques sur des projets de densifications et/ou de nouveaux quartiers.

4.1.6. Secteurs prioritaires pour l'extension de la zone à bâtir destinée aux activités

Bref état des lieux :

La première CRTU a défini des secteurs hors de la zone à bâtir actuelle : Court (La Nancoran) / Bévillard (La Cray) / Loveresse (Le Pont), Sonceboz (Brassière et Blancheterre)

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Des espaces disponibles avec de bonnes caractéristiques d'un point de vue territorial (bon emplacement pour des accès autoroutiers et/ou par les TP) • Des besoins avérés pour une région industrielle | <ul style="list-style-type: none"> • Desserte parfois insuffisante • Mise en concurrence des différents sites |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • Les possibilités de la Loi sur les constructions (LC) • Le besoin pour les entreprises, l'intérêt public qu'elles représentent pour la région en termes d'emplois et de valeur ajoutée. • Offrir des opportunités à des usines de « sortir » de leurs locaux actuels peut créer des opportunités de densifications très intéressantes. | <ul style="list-style-type: none"> • Complexité et démarches juridiques probables suite aux nouvelles exigences de la LAT et de la protection des SDA • Pas de coordination intercommunale • Protection renforcée des surfaces d'assolement |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- Les besoins pour la région de nouvelles zones d'activités sont importants.

Cf. Synthèse du projet de Centre en réseau.

4.1.7. Réseau régional de centres

Bref état des lieux :

Nous nous référons ici au plan directeur en cours de révision (Fiche C_01) et à la synthèse cantonale des CRTU :

Centres régionaux d'importance cantonale (=centre de niveau 3) : Communes importantes pour la politique régionale.

- Moutier et Saint-Imier

Centres régionaux du 4^{ème} niveau :

- La Neuveville / Sonceboz-Corgémont / Tavannes-Reconvilier / Tramelan*

*Du point de vue cantonal, les centres suivants sont "interchangeables" dans le cas de décisions relevant de la politique régionale : Saint-Imier et Tramelan.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Des fusions qui permettent une mise en œuvre de l'aménagement du territoire à une échelle plus grande. | <ul style="list-style-type: none"> Pas de politique coordonnée en aménagement du territoire entre centres doubles de niveau 4 Conditions de mise en œuvre encore floues, ne pouvant pas vraiment être intégrées dans la 2^{ème} CRTU Pour les industries l'échelle de réflexion est plus grande qu'au niveau des communes-centres |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> Les opportunités dépendront de la mise en place d'outils intercommunaux pour la gestion des zones à bâtir (habitat et industries) | <ul style="list-style-type: none"> Des réserves en zone à bâtir suffisantes Pas de coordination intercommunale |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- Justifier (changement de situation suite à la fusion) et intégrer la commune de Valbirse dans le niveau de centre 4.

- Intégrer Tramelan comme Centre de niveau III à part entière.

- Continuer les réflexions et investigations du projet de Centre en réseau de la vallée de Tavannes et Tramelan ainsi que dans le cadre du suivi des zones à bâtir ;

- Evaluer les besoins de coordinations entre les communes selon les ordonnances d'applications de la 2^{ème} révision de la LAT.

4.1.8. Offre, répartition et financement des équipements publics

Bref état des lieux :

- la répartition de l'offre dans le Jura bernois peut être jugée excellente, notamment en ce qui concerne les infrastructures sportives, socio-médicales, scolaires, culturelles

- le financement de ces infrastructures se fait de plus en plus de manière régionale, sur la base de clés de répartition qui doivent convenir si possible à toutes les communes

- Le programme NPR du Jura bernois a plusieurs projets liés à cette thématique (mise en réseau de centre médico-sociaux / gestion régionale des infrastructures sportives).

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Infrastructures bien réparties et diversifiées dans tout le Jura bernois. | <ul style="list-style-type: none"> Mauvaise desserte par les TP de nombreuses infrastructures (sports, santé). Problèmes de coûts, de financements, de financements partagés par toutes les communes ; |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> Réflexions dans le cadre du Programme NPR 2016-2019 du Jura bernois Mise en réseau de ces infrastructures pour améliorer l'offre | <ul style="list-style-type: none"> absence de renouvellement et de rénovation des infrastructures ; absence de consensus dans les clés de répartition financières |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- mise en réseau des infrastructures
- trouver des clés de financements qui conviennent à toutes les communes
- poursuivre le travail de la région dans le domaine de la NPR.

4.1.9. Fixer des ceintures vertes et fixer des limites à l'urbanisationBref état des lieux :

Ces domaines à traiter dans la CRTU ne se prêtent pas à une analyse FFOM.

Principaux besoins d'interventions identifiés pour les ceintures vertes :

Les ceintures vertes sont un mandat d'exécution traité au chapitre 9.3. Il n'y a pas de besoins d'interventions pour cet objet dans la CRTU du Jura bernois pour le moment.

Principaux besoins d'interventions identifiés pour les limites à l'urbanisation :

- Les limites à l'urbanisation définies dans la première CRTU (traits verts sur la carte CRTU) sont à réexaminer (au cas par cas dans le cadre de l'information-participation). Dans la plupart des cas de telles limites ne font plus guère de sens puisque les dispositions de la nouvelle LAT vont fortement restreindre les possibilités d'extension de la zone à bâtir.

- Certaines limites fixées dans les plans directeurs des années 90 sont à réexaminer en fonction des nouvelles dispositions de la LAT. Dans des cas exceptionnels, les décisions prises dans le cadre de la CRTU pourraient supplanter celles fixées dans les plans directeurs régionaux existants, mais en règle générale les plans directeurs des régions Jura-Bienne et Centre-Jura des années 90 restent des bases contraignantes. Pour les prochaines années, la nouvelle LAT ne va pas permettre la mise en zone de terrains hors de la zone à bâtir actuelle, ainsi, dans le Jura bernois, cette question des limites régionales n'est pas une urgence.

4.2. Analyses FFOM dans le domaine des Transports publics**4.2.1. Trafic national**Bref état des lieux :

Ce point ne concerne que très indirectement la CRTU. Un état des lieux est donné au chapitre concernant les bases.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Des bonnes connexions globalement entre le trafic régional et le trafic national, notamment au nœud de Bienne • Améliorations entre Bienne et Neuchâtel (trains toutes les demi-heures et non plus en rafale) | <ul style="list-style-type: none"> • Relations entre trafic national et régional à Moutier |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • Améliorations entre Bienne et Bâle (le rapport PRODES 2030 de la CTSO compte sur une cadence à 30 minutes de trains rapides avec une insertion optimale aux nœuds de Bâle et Bienne. | <ul style="list-style-type: none"> • Absence de réalisation des infrastructures nécessaires sur la ligne Bienne – Bâle, non réintroduction des liaisons directes à Bienne en direction de la Suisse romande. • Détériorations des correspondances avec le trafic régional aux nœuds de Bienne • Manque d'investissements dans les infrastructures régionales pour s'adapter aux changements d'horaires dans les nœuds (doubles voies, mesures d'accélération, assainissements de certaines gares. |

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Faible menace : Le projet de PRODES 2030 de cadence à 30 minutes entre Bâle et Bienne implique une péjoration de la ligne Bienne – Belfort (plus de trains directs depuis Delémont). De Bienne l'accès au TGV serait plus pratique en allant à Bâle. |
|--|--|

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- inscrire les mesures d'améliorations sur la ligne Bienne-Bâle dans la liste des éléments du Plan directeur cantonal qui relèvent d'une importance particulière.
- réaliser les investissements sur les infrastructures qui permettent de gagner du temps sur les parcours.

4.2.2. Trafic régional

Bref état des lieux :

L'état des lieux actuel est donné dans les bases.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Une bonne partie des villages du Jura bernois est connectée au réseau ferroviaire et 2/3 des habitants du Jura bernois ont accès à une desserte par les TP ; • Les correspondances du Jura bernois à Bienne en direction d'autres destinations (par exemple Berne) sont bonnes • Des lignes régionales qui sont aussi importantes pour les transports scolaires et comme offres touristiques ; | <ul style="list-style-type: none"> • Des gares avec un potentiel de clients très faible • Des correspondances très mauvaises au nœud de Moutier • Des horaires parfois encore non continus ou différents selon les heures • Le système coupe-accroche qui a du mal à fonctionner |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • Les nouvelles technologies permettent un emploi facilité des solutions de mobilité publique, douce et combinée et contribueront à renforcer leur utilisation si les conditions-cadres sont favorables ; • Des possibilités de développement en AT près des gares encore nombreuses (densification) ; • Des projets limitrophes avec une incidence indirecte positive sur l'utilisation des TP dans le Jura bernois (Regiotram⁴³ / Liaison rapide Le Locle-Neuchâtel / Liaison Bienne – Belfort / projet de RER canton du Jura). • Introduction récente du tarif Libero. • Le développement de zones d'activités vers les arrêts TP. • Les améliorations prévues dans les infrastructures (2 nouveaux arrêts). | <ul style="list-style-type: none"> • Absence d'amélioration prévue d'ici à 2030 de la situation entre Malleray et Moutier et dans les correspondances au nœud de Moutier. • Des restrictions budgétaires à tous les niveaux institutionnels ; • Pas de changements des habitudes dans la population du Jura bernois où les transports publics ne semblent concerner que les personnes « captives » ; • Trop faibles incitations de l'AT et des infrastructures routières en faveur des TP ; • Remise en cause de la solidarité intercommunale dans le financement des TP (financement CRT1) ; • Une baisse de l'attractivité des TP due à l'ouverture de la A16 sur tout son tronçon ; • La fermeture de ligne avec un taux de rentabilité faible, comme c'est le cas pour toutes les lignes régionales du Jura bernois. • Le programme PRODES indique que l'intégration des R et RE des lignes 225 et 226 doit être assurée mais ne mentionne. |

⁴³ Ce projet est pour l'instant suspendu pour des raisons financières, cela reste une mesure à long terme dans le projet d'agglomération de Bienne.

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Une augmentation du prix des TP par rapport à la mobilité TIM ; |
|--|---|

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- Le projet PRODES maintient une grosse lacune dans le réseau du Jura bernois (pas d'intégration assurée du R au nœud de Moutier / pas de cadence à la demi-heure sur le tronçon Moutier-Malleray) qui affaiblit tout le système des TP dans le Jura bernois. Une amélioration pour le tronçon Malleray – Moutier et pour les correspondances à Moutier en général est nécessaire, et pas après 2030. Cette lacune est inacceptable entre une ville de 7'000 habitants et une vallée (Court – Tavannes) qui compte plus de 11'000 habitants.
- Les processus d'AT doivent inciter à une augmentation de l'utilisation des TP (principale recommandation étude Gentizon 2014)
- Création de nouveaux arrêts TP aux endroits où ils auront le plus d'impacts positifs (Valbirse, La Cray et Villeret) à court et moyen terme.
- Des améliorations de correspondances sont à résoudre au nœud de Moutier en premier lieu ; il n'est pas acceptable de ne pas avoir de correspondances entre l'ICN en provenance de Bâle qui arrive en gare de Moutier (aux minutes 51) et le Regio qui part de Moutier à cette même minute en direction de Tavannes.
- Inciter la population à prendre les TP.

4.2.3. Liaison route-rail

L'intégration de ce point dans la CRTU n'a pas été possible en l'absence de données de bases

4.3. Analyses FFOM dans le domaine des Transports individuels motorisés

4.3.1. Routes nationales

Bref état des lieux :

A 16 terminée en 2017 / Projet UPlan dans les Gorges du Taubenloch (rénovation des tunnels, séparation du trafic lent).

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • La connexion au réseau autoroutier va considérablement désenclaver le Jura bernois | <ul style="list-style-type: none"> • Points noirs routiers du Taubenloch et de La Neuveville |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • Revoir les aménagements routiers dans les centres de villages après l'achèvement A 16 • favoriser la mobilité douce dans les Gorges de Court et de Moutier notamment. | <ul style="list-style-type: none"> • Passage du trafic poids-lourd en dehors de l'autoroute (économies de kilomètres) • Baisse du trafic de transit pas assez marquée dans les traversées de villages |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- requalification des traversées de villages
- mobilité douce à favoriser dans les tronçons des Gorges
- une fois l'A16 ouverte sur toute sa longueur, étudier les flux, notamment de poids-lourds, et prendre les mesures nécessaires pour inciter à ce que le trafic de transit ne se fasse que sur la A16.

4.3.2. Contournements routiers

Pas d'analyse FFOM pour ce point. Le seul contournement routier dont on a parlé c'est celui de Reconvilier. Il n'a plus de raison d'être dans la situation actuelle.

Besoins d'interventions : aucun à notre avis.

4.3.3. Exploitation des routes cantonales

Deux projets d'étude de corridor sont envisagés dans le Jura bernois : Rive gauche du Lac de Bienne / Etude de Corridor Tavannes – Roches / Moutier-Grandval une fois la A16 terminée. Une analyse FFOM n'est pas nécessaire pour ces mesures.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Un réseau routier cantonal de qualité qui dessert toutes les communes du Jura bernois | <ul style="list-style-type: none"> • aucune à notre avis |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • sans objet spécifique ici (cf. routes nationales / mobilité douce). | <ul style="list-style-type: none"> • Déclassement de certains tronçons de routes cantonales (cas possibles pour les communes fusionnées) • Augmentation très forte du trafic sur certains tronçons, augmentation du nombre de poids-lourds. |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- Prendre les mesures nécessaires pour inciter à ce que le trafic de transit ne se fasse que sur la A16.
- Maintien des prestations cantonales sur les accès aux villages.

4.3.4. Augmentation des capacités

Cette catégorie de projet concerne des aménagements routiers nécessaires pour désengorger des tronçons, elle est sans véritable objet dans le Jura bernois. A noter que nous y avons intégré le projet d'agrandissement du tunnel du Pichoux.

4.3.5. Traversées de villages

Bref état des lieux :

La fin du chantier de la A16 va considérablement changer les flux de trafic au sein des villages de la Vallée de Tavannes, et un peu aussi à Moutier.

L'expérience réalisée récemment à Saint-Imier est globalement très positive et peut encourager d'autres communes à réaliser ce type de mesures.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Exemple récent des aménagements à Saint-Imier | <ul style="list-style-type: none"> • La structure de base des villages dans le Jura bernois, souvent coupés en 2 par la route, sans véritables centres, sans lieux de rencontre. |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • Fin du chantier de la A16 • Favoriser la mobilité douce • Améliorer l'image des traversées de villages dans le Jura bernois • Améliorer l'attrait des objets immobilier et des locaux commerciaux dans les centres. | <ul style="list-style-type: none"> • Pas de volonté de la / des commune(s) / pas de financement • Baisse du trafic de transit pas assez marquée dans les traversées de villages • Le processus de densification non coordonné avec la requalification des routes |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- priorité pour ces prochaines années : traversée de Tavannes / acceptation politique et financière

- coordination nécessaire avec d'autres domaines (gares / zones à bâtir)

4.3.6. Sécurité du trafic

Selon les données reçues par le canton, il y a trois points noirs pour les accidents dans le Jura bernois : La Roche Saint-Jean, entre le Mont-Crosin et Les Reussilles, entre Renan et La Cibourg.

Les points noirs pour la pratique du Vélo sont traités sous le thème mobilité douce.

Dans ces conditions une analyse FFOM n'est pas nécessaire pour ce domaine.

4.4. Analyses FFOM dans le domaine de la mobilité douce

Bref état des lieux :

Cf. Chapitre 5.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Un réseau de bandes et de pistes cyclables qui s'étoffe. • Une région attrayante pour la pratique du cyclotourisme ; • Une région attrayante pour la pratique du VTT ; | <ul style="list-style-type: none"> • Un nombre d'utilisateurs pour le vélo quotidien faible globalement dans le Jura bernois • Une « culture » du vélo au quotidien encore marginale. • Des dénivellations importantes dans les principales villes (Moutier / Saint-Imier / Tramelan) • Une densité urbaine faible, des distances parfois importantes entre les villages, des conditions hivernales sur plusieurs semaines • Une absence de facilités pour la pratique du vélo (pas de B+R / pas souvent des places de parcs vers les commerces / places de parcs vers les gares pas assez sécurisées). |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • L'ouverture de la A16 sur tout son tronçon permet de sécuriser des tronçons ; • Le développement des vélos à assistance électrique ; • La création de voies pour la mobilité douce dans les Gorges de Court, de Moutier et du Taubenloch ; • La mobilisation de nouvelles énergies en faveur du vélo (section Pro Vélo Jura bernois fraîchement créée) • L'utilisation des nouvelles technologies (réservation de vélos / combinaisons rail, route, vélo, etc. | <ul style="list-style-type: none"> • Une baisse de l'utilisation du vélo chez les jeunes (raisons sécuritaires surtout) • Une augmentation du volume de trafic sur les routes cantonales ainsi que des gabarits des véhicules. • La diffusion du passage de poids-lourds en dehors de la A16 (Grandval notamment) |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

Dans les secteurs urbains, la pratique du vélo est très fortement encouragée par la mise en place d'infrastructures qui la privilégient et lui donnent la priorité. Elle dépend donc de décisions politiques.

- donner les priorités aux vélos lors de chaque projet d'aménagement sur les routes communales (centres 3 et 4) et cantonales

- prendre des mesures politiques claires pour améliorer la sécurité dans les points noirs restants que sont les Gorges de Court et de Moutier.

- mettre à disposition des endroits sûrs pour déposer ses vélos vers dans les gares des centres de niveau 3 et 4 en premier lieu.

- Pour le cyclotourisme : amélioration continue de certains itinéraires pour la pratique du cyclotourisme

- pour le VTT : améliorer la qualité du marquage, la qualité des itinéraires, la qualité des offres liées à cette pratique, faire du Jura bernois un lieu reconnu pour la pratique de cette activité.

4.5. Analyses FFOM dans le domaine de la mobilité combinée & le management de la mobilité

4.5.1. Places P+R

Bref état des lieux :

Le nombre de place P+R a très peu évolué à notre connaissance depuis la première CRTU.

Le modus operandi développé dans la première CRTU était le suivant : seules les communes qui pratiquent une politique de par tage (avec contrôle) autour des gares CFF peuvent bénéficier de places subventionnées.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Des places suffisantes à notre connaissance dans la plupart des secteurs importants pour le P+R | <ul style="list-style-type: none"> Pas de volonté politique de mettre en place une politique de par tage dans les petites communes |
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> Aucune à notre connaissance | <ul style="list-style-type: none"> Absence de volonté politique de mettre en place une politique de par tage |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

Les besoins d'interventions dans ce domaine sont faibles et ne concernent pas beaucoup la région. A notre sens, il s'agit en premier lieu de

- Prévoir la création de places P+R en coordination avec les projets de nouveaux arrêts TP
- Prévoir la création/l'augmentation de places P+R si nécessaire dans le cas de requalifications de gares et de leur zone proche (Moutier / Court / Reconvilier / Tavannes ? / autres ?).
- Un des endroits les plus intéressants pour des places P+R se situe à la gare de Frinvillier, mais il n'y a pas de solution pour un emplacement à mettre à disposition.

4.5.2. Places B+R

Bref état des lieux :

Il n'y a pas de projets B+R dans la région. Le Jura bernois constitue à ce titre une exception dans le canton de Berne. Selon la synthèse cantonale sur les CRTU (cf. Introduction), des investissements importants sont en effet prévus dans les autres régions pour développer ces B+R qui sont importants pour rendre possible l'utilisation du vélo au quotidien. En effet, en l'absence d'endroits sécurisés pour déposer son vélo, les gens ne laissent pas leur vélo vers les gares en raison des vols et déprédations systématiques qu'ils subissent. Cette état de situation va sans doute encore se renforcer, car les vélos deviennent de plus en plus sophistiqués (par exemple les Vélos à assistance électrique), et les utilisateurs ne veulent pas prendre le risque de les perdre.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

| Forces | Faiblesses |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Projets à réaliser avec des projets de requalification de gares | <ul style="list-style-type: none"> trop faible nombre d'utilisateurs sauf exceptions |

| | <ul style="list-style-type: none"> • Considérer les projets B+R comme du luxe pour le Jura bernois |
|--|--|
| Opportunités | Menaces |
| <ul style="list-style-type: none"> • Les projets de requalification autour des gares • Dans les gares de centres plus modestes, profiter de locaux non utilisés pour les mettre à disposition à faible coûts d'utilisateurs du vélo. | <ul style="list-style-type: none"> • Coûts par utilisateurs trop élevés • Pas assez d'utilisateurs (à l'heure actuelle) • Considérer les projets B+R comme du luxe pour le Jura bernois |

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- les communes suivantes, entre autres, devraient réfléchir à mettre en place un projet B+R : Moutier / La Neuveville / Saint-Imier / Reconvilier / Tavannes
- En cas de requalification autour des gares le B+R doit faire l'objet d'une analyse
- faire mûrir les projets jusqu'à une proposition de financement de +/- 30% afin que la CRTU puisse intégrer le projet et que le PRR puisse le reprendre pour que le co-financement cantonal soit possible.

4.5.3. Conception Mobilité globale

Bref état des lieux :

Dans la première CRTU, il est fait mention qu'une conception globale pour la mobilité serait préparée pour la 2^{ème} CRTU.

Depuis lors, l'ARJB a travaillé sur ce thème, notamment sous l'angle de la stratégie énergétique et à l'occasion du mandat énergie qu'elle a mené pour le Parc régional Chasseral. Il est ressorti des nombreuses discussions et contacts avec les acteurs régionaux que le thème de la mobilité – au moins d'un point de vue de son impact sur la consommation d'énergie – était extrêmement difficile à traiter, du moins à l'échelle du Jura bernois et avec les compétences données aux régions et aux communes.

Si tout le monde admet qu'il faut agir puisque 30% de notre consommation énergétique est liés à notre mobilité et que les sources d'énergies pour la mobilité sont à ce jour constituées à 100% d'énergie fossile et exogènes, les pistes ou les moyens d'actions semblent décourager tous les acteurs.

En l'absence d'actions identifiées directement sur la gestion globale de la mobilité, les propositions pour la 2^{ème} CRTU sont les suivantes :

- Une conception mobilité ne sera pas réalisée pour la 2^{ème} CRTU car elle ne ferait peu de sens actuellement dans le Jura bernois
- Les mesures en faveur de la mobilité douce et intermodale sont pour l'instant surtout indirectes (AT)
- La région réévalue le besoin d'agir dans ce domaine régulièrement

Ce domaine ne fait ainsi pas l'objet d'une analyse FFOM.

Malgré le fait de ne pas traiter ce domaine dans un concept, la région continuera à être active dans le domaine de la mobilité douce et combinée dans ses prises de positions, en mettant à disposition des informations sur ses sites internet, en poursuivant sa collaboration avec l'OPC dans ce domaine, etc.

5. Principes de développement, Conceptions directrices & Stratégies de mise en œuvre

5.1. Principes de développements

| | Cohésion territoriale | Equilibres démographiques et économiques | Développement urbain coordonné et de qualité |
|------------------------------------|---|--|--|
| Contexte | Malgré un poids politique, économique et démographique, assez faible, le Jura bernois est un territoire important dans le fonctionnement institutionnel et fonctionnel du canton de Berne et de la Suisse (zone francophone / importance du secteur Ilaire / inscription dans plusieurs espaces fonctionnels). | Le maintien des services et des infrastructures, l'occupation décentralisée du territoire, la solidarité entre les générations etc. nécessitent la recherche d'un équilibre démographique et spatial dans le Jura bernois. Le Jura bernois ne possède pas d'agglomération mais une certaine marge de manœuvre au niveau de ses zones à bâtir, à proximité de pôles emplois. | Un développement urbain harmonieux, densifié et mieux centré constitue un défi sérieux pour le Jura bernois, la construction étant actuellement avant tout orientée vers des objectifs purement fonctionnels et le marché portant avant tout vers la maison individuelle. |
| Principes directeurs développement | A1 : Maintenir la qualité des liens entre les espaces fonctionnels (accès / desserte par la route et les transports publics) du Jura bernois qui sont tant l'Arc Jurassien (selon territoire Suisse) que Bienne et le Seeland (CR BE). La stratégie d'agglomération de Bienne joue un rôle important concernant la coordination du trafic. A2 : L'infrastructure de base actuelle des TP est maintenue car elle lie tous les espaces fonctionnels. | B1. Le Jura bernois peut absorber une partie de la croissance démographique des agglomérations dans le respect des conditions du Plan directeur cantonal et avec des impacts sur les transports, la nature et le paysage plus faibles que dans d'autres régions où la densité de population est plus forte. B2 : Pour les communes hors des centres et des axes de développement, un maintien des actifs et des familles est visé; le plus important dans ces communes consiste à conserver le patrimoine et à réhabiliter les volumes disponibles. | C1 : La densification est un processus global qui doit avoir des impacts positifs sur la qualité de vie, le patrimoine bâti, la mobilité, la gestion des coûts communaux dans le domaine des infrastructures. C2 : Les zones à bâtir mal placées aujourd'hui et les zones non bâties bien desservies doivent pouvoir être examinées sans tabous et transférées aux meilleurs endroits ou bâties. C3 : Les aménagements routiers soutiennent les buts de la densification urbaine et de l'amélioration de la qualité de vie dans les centres. |
| Stratégies | <ul style="list-style-type: none"> Les centres de niveau III et IV sont sur un réseau ferroviaire qui propose des cadences à la demi-heure, de et à partir des nœuds (Bienne, La Chaux-de-Fonds, Moutier, Neuchâtel). | <ul style="list-style-type: none"> Mettre en place les conditions en aménagement du territoire nécessaires pour le développement d'industries et la diversification du tissu industriel sans concurrence intercommunale. Coordonner les besoins en zones à bâtir entre les Centres et à terme avec les agglomérations alentours, et notamment Bienne. | <ul style="list-style-type: none"> Etablir les coordinations intercommunales en aménagement du territoire et les outils nécessaires là où les besoins sont avérés. Créer des incitations claires à la mobilité douce en synergie avec d'autres domaines (AT / routes / AF) Mettre en place des conditions de bases qui permettent la pratique de la mobilité douce, y compris piétonnière, en sécurité. |

| | | | |
|---------------------------|--|--|---|
| Objectifs d'effets | <ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation de la part modale des TP assure leur maintien à long terme. | <ul style="list-style-type: none"> • Développement de nouvelles zones d'activités bien desservies par les TP ou l'A16 • Densification sur des zones de restructuration • Réalisation de zones d'activités sur la base de réflexions intercommunales et promotion assurée de manière intercommunale aussi. | <ul style="list-style-type: none"> • Pas de blocages dans l'aménagement du territoire malgré une complexification des procédures • La densité urbaine augmente dans les zones bien desservies par les TP. • L'image des centres de village est meilleure • Des incitations claires à la mobilité douce en synergie avec d'autres domaines (AT / routes / AF / nature) sont créés • Les PAL des centres intègrent de nouvelles exigences (Surfaces d'assolement / Planification des paysages / Plans directeurs énergie). |
|---------------------------|--|--|---|

Figure 61 : Principes directeurs du développement, stratégie de mise en œuvre et effets visés

Les grands principes de développement font la synthèse – dans le contexte du Jura bernois – des planifications supérieures, des forces-faiblesses du Jura bernois et des besoins d'interventions.

Cette conception a été retravaillée par rapport à la première CRTU pour les raisons suivantes :

- La ré-organisation forte au niveau de l'aménagement du territoire demande de nouveaux principes et nouvelles stratégies à définir ;
- Des lignes TP sont régulièrement menacées (lignes 411 et 226) ; il faut des principes forts si on veut leur maintien à long terme ;
- Une adaptation de la CRTU Jura bernois aux objectifs et principes directeurs définis dans le plan directeur cantonal est nécessaire, mais si ce plan directeur n'est pas encore validé le cadre donné par la législation fédérale ne pourra pas changer.

5.2. Conception directrice – projet de territoire pour le Jura bernois

La réalisation d'une conception directrice globale (prenant en compte tous les thèmes de la CRTU) est demandée par le canton.

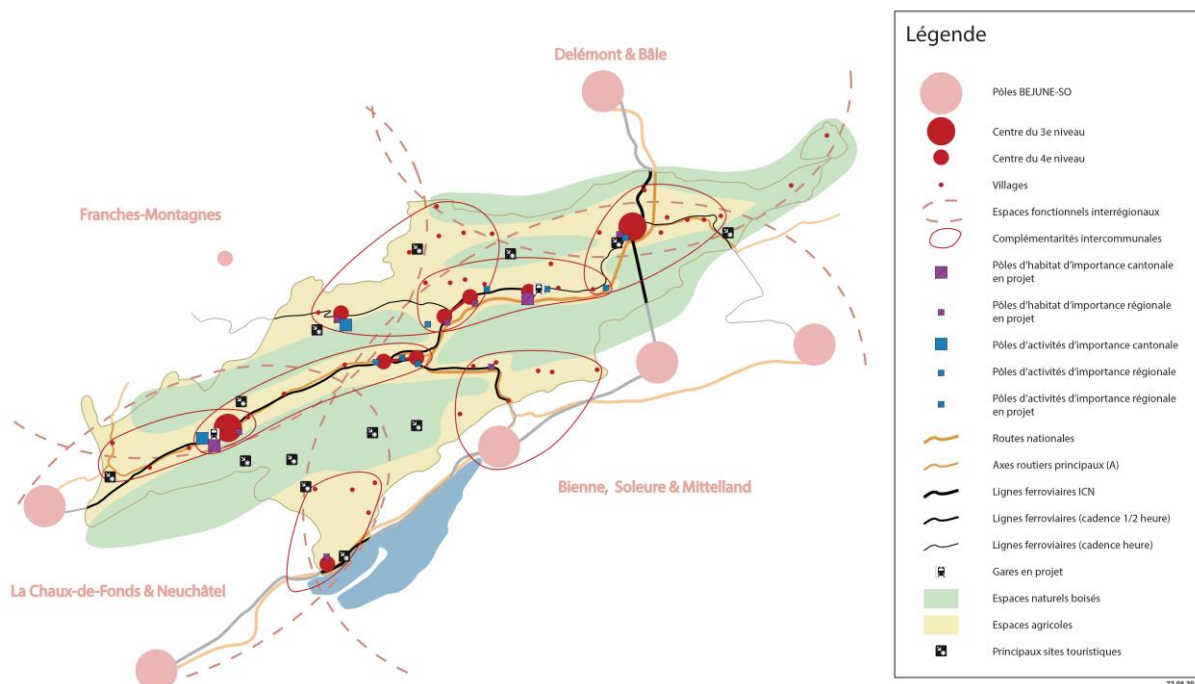


Figure 62 : carte du Jura bernois, selon le projet de territoire du canton de Bern.

La carte ci-dessous reprend celle du plan directeur cantonal. Quelques éléments supplémentaires comme par exemple les centres urbains de La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel, Delémont et Soleure ont été ajoutés pour tenir compte des réalités du Jura bernois.

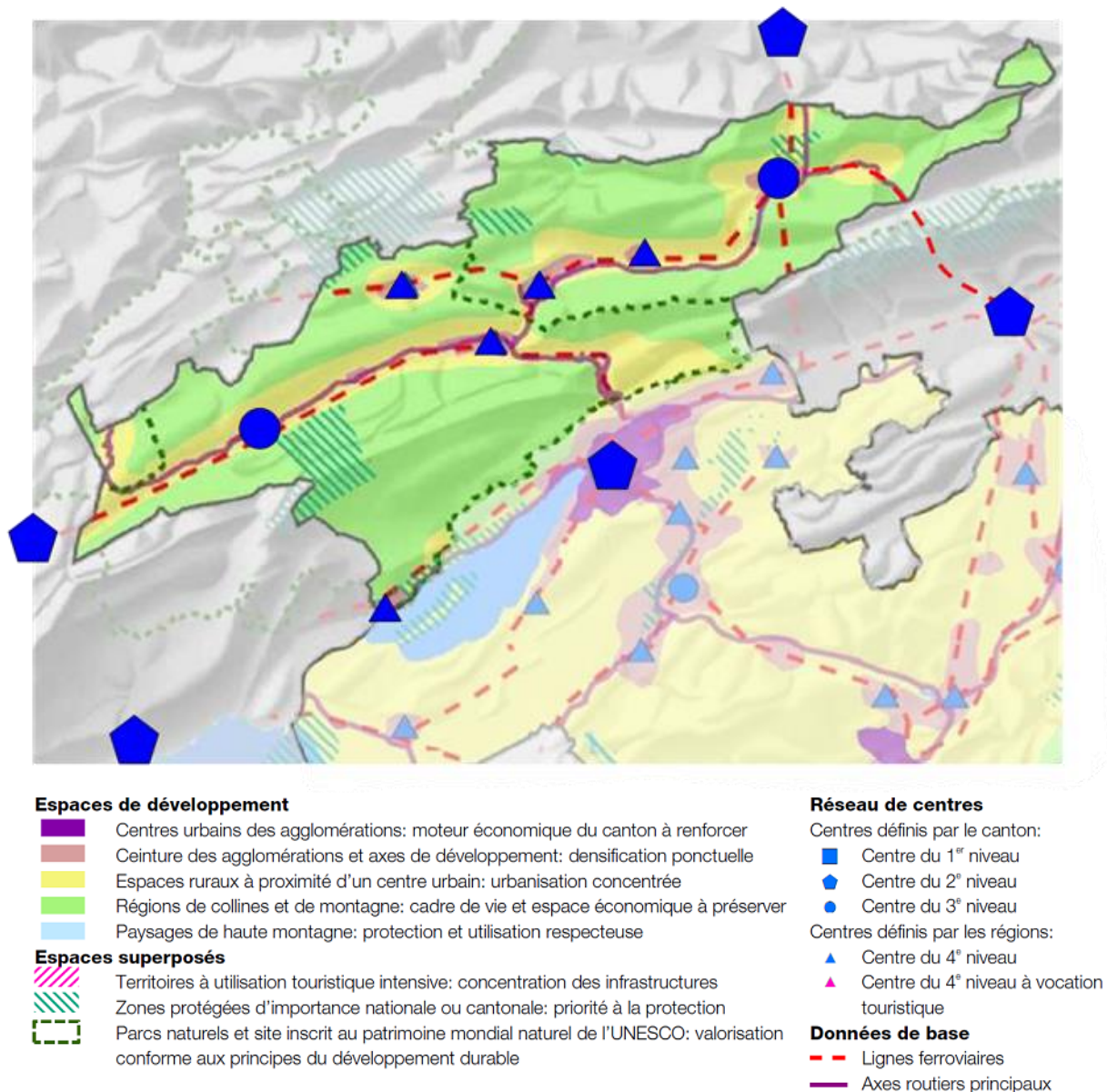


Figure 63 : carte du Jura bernois, selon le projet de territoire du canton de Bern.

Comme l'indique la carte ci-dessous, le Jura bernois est à l'interface de 2 grands types d'espaces fonctionnels différents définis dans le projet de territoire suisse : la région de la ville fédérale et la région de l'Arc jurassien.

A ce titre, on peut relever les principales orientations stratégiques pour le développement territorial de l'Arc jurassien :

a) Maintenir et améliorer les conditions générales pour l'industrie de précision. Cela implique la mise en place de conditions optimales en matière d'aménagement du territoire (terrains disponibles), mais aussi une amélioration de la mise en réseau des villes de petite et moyenne importance, notamment par les transports publics. Le projet de territoire suisse indique aussi qu'il est nécessaire d'améliorer la qualité du bâti existant pour améliorer les conditions-cadres du développement économique de l'Arc jurassien.

b) Améliorer les liaisons de transports internes et externes. Un meilleur raccordement entre les centres ruraux est nécessaire. Il y a également lieu d'améliorer les liaisons avec les espaces métropolitains voisins et les grands centres de Suisse et de France.

c) Maintenir un cadre naturel intact et unique.

Les principales orientations de projet de territoire suisse concordent avec les objectifs stratégiques et les mesures définies dans cette 2^{ème} CRTU.

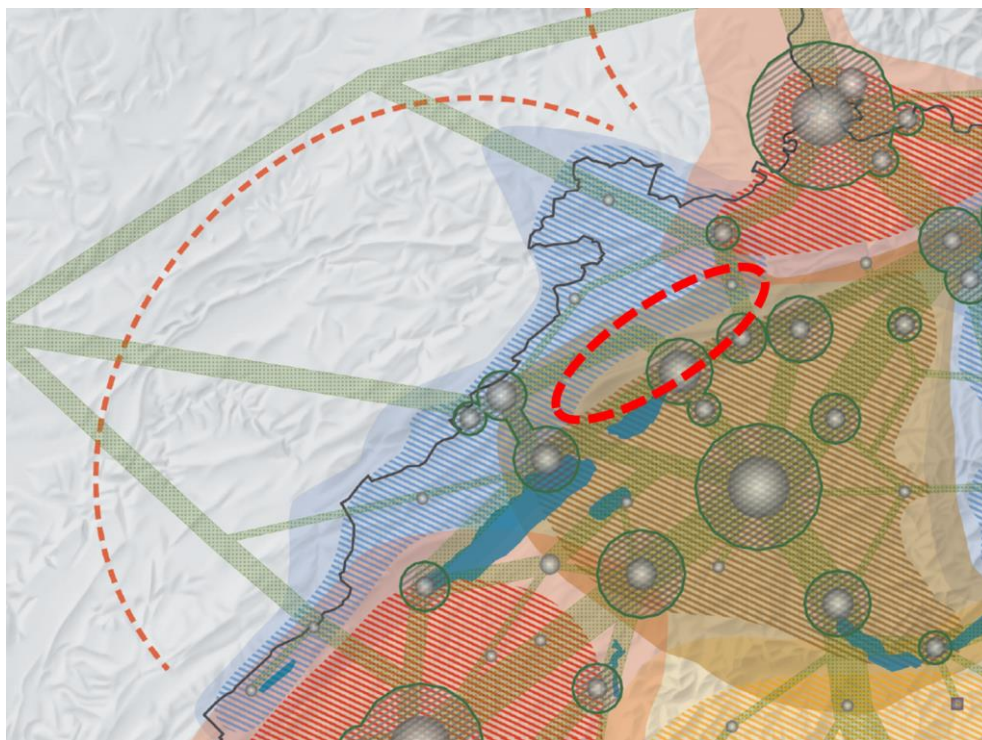


Figure 64 : Le Jura bernois dans le projet de territoire Suisse

5.2.1. Conception directrice 2030 pour les zones à bâtir

Cette conception directrice est décrite de manière qualitative, les objectifs principaux sont les suivants :

1. L'urbanisation est une base essentielle pour la création de conditions favorables à l'augmentation de l'utilisation des TP et au recours à la mobilité douce. Ainsi, les nouvelles zones à bâtir d'importance régionale se situent uniquement dans les communes centres et situées sur les axes de développement, avec une bonne qualité de desserte.
2. La densification urbaine se fait au travers de projets de qualité, avec des planifications qui tiennent compte d'une situation globale en lien avec d'autres domaines (énergie, mobilité douce, espaces verts, etc.)
3. Les zones de restructuration sont mises à profit en fonction des possibilités.
4. Un suivi de l'évolution permet de ne pas mettre des surfaces en zones tant qu'il y a des possibilités de construire ou rénover dans le tissu existant.
5. Les communes qui ont des pôles habitat ou activités doivent « jouer le jeu », c'est-à-dire ne pas céder ces terrains à des investisseurs qui ne respecteraient pas les exigences minimales émises dans les fiches de mesures de la CRTU. C'est la rareté de ces terrains qui doit les rendre à court et moyen terme intéressants pour des investisseurs et dans le cadre de qualité donné.
6. L'analyse montre que la presque totalité des communes devront densifier leur zone à bâtir existante avant d'envisager d'éventuelles extension. Au vu des importants changements législatifs à prendre en considération, les questions relevant de l'Aménagement du territoire vont constituer un défi pour les communes ces prochaines années, et c'est pourquoi nous leur recommandons de réaliser des « projets de territoires ».

- Les communes-centres (niveau 3 et 4) mettent en œuvre une politique du logement afin de prendre en compte le vieillissement de la population.

Les objectifs pour les zones d'activités sont mentionnés ici :

- Les zones d'activités d'importance cantonale et régionale sont coordonnées entre elles afin d'éviter au maximum une mise en concurrence ;
- Un système d'échanges de terrain est mis en place, si nécessaire, afin que l'ouverture de zones d'activités reste possible, surtout si chaque m² de surface d'assolement doit être compensé (cf. bases).
- Des zones d'activités de typologie différente sont définies (peu d'emplois => vers les jonctions autoroutières / nombreux emplois => dans des zones d'activités desservies par les TP). Un suivi de l'occupation des zones d'activités est réalisé par la région.

5.2.2. Conception directrice 2030 pour les transports publics

La conception directrice 2030 pour les TP de la CRTU pose des attentes relativement simples :

- Maintien de toutes les lignes (cf. Principes du développement)
- Une cadence horaire et continue du matin au soir pour tous les arrêts TP
- Une cadence semi-horaire et continue pour les villages du niveau de Centre III et IV
- Des bonnes correspondances (5-10 minutes d'attente) dans les nœuds

Le schéma suivant synthétise les propositions et indique les nouveaux arrêts TP ainsi que les arrêts qui pourraient être mis sur demande au besoin.

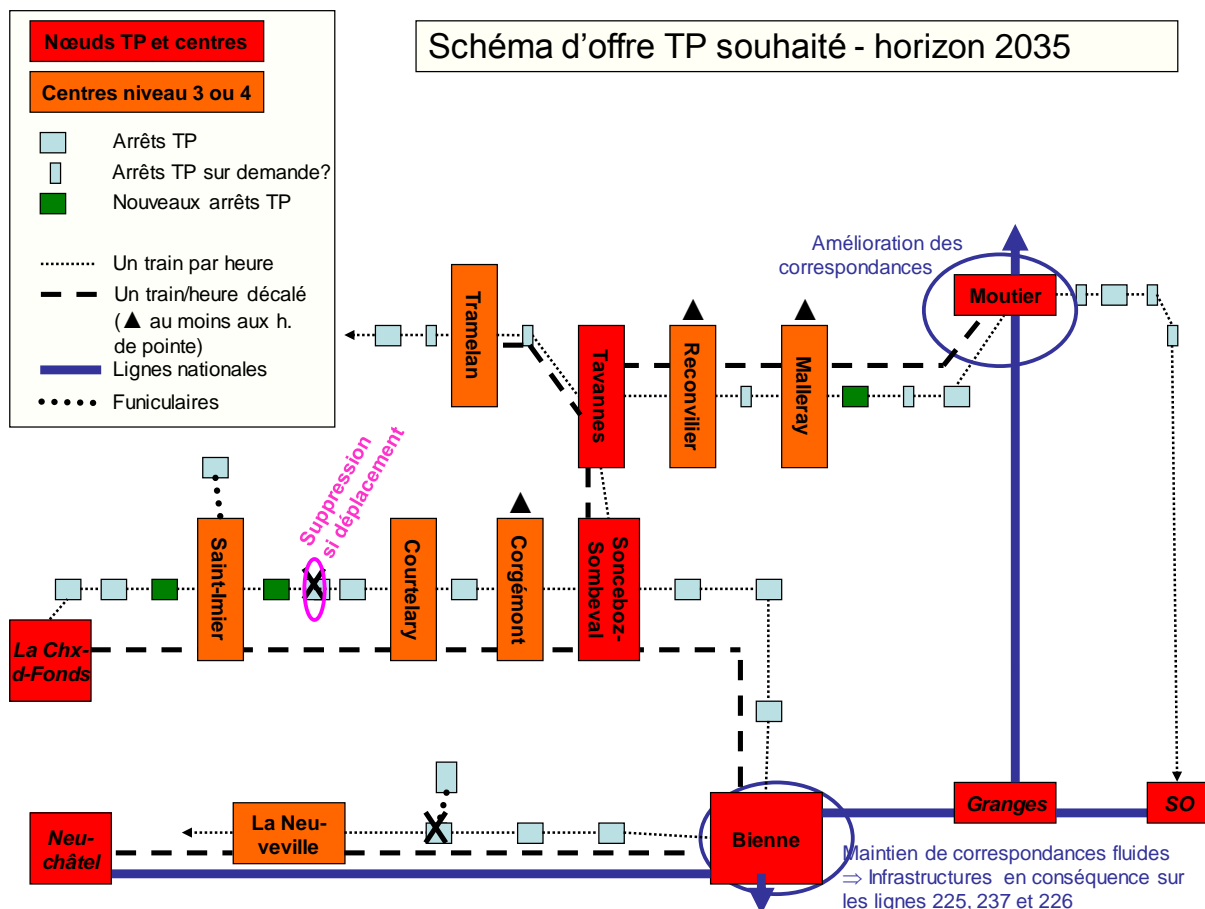


Figure 65 : Conception directrice du schéma d'offre TP pour 2035

Cette conception directrice émet l'idée d'un développement de l'infrastructure et de l'offre ferroviaire dans le Jura bernois qui correspond à un RER au moins pour les communes centres.

La situation prévue est la suivante : 1 train par heure comme actuellement dessert toutes les gares des lignes Bienne – Moutier, Bienne – La Chaux-de-Fonds, Tavannes – Le Noirmont, Moutier – Soleure. Un train supplémentaire dessert par heure mais en décalage avec le train de base les centres de la région (communes en orange dans le schéma). Cette situation est proche de la situation actuelle où la cadence à la demi-heure existe déjà – de manière presque continue - pour Saint-Imier / Courtelary / Sonceboz / Tavannes / Tramelan / Reconvilier / Malleray.

5.2.3. Conception directrice 2030 pour la mobilité motorisée individuelle, la mobilité douce et combinée

Dans le domaine des routes, la conception directrice donne les grandes orientations régionales. Il va de soi que les objectifs cantonaux dans le domaine des routes sont contraignants. Elle ne prend pas en compte les routes nationales.

15. Les routes cantonales sont adaptées afin que le trafic poids-lourds de transit n'emprunte que la A16 (pas de transit dans le Grandval, dans la vallée de Tavannes – direction Tramelan, sur le Plateau de Diesse).
16. Les routes communales et cantonales participent au processus de densification urbaine.
17. Les routes communales et cantonales améliorent le sentiment objectif ou subjectif de sécurité pour tous les utilisateurs et en particulier pour la pratique de la mobilité douce.
18. Les trajets pour la pratique du cyclotourisme sont attrayants, sûrs et sans lacunes, les parcours VTT sont attrayants et conçus comme une offre touristique complète.
19. En cas de synergies possibles, les infrastructures pour les déplacements quotidiens à vélo sont prévues hors de la route cantonale.
20. La création d'endroits sécurisés pour déposer les vélos existe dans toutes les gares des centres de niveau 3 et 4.

On relèvera que dans les domaines de la mobilité partagée, du management de la mobilité, etc., les propositions novatrices proviennent souvent des centres urbains. Les aspects concernant le développement technologique seront aussi importants, mais difficiles à anticiper et à prendre en compte dans la CRTU du Jura bernois actuellement.

5.3. Conceptions selon les types d'espaces définis dans le plan directeur cantonal

5.3.1. Centres urbains des agglomérations

Le canton de Berne veut renforcer les pôles urbains et maintenir leurs rôles prépondérants dans l'économie et la mise à la disposition de logements.

Ce type d'espace n'existe pas dans le Jura bernois, il concerne par contre la ville de Bienne et quelques communes alentours. Pour le Jura bernois, il est important que les coordinations suivantes se renforcent avec la ville de Bienne dans les domaines traités par la CRTU :

- Coordination des politiques des transports : infrastructure et offre, cette coordination existe déjà et fonctionne via la CRT1 ;
- Coordination des besoins en zones d'activités (au moins prise en compte de l'état existant) ;
- Coordination des besoins en zones à bâtir (à évaluer ultérieurement si nécessaire).

5.3.2. Ceintures des agglomérations et axes de développement (=comunes-centre)

Dans le Jura bernois, les 10 communes de ce type sont les suivantes : Corgémont, Courtelary, La Neuveville, Moutier, Reconvilier, Saint-Imier, Sonceboz-Sombeval, Tavannes, Tramelan Valbirse. Ces 10 communes comptent 35'457 habitants, soit exactement 2/3 des habitants du Jura bernois.

Théoriquement, ces communes peuvent se baser sur un accroissement de leur population de 8-10% d'ici à 2030. Malgré cela, la plupart de ces communes devront ces 15 prochaines années d'abord élaborer des mesures de densifications avant d'envisager l'ouverture de nouvelles zones à bâtir.

Les communes concernées se situent le long des axes de développement et sont essentielles pour permettre la croissance visée par le canton de Berne.

Les données de base de la 2^{ème} CRTU indiquent clairement que d'une part l'aménagement du territoire dans le Jura bernois doit jouer un rôle pour le maintien des TP (ligne Moutier – Bienne notamment) et d'autre part que les réserves existantes ne se situent pas dans une bonne qualité de desserte (seules ¼ des réserves dans un niveau de desserte = ou > à D). Les Centres, et notamment ceux de la Vallée de Tavannes, doivent jouer un rôle important dans ce domaine en re-localisant des terrains à bâtir près des gares, ce qui est réalisable dans bien des cas. Par ailleurs, le nouvel arrêt de Pré Vercelin/La Cray est à ce titre aussi important car il permet d'améliorer la qualité de desserte de grandes surfaces de zones à bâtir existantes.

Dans la CRTU, les objectifs du plan directeur sont adaptés au contexte régional. Par exemple, les communes-centres du Jura bernois sont – à une exception près (pôle habitat de Péry) – celles qui accueillent déjà des pôles ou qui font l'objet de propositions de pôles habitat et de pôles activités. De nombreuses requalifications de routes cantonales les concernent aussi – car cet élément a une importance certaine en vue de favoriser la densification dans les centres de ces communes d'une part et l'utilisation de la mobilité douce d'autre part.

En résumé, les axes « stratégiques » ou conceptuels concernant ce type de communes dans le Jura bernois sont principalement les suivants :

- Les communes-centres doivent bénéficier d'une qualité de desserte au moins à la demi-heure de et vers les centre qui les entourent.
- Ces communes jouent un rôle important dans la relation entre urbanisation et Transports publics. En effet, elles doivent être incitées à mettre en place des outils (politique foncière, Conceptions directrices puis plans directeurs communaux) qui leur permettent de réaliser des projets de logements bien centrés.
- La 2^{ème} CRTU propose aussi que ces communes mettent en place des conditions favorables à la création de logements adaptés pour les personnes âgées dans leurs zones 30
- Les zones centres et bien desservies de ces communes sont prioritaires pour des investissements du canton en vue de requalifier la route cantonale qui les traverse.
- Sauf exceptions et comme prévu dans le plan directeur cantonal, les communes-centres accueillent les pôles régionaux et cantonaux pour l'habitat et l'industrie. Des exceptions doivent toutefois rester possibles, notamment pour les pôles industriels.
- En tant que centres régionaux, ces communes sont incitées à prendre des mesures exemplaires dans les domaines de la mobilité douce et de l'énergie.

5.3.3. Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain

Dans le Jura bernois les communes suivantes entrent dans cette catégorie : Belprahon, Corcelles, Cormoret, Cortébert, Court, Crémines, Eschert, Grandval, La Ferrière, Loveresse, Perrefitte, Péry-La Heutte, Renan, Roches, Sauge, Sonvilier, Sorvilier et Villeret. Ces 18 communes regroupent un peu plus de 20% des habitants du Jura bernois, soit 11'893 habitants en 2014.

Selon le canton de Berne, cette catégorie de communes est soumise à une forte pression de construction, car ces communes rurales bénéficient souvent de bonnes liaisons avec les communes-centres proches. Ces communes doivent donc trouver des solutions afin d'éviter l'étalement des constructions.

Pour ces communes, la nouvelle LAT ne sera pas facile à appliquer. Le projet de Centres en réseau a en effet montré que la demande dans ces communes porte à quasi 100% sur de l'habitat individuel. Par ailleurs, la région est démunie dans le domaine de réhabilitations de volumes vides. C'est toutefois une piste importante pour ces qui pourraient mettre en place des conditions favorables à la réhabilitation de certains volumes vides.

La taille de ces communes – parfois assez petite – fait que les changements de populations ont des influences difficiles à évaluer (moins d'habitants = perte des commerces de proximité ou même des écoles, etc.).

Il est difficile de mentionner des axes « stratégiques » ou conceptuels concernant ce type de communes dans le Jura bernois. On relèvera toutefois les points suivants :

- La mise en œuvre de l'urbanisation interne dans ces communes dépend de leur taille (très variable) et de leurs particularités. Il n'y a pas de consignes régionales possibles pour l'ensemble de ces communes.
- Les recommandations inscrites dans cette CRTU sont valables pour ces communes. Par exemple, comme pour les communes de plus grande taille, la réalisation d'une « conception » permettant d'envisager toutes les tâches liées à l'aménagement du territoire qui attendent les communes ces prochaines années est aussi recommandée pour ces communes.
- Dans le cadre de cette conception, ces communes peuvent établir quelles zones ne devraient pas être bâties dans le tissu bâti (la densification ne signifie pas « boucher les trous »).
- Les communes de ce type ont aussi un rôle à jouer d'un point de vue énergétique ; elles peuvent adapter leur législation dans ce domaine.
- Pour les TP le maintien de l'offre actuelle par le train et/ou le bus est nécessaire ;
- Des infrastructures pour la pratique de la mobilité douce doivent relier ces communes entre elles et aux communes-centres ; ces nouvelles infrastructures doivent se situer si possible hors de la route cantonale et permettre une utilisation mixte (mobilité quotidienne, cyclotourisme, agriculture, etc.).
- Ces communes peuvent, en fonction des particularités régionales, accueillir des pôles habitat ou des pôles industriels du moment que cette implantation est justifiée et approuvée dans la CRTU.

5.3.4. Régions de collines et de montagne

Dans le Jura bernois les communes suivantes entrent dans cette catégorie : Champoz, Mont-Tramelan, Nods, Orvin, Petit-Val, Plateau de Diesse, Rebévelier, Romont, Saicourt, Saules, Schelten, Seehof. Ces 12 communes regroupent un peu plus de 10% des habitants du Jura bernois, soit 5823 habitants en 2014.

L'objectif du plan directeur cantonal pour les communes de ce type est de préserver leur attrait comme cadre de vie et comme espaces pour des activités économiques décentralisées (PME, tourisme, etc.). Ces communes doivent être « innovantes » en matière de desserte et d'approvisionnement de base. La « stabilité » démographique y est attendue, les périmètres bâtis existant devant être urbanisés avec mesure.

On relèvera que les communes de Mont-Tramelan, Rebévelier, Schelten et Seehof n'ont pas de plans de zones. Pour les 8 autres communes, seuls des réaménagements dans la zone à bâtir seront autorisés. La plupart de ces communes ont une qualité de desserte faible ou inexistante.

La présence des communes d'Orvin et plus encore de Plateau de Diesse dans cette catégorie est gênante, ces communes étant à proximité immédiate de Bienne et d'autres communes-centres comme La Neuveville, par exemple.

Ces communes ont pour la plupart une très faible densité d'utilisateurs ; c'est donc pour elles évidemment un défi de conserver un minimum de transports publics et de services d'approvisionnements. Toutefois, les personnes qui habitent ces communes doivent se rendre compte qu'elles ne peuvent prétendre à des services existants dans les zones plus densément habitées pour des questions évidentes de rentabilité. La qualité de vie dans ces espaces plus ruraux compense bien des désavantages et l'objectif du maintien de la population au niveau actuel dans ces villages ne devrait pas être inatteignable.

Le maintien des emplois dans l'agriculture est un thème particulièrement important pour le maintien des liens sociaux et de services minimaux (écoles, desserte par les TP couplée aux courses scolaires) dans ces communes.

Encore plus que pour la catégorie de communes des « Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain », il est difficile de mentionner des axes « stratégiques » ou conceptuels concernant ce type de communes dans le Jura bernois. On relèvera toutefois les points suivants :

- La mise en œuvre de l'urbanisation interne dans ces communes dépend de leur taille (très variable) et de leurs particularités. Il n'y a pas de consignes régionales possibles pour ces communes.
- Le thème des rénovations et de la réhabilitation de volumes actuellement vides dans d'anciennes fermes est important pour ces communes. Les rénovations, si elles sont plus chères, permettent aujourd'hui de conserver la substance des anciens bâtiments et de répondre à des normes énergétiques et de qualité de vie très élevées et correspondant aux standards actuels. La nouvelle LAT, en restreignant la construction de nouvelles maisons individuelles, devrait permettre de rendre les objets rénovés de plus en plus intéressants, ce qui devrait permettre leur réhabilitation dans des conditions favorables.
- Les petites communes peuvent établir quelles zones ne devraient pas être construites dans le tissu bâti (la densification ne signifie pas « boucher les trous »).
- Le maintien des exploitations agricoles est très important, en particulier pour ces communes. Les communes doivent tout mettre en œuvre pour éviter des démantèlements d'exploitations agricoles.

5.4. Conceptions sous-régionales

Contrairement à la première CRTU, seules deux sous-régions sont considérées dans le Jura bernois. Cela a pour conséquence par exemple que les réserves concernant les zones d'activités et les pôles habitats sont considérés à ce niveau des 2 sous-régions dans le cadre de la CRTU.

Le Jura bernois est trop petit pour une conception sous-régionale dans les domaines des TP et de la mobilité ; une telle conception reviendrait surtout à faire la liste des mesures et des éléments de conceptions ci-dessus.

5.4.1. Conception régionale urbaine pour le Nord du Jura bernois

A l'extrémité nord-est du Jura bernois, en contact avec les cantons du Jura et de Soleure, la partie nord du Jura bernois comprend deux « sous-régions », soit d'une part la Prévôté à l'est qui regroupe 10 communes pour environ 10'000 habitants et d'autre part la sous-région Vallée de Tavannes élargie qui compte 14 communes et environ 19'000 habitants. La Vallée de Tavannes élargie comprend au nord-ouest la commune de Tramelan et au nord le Petit-Val (avec Saicourt) qui est une région rurale d'environ 1'000 habitants.

Analyse selon la Fiche A-01 du nouveau plan directeur cantonal

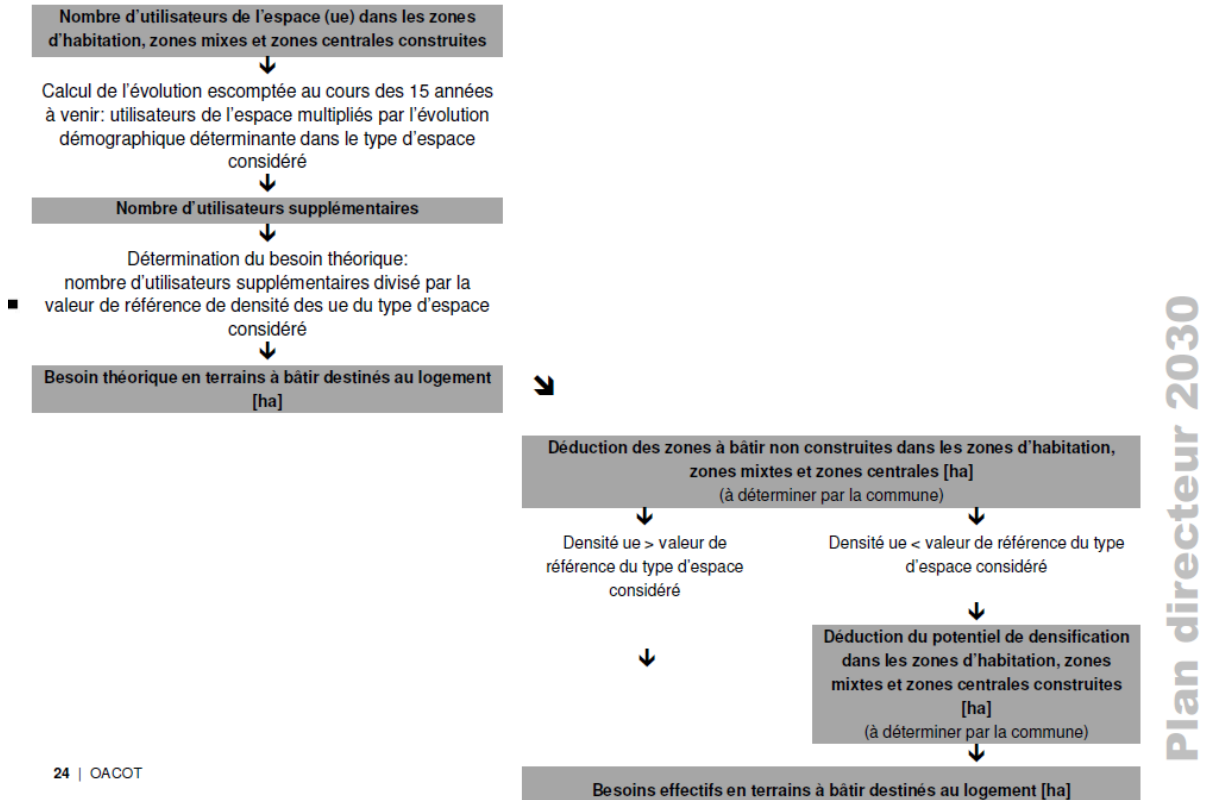
La Fiche A_01 du plan directeur cantonal bernois, approuvée en automne 2015, sera le principal outil de conduite du dimensionnement des zones à bâtir dans le canton de Berne.

Nous proposons ici une analyse simplifiée de cette Fiche A_01 ; la nouvelle méthode de calcul étant expliquée ci-dessous :

Quatrième mandat: dimensionnement des zones à bâtir

A_01 nouveau: méthode de calcul
CANTON

COMMUNE



24 | OACOT

Figure 66 : Méthode de calcul du dimensionnement théorique des zones à bâtir

Cette méthode de calcul est précisée dans la Fiche du plan directeur en question. Cette méthode permet une analyse théorique du dimensionnement de la zone à bâtir. Dans le Tableau ci-dessous, les besoins théoriques pour les zones HMC (Habitat, Mixte, Centre) sont des chiffres « statistiques » fournis par le plan directeur. Les réserves brutes HMC par contre sont des données concrètes à disposition de l'ARJB, obtenues dans le cadre du projet de géoportail régional. Il est important de relever que les chiffres du canton partent du principe qu'il y aura une augmentation démographique importante dans le canton (scénario haut de la Confédération).

Il faut rappeler dans cette analyse que :

- le dimensionnement des zones à bâtir doit faire l'objet d'une analyse fine lors de la modification du PAL de chaque commune ;
- la prise en compte de la qualité de la desserte reste un élément fondamental du plan directeur, cet élément n'étant pas pris en compte ici ;
- le dimensionnement de la zone à bâtir se justifie commune par commune, et non pas uniquement sur la base théorique du plan directeur, les besoins théoriques établis sur la base d'évolution de la population de 4% ou de 10% par exemple sont utiles à un niveau cantonal, à un niveau communal des besoins plus élevés seront admis s'ils sont justifiés.

| Nom de la commune | Type d'espace selon la Fiche A_01 du Plan directeur cantonal | Augmentation population selon Plan dir. BE | Population commune 2014 | Besoins théoriques bruts HMC [ha] | Réserves brutes HMC (données ARJB) [ha] | ∇ entre besoins théoriques et réserves existantes [ha] |
|---------------------------|--|--|-------------------------|-----------------------------------|---|--|
| Belprahon | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 318 | 0.38 | 0.65 | 0.27 |
| Corcelles (BE) | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 211 | 0.28 | 0.47 | 0.19 |
| Crémines | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 541 | 0.64 | 1.92 | 1.28 |
| Eschert | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 368 | 0.49 | 1.77 | 1.28 |
| Grandval | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 363 | 0.43 | 1.97 | 1.54 |
| Moutier | Centres de niveau 3 et 4 | 10% | 7'647 | 16.55 | 15.66 | -0.89 |
| Perrefitte | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 451 | 0.52 | 5.50 | 4.98 |
| Schelten | Régions de collines et de montagnes | 2% | 37 | 0.02 | | |
| Seehof | Régions de collines et de montagnes | 2% | 68 | 0.04 | | |
| Prévôté | | | 10'004 | 19.36 | 27.94 | 8.64 |
| Champoz | Régions de collines et de montagnes | 2% | 157 | 0.12 | 0.49 | 0.37 |
| Court | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 1'452 | 1.80 | 4.01 | 2.21 |
| Loveresse | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 323 | 0.43 | 1.95 | 1.52 |
| Mont-Tramelan | Régions de collines et de montagnes | 2% | 114 | 0.07 | | |
| Reconvilier | Centres de niveau 3 et 4 | 10% | 2'334 | 4.98 | 11.18 | 6.20 |
| Roches (BE) | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 205 | 0.23 | 2.01 | 1.78 |
| Saules (BE) | Régions de collines et de montagnes | 2% | 156 | 0.10 | 1.20 | 1.10 |
| Sorvilier | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 256 | 0.31 | 0.51 | 0.20 |
| Tavannes | Centres de niveau 3 et 4 | 10% | 3'562 | 7.51 | 6.06 | -1.45 |
| Tramelan | Centres de niveau 3 et 4 | 10% | 4'527 | 9.69 | 14.18 | 4.49 |
| Valbirse | Centres de niveau 3 et 4 | 8% | 3'882 | 6.75 | 14.54 | 7.79 |
| Vallée de Tavannes | | | 16'968 | 32.01 | 56.13 | 24.19 |
| Petit-Val | Régions de collines et de montagnes | 2% | 409 | 0.31 | 2.04 | 1.73 |
| Saïcourt | Régions de collines et de montagnes | 2% | 608 | 0.41 | 2.17 | 1.76 |
| Rebévelier | Régions de collines et de montagnes | 2% | 45 | 0.03 | | |
| Petit-Val/Saïcourt | | | 1'062 | 0.74 | 4.21 | 3.50 |
| Total nord du Jube | | | 28'034 | 52.12 | 88.28 | 36.32 |

Figure 67 : Analyse de la Fiche A_01 du Plan directeur cantonal pour la région nord du Jura bernois.

Ce Tableau montre les principaux éléments suivants :

- Dans la Vallée de Tavannes et la Prévôté, les réserves existantes inscrites en zone à bâtir sont 1,5 à 2 fois supérieures aux besoins d'ici à 2030. Grosso modo, cela signifie que théoriquement aucune nouvelle zone à bâtir n'est nécessaire avant les années 2050.
- Il y a évidemment des disparités entre les communes. Globalement, les petites communes du type régions de collines et de montagnes ont des zones à bâtir suffisantes à long terme selon les calculs théoriques du plan directeur.
- Les communes de Tavannes et de Moutier sont théoriquement celles qui bénéficient le moins de réserves en zones à bâtir de la sous-région nord. Elles ont toutefois des réserves théoriques pour les 13-15 prochaines années. Pour Moutier, il faut relever que ces réserves sont calculées sur une dynamique démographique très positive (augmentation de 10% de la population) qui ne correspond pas à la dynamique démographique récente observée (stagnation de la population).
- Dans la Prévôté, les communes autour de Moutier ont d'importantes réserves mais leur utilisation n'est pas forcément souhaitable dans tous les cas (absence de desserte, par exemple).
- Dans la Vallée de Tavannes, les communes-centres ont des réserves dans la zone à bâtir suffisantes d'une part, mais aussi souvent bien situées d'un point de vue des transports publics dans la situation actuelle (Reconvilier, Tramelan, Tavannes) et en cas de création de l'arrêt de La Cray/Prés Vercelins (Valbirse).

Centralité et urbanisation :

La situation concernant les niveaux de centres et la définition de pôles pour l'habitat et les activités a beaucoup évolué dans le nord du Jura bernois depuis la première CRTU, pour des raisons déjà expliquées dans ce rapport.

Une évolution importante est que suite aux projets de collaborations / fusions dans la vallée de Tavannes

Pour les niveaux de centres, Moutier et Tramelan doivent être considérés comme des centres de niveau 3.

Le projet de centres en réseau a quant à lui démontré l'importance d'une coordination intercommunale en vue de regrouper les zones d'activités dans la vallée de Tavannes dans 1-3 endroits qui s'y prêteront le mieux.

Synthèse / conception sous-régionale dans le domaine de l'urbanisation :

- Concernant le niveau de centres, nous proposons que Moutier et Tramelan soient des centres de niveau 3 et que Tavannes-Reconvilier & Valbirse soient des centres de niveau 4.

- Concernant les zones d'activités futures, nous proposons de réaliser 1-3 pôles activités d'importance régionale voire cantonale dans les secteurs indiqués dans les Fiches de mesures (Loveresse / Valbirse / Court). La réalisation de ces pôles demande une coordination régionale y compris avec la Prévôté et la mise en place d'un système de compensation de terrains sera par ailleurs sans doute nécessaire.

- Concernant l'habitat, les données ci-dessus montrent qu'il sera nécessaire pour la ville de Moutier qu'une coordination entre les communes de la Prévôté soit instaurée afin que ce centre puisse à terme continuer son développement. En effet à Moutier, en raison de la configuration des lieux, les terrains à construire sont assez rares et sans doute pour l'instant insuffisants par rapport aux besoins à couvrir jusqu'en 2035; les solutions de complémentarités intercommunales sont donc à encourager sachant que les communes alentours bénéficient de réserves bien suffisantes. Une fusion des communes prévôtoises représenterait la solution la plus simple pour mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire permettant à Moutier de se développer.

- En attendant un tel processus, la ville de Moutier continue à mettre à profit les nombreuses possibilités de densifications dont elle bénéficie encore aujourd'hui avant d'envisager de nouvelles zones à bâtir.

- Par ailleurs, la question des relations urbanistiques entre Moutier et l'agglomération de Delémont mériteraient d'être examinées.

- Les autres communes-centres du nord du Jura bernois ont toutes des opportunités de développement à faire valoir, certaines demandant des « déplacements » de terrains, comme par exemple à Reconvilier.

5.4.2. Conception régionale urbaine pour le Sud du Jura bernois

Le sud du Jura bernois est marqué par la présence du massif de Chasseral. Au nord de ce massif se situe le Vallon de Saint-Imier qui compte 10 communes et environ 14'500 habitants. Le haut du Vallon (au-dessus de Saint-Imier) est tourné vers l'agglomération de la Chaux-de-Fonds, tandis que le milieu de ce Vallon (depuis Saint-Imier) est tourné vers Bienne. L'attraction de Bienne est très forte pour les 4 communes constituant le Bas-Vallon (4'000 habitants). Enfin, entre le massif de Chasseral et le Lac de Bienne se situe le Plateau de Diesse et La Neuveville, cette sous-région comptant 6'500 habitants. Au total, le

Analyse selon la Fiche A-01 du nouveau plan directeur cantonal

La Fiche A_01 du plan directeur cantonal bernois, approuvée en automne 2015, sera le principal outil de conduite du dimensionnement des zones à bâtir dans le canton de Berne.

Nous proposons ici une analyse simplifiée de cette Fiche A_01 ; la méthode de calcul est précisée dans la Fiche du plan directeur en question. Cette analyse est théorique (chiffres

« statistiques » du plan directeur / réserves brutes selon les données à disposition de l'ARJB obtenues dans le cadre du projet de géoportail régional). Il est important de relever que les chiffres du canton partent du principe qu'il y aura une augmentation démographique importante dans le canton (scénario haut de la Confédération).

Il faut rappeler dans cette analyse que :

- le dimensionnement des zones à bâtir doit faire l'objet d'une analyse fine lors de la modification du PAL de chaque commune ;
- la prise en compte de la qualité de la desserte reste un élément fondamental du plan directeur, cet élément n'étant pas pris en compte ici ;
- le dimensionnement de la zone à bâtir se justifie commune par commune, et non pas uniquement sur la base théorique du plan directeur, les besoins théoriques établis sur la base d'évolution de la population de 4% ou de 10% par exemple sont utiles à un niveau cantonal, à un niveau communal des besoins plus élevés seront admis s'ils sont justifiés.

| Nom de la commune | Type d'espace selon la Fiche A_01 du Plan directeur cantonal | Augmentation population selon Plan dir. BE | Population commune 2014 | Besoins théoriques bruts HMC [ha] | Réserves brutes HMC (données ARJB) [ha] | ∇ entre besoins théoriques et réserves existantes [ha] |
|---------------------------|--|--|-------------------------|-----------------------------------|---|--|
| Corgémont | Centres de niveau 3 et 4 | 10% | 1'650 | 3.42 | 3.46 | 0.04 |
| Cormoret | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 484 | 0.55 | 3.94 | 3.39 |
| Cortébert | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 714 | 0.83 | 1.29 | 0.46 |
| Courtelay | Centres de niveau 3 et 4 | 8% | 1'284 | 2.29 | 4.04 | 1.75 |
| La Ferrière | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 557 | 0.68 | 0.61 | -0.07 |
| Renan (BE) | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 850 | 0.94 | 0.96 | 0.02 |
| Saint-Imier | Centres de niveau 3 et 4 | 10% | 5'028 | 10.71 | 14.49 | 3.78 |
| Sonceboz-Sombeva | Centres de niveau 3 et 4 | 10% | 1'878 | 4.13 | 5.12 | 0.99 |
| Sonvilier | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 1'248 | 1.37 | 3.83 | 2.46 |
| Villeret | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 920 | 1.10 | 3.62 | 2.52 |
| Vallon de St-Imier | | | 14'613 | 26.02 | 41.36 | 15.34 |
| La Neuveville | Centres de niveau 3 et 4 | 10% | 3'665 | 8.28 | 8.45 | 0.17 |
| Nods | Régions de collines et de montagnes | 2% | 736 | 0.50 | 3.55 | 3.05 |
| Plateau de Diesse | Régions de collines et de montagnes | 2% | 2'043 | 1.37 | 4.01 | 2.64 |
| Plateau de Diesse | | | 6'444 | 10.14 | 16.01 | 5.87 |
| Orvin | Régions de collines et de montagnes | 2% | 1'254 | 0.87 | 3.76 | 2.89 |
| Péry-La Heutte | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 1'836 | 2.09 | 9.19 | 7.10 |
| Romont (BE) | Régions de collines et de montagnes | 2% | 196 | 0.13 | 2.06 | 1.93 |
| Sauge | Espaces ruraux à proximité d'un centre | 4% | 796 | 0.91 | 4.04 | 3.13 |
| Bas-Vallon | | | 4'082 | 4.01 | 19.05 | 15.04 |
| Total sud du Jube | | | 25'139 | 40.17 | 76.42 | 36.25 |

Figure 68 : Analyse de la Fiche A_01 du Plan directeur cantonal pour la région sud du Jura bernois.

Ce Tableau montre les principaux éléments suivants :

- Dans le vallon de Saint-Imier, comme dans la Vallée de Tavannes et la Prévôté, les réserves existantes inscrites en zone à bâtir sont 1,5 à 2 fois supérieures aux besoins d'ici à 2030.
- Ces réserves sont beaucoup plus importantes dans les petites et moyennes communes du Bas-Vallon et du Plateau de Diesse ; mais cela est dû aussi au fait que le plan directeur cantonal a placé des communes comme Plateau de Diesse et Orvin dans la catégorie « régions de collines et de montagne » ; théoriquement les besoins en développement de ces communes sont donc très faibles.
- Les communes de Renan, La Neuveville et de Saint-Imier ont une densité d'utilisation de leur espace urbain supérieure à la moyenne cantonale des communes de leur catégorie ; ces communes ont toutefois des réserves théoriques pour les 13-15 prochaines années. Pour Saint-Imier, la question de savoir si la mise en zone dans le cadre d'un pôle habitat d'importance entre dans le calcul du dimensionnement de la zone à bâtir sera cruciale.

Centralité et urbanisation :

La situation concernant les niveaux de centres n'a pas évolué dans le sud du Jura bernois depuis la première CRTU (fusion de Malleray – Bévillard – Pontenet conduit à la demande d'un centre de niveau 4 pour la nouvelle commune de Valbirse).

En ce qui concerne la définition de pôles pour l'habitat et les activités, la plupart des propositions de la première CRTU ont été retirées pour les raisons déjà évoquées dans ce rapport.

Enfin, les recherches concernant les zones d'activités n'ont pas été aussi poussée que dans la Vallée de Tavannes ; toutefois la situation dans le sud du Jura bernois est assez bien connue pour réaliser la conception ci-dessous.

Synthèse / conception sous-régionale dans le domaine de l'urbanisation :

- Concernant le niveau de centres, pas de changements par rapport à la première CRTU : Saint-Imier est un centre de niveau 3, Sonceboz-Corgemont et La Neuveville sont des centres de niveau 4, Courtelary-Cormoret constituent un centre de niveau 3 « en devenir ».

- Concernant les zones d'activités futures, la situation est la suivante : la commune de Saint-Imier a un pôle d'importance cantonale, la commune de Corgemont et celle de Sonceboz ont des pôles d'importance régionale. Le développement de nouveaux pôles si nécessaire n'est possible d'un point de vue régional qu'à Sonceboz, au vu de la bonne accessibilité de cette commune tant d'un point de vue autoroutier que par les TP. Ailleurs (Bas-Vallon, Plateau de Diesse, La Neuveville) seules des zones d'activités d'importance locale sont possibles.

- Concernant l'habitat, la CRTU donne des possibilités de développement importantes pour le centre Saint-Imier. Par ailleurs, des pôles pour l'habitat sont aussi définis à La Neuveville et à Péry ; celui de Péry étant lié à la proximité de la ville de Bienne.

6. Mesures : synthèse

La synthèse concernant l'état des lieux des mesures de la 2^{ème} CRTU figure dans la synthèse.

7. Réponse aux mandats d'exécution (MExe) et mandats d'examen (Mexa)

Le canton a défini une liste de mandats d'exécutions (Vollzugsaufträge VA) et de d'examen (Prüfungsaufträge PA) que les différents organes chargés de réaliser les CRTU doivent prendre en compte. Certaines thématiques particulières ne doivent être traitées par toutes les régions (Cf. Annexe III).

7.1. MExe 01 : Vérifier l'état des lieux des pôles habitat et activité, ainsi que déterminer les zones à restructurer et les secteurs de densification

Ce point est traité dans les Fiches de mesures et la carte CRTU et ne doit pas faire l'objet d'un traitement particulier.

7.2. MExe 02 : Vérifier l'état des lieux des zones d'extension du bâti d'importance régionale et faire évoluer les états de coordination de ces secteurs

Ce point est traité dans les Fiches de mesures et la carte CRTU et ne doit pas faire l'objet d'un traitement particulier

7.3. MExe 03 : Créer des ceintures vertes

La délimitation de ceintures vertes n'est pas vraiment un thème pour le Jura bernois. D'après ce que nous avons compris de ce que peuvent être des ceintures vertes, il semble que ce thème soit plus relevant dans le cas des agglomérations et d'une urbanisation forte, à même de recouvrir de larges espaces verts intercalés entre des villages, afin de les préserver à long terme de l'urbanisation. Cette situation n'existe pas dans le Jura bernois, ou alors l'accroissement de la population n'engendre pas le besoin de protéger des espaces verts comme ailleurs sur le Plateau Suisse.

La lutte contre le mitage dans le Jura bernois peut se réaliser via les limites à l'urbanisation, et que ce Mandat d'examen est plutôt traité sous cet angle-là dans le Jura bernois.

Par ailleurs, la nouvelle LAT va forcer une concentration de l'habitat dans les secteurs centraux, biens desservis par les TP. Ainsi, un fort étalement urbain dans le Jura bernois n'est pas envisagé à moyen et même à long terme.

Ce jugement se base sur la situation actuelle et pourra toujours être revu, si nécessaire, dans les prochaines CRTU.

7.4. MExe 04 : Vérifier que les instruments de planification et d'aménagement régionaux aient été mis au net

Les instruments de planification suivants sont à examiner dans ce mandat d'exécution :

Plans directeurs régionaux (Région Jura-Bienne et Centre-Jura)

D'un point de vue institutionnel, la création de la conférence régionale CRBBSJB ne semble pas être possible à moyen terme. La réflexion va désormais s'orienter vers une association ou sous-conférence à l'échelle du Jura bernois.

Pour ces raisons politiques et aussi pour des questions financières, nous proposons que les plans directeurs régionaux soient repris dans la CRTU et abrogés une fois que le processus politique de fusion des associations régionales Jura-Bienne, Centre-Jura et de la Conférence des Maires sera abouti ou sur le point de l'être. Ce processus de fusion figure dans le programme stratégique de la CMJB est sera mis en œuvre en 2016-2017.

Plan directeur des parcs éoliens

L'ARJB fait le suivi en continu de cette planification selon les démarches que la version approuvée en 2012 indique. La décision de réviser ce plan directeur régional a été prise par le

comité de l'ARJB du 1^{er} décembre 2015. Le groupe technique de la CRTU a décidé que seuls les sites existants figurent comme données de bases sur la carte CRTU.

Plan directeur des carrières et des décharges

Suite au refus du projet de décharge de matériaux inertes à Grandval, une étude sur la capacité de mise en décharge de matériaux d'excavation et de matériaux inertes dans le Jura bernois a été réalisée (étude Cycad 2014-2015). Cette étude provoque une révision mineure du plan directeur régional qui va se dérouler entre 2015 et 2016. Une refonte plus globale de la planification régionale dans ce domaine est prévue vers 2020.

Planifications des réseaux écologiques

Le canton a « cantonalisé » tous les projets de réseaux écologiques. Dans ce contexte, la région ne joue plus de rôle actuellement.

7.5. MExa 01 : Examiner la compensation des surfaces urbanisées à l'intérieur de la région

La situation à ce niveau est la suivante :

- incertitudes en ce qui concerne les prescriptions du Plan directeur cantonal
- selon nos données, une compensation intercommunale des surfaces pour l'habitat sera rare, voire pas à appliquer dans le Jura bernois.
- pour l'habitat, une réflexion plus poussée dans ce domaine pourra être fournie dans le cadre de l'examen préalable.
- la compensation des surfaces urbanisées sera par contre un thème important dans le domaine des zones d'activités à créer. Le projet de centre en réseau a déjà fourni des pistes dans ce domaine, et l'ARJB a déjà étudié spécifiquement cette question d'un point de vue juridique dans le cadre d'une étude réalisée lors d'un stage dans notre association. Parce que le contexte législatif et le cadre d'un point de vue de l'AT (2^{ème} révision LAT / approbation du Plan directeur cantonal) sont encore trop flous, nous proposons pour cette deuxième CRTU des démarches dans le domaine des zones d'activités qui laissent le temps de préparer le terrain ; la mise en place d'éventuelles compensations de surfaces n'interviendra donc pas dans ces prochaines années.

7.6. MExa 02 : Fixer les limites à l'urbanisation

Les limites à l'urbanisation avaient été fixées dans le cadre de la première CRTU de la manière suivante :

- les limites à l'urbanisation contraignantes avaient été reprises des plans directeurs régionaux (ARJB / ACJ).
- des limites non contraignantes (information préalable) avaient été fixées.

Avec la nouvelle LAT, la plupart des limites non contraignantes qui avaient été fixées n'ont plus lieu d'être, car la restriction de construire se fera d'elle-même.

Le maintien de certaines de ces limites ainsi que le retrait de limites existantes (fixées dans les plans directeurs régionaux) est proposé aux communes lors de la phase d'information-participation. Une synthèse de ces changements et leur inscription sur la carte CRTU aura lieu pour la phase d'examen.

7.7. MExa TP 1 : Faire apparaître le lien entre le développement à moyen et long termes de l'offre locale et régionale des transports publics et l'urbanisation en tenant de la stratégie de développement des TP à long terme.

Ce mandat d'examen constitue la trame de fond de toutes les réflexions et propositions de la 2^{ème} CRTU du Jura bernois. Ainsi il ne nous semble pas nécessaire de le développer de manière séparée.

7.8. MExa TP 3 : Examiner le renforcement des nœuds TP existants et le développement de nouveaux nœuds.

Le développement de nouveaux nœuds dans le Jura bernois n'est selon nous pas à l'ordre du jour dans le Jura bernois.

Quant au renforcement des nœuds existants, des mesures d'optimisation à Moutier sont signalées. A notre connaissance, il n'y a pas de besoins dans les autres nœuds.

7.9. MExe « routes » 1 : Tenir compte du Plan du réseau routier (PRR) et de l'analyse des points faibles réalisée par l'OPC.

Les données de bases, l'état des lieux, les points forts et points faibles tiennent compte de ces documents pour la définition, si nécessaire, de mesures.

7.10. MExa « routes » 1 : Examiner et mettre en place un réseau routier régional de base pour le trafic individuel motorisé dans les agglomérations

Ce mandat d'examen ne concerne pas le Jura bernois.

7.11. MExa « routes » 2 : Indiquer les mesures à prendre s'agissant du trafic individuel motorisé sur le réseau routier régional de base.

Ce mandat d'exécution est rempli via les Fiches de mesures concernant le trafic routier et ne nécessite pas d'autres explications.

7.12. MExa « routes » 3 : Indiquer les mesures à prendre s'agissant du réseau routier communal ordinaire et des axes réservés à la mobilité douce.

Dans le Jura bernois, à notre connaissance, il n'y a pas de besoins régionaux qui concerneraient une route communale.

Quant aux axes réservés à la mobilité douce, ils sont traités dans les Fiches de mesures sous ce thème. Actuellement, il n'y a pas d'axes réservés à la mobilité douce à l'intérieur d'une commune. Un tel axe est en projet dans la commune de Moutier.

7.13. MExé Mobilité douce (MD) 1 : Mettre en place un réseau régional pour le trafic cycliste quotidien sur la base du Plan sectoriel Vélo. Déterminer les mesures à prendre sur les routes communales et cantonales.

Ce travail est réalisé via les Fiches de mesures de la 2^{ème} CRTU.

7.14. MExa MD 1 : Examiner l'optimisation du réseau du trafic cycliste de loisirs dans le Plan sectoriel Vélo et en tenir compte dans la planification.

Cet examen est réalisé dans la 2^{ème} CRTU de manière très approfondie, cf. Fiches de mesures.

7.15. MExa MD 2 : Mettre à jour le relevé des emplacements vélo

Un relevé des emplacements Vélo n'a pas encore été effectué dans le Jura bernois. Nous proposons que d'ici à l'examen préalable un état des lieux soit réalisé dans les gares.

7.16. MExa Mobilité combinée 1 : Mettre à jour les plans dans le domaine des installations de type P+R.

Cette mise à jour sera effectuée via les informations transmises par les communes et/ou lors d'un passage dans les gares à effectuer.

7.17. MExa Mobilité combinée 2 : Mettre à jour les plans dans le domaine des installations de type B+R.

Pour le moment il n'y a pas de places de parcs B+R dans le Jura bernois. L'investissement par rapport à l'utilisation du vélo semble peut-être trop élevé aux communes. Pourtant, le fait de pouvoir déposer son vélo en sécurité à proximité d'une gare est essentielle si l'on entend promouvoir la mobilité combinée. Ce besoin va probablement augmenter ces prochaines

années ; en effet, l'utilisation des vélos électriques augmente partout en suisse. Ces vélos sont assez chers, et les propriétaires ne sont sans doute pas prêts à les laisser vers les gares s'ils ne sont pas dans un endroit sûr.

7.18. Tableau de synthèse concernant la prise en compte des Mexe et Mexa dans la 2^{ème} CRTU

| N° | Description | Traitement par la région / Remarques |
|--------|---|--|
| MExe 1 | Vérifier l'état des lieux des pôles habitat et activité, ainsi que déterminer les zones à restructurer et les secteurs de densification | Ce point est traité dans les Fiches de mesures et la carte CRTU et ne doit pas faire l'objet d'un traitement particulier. |
| MExe 2 | Vérifier l'état des lieux des zones d'extension du bâti d'importance régionale et faire évoluer les états de coordination de ces secteurs | Ce point est traité dans les Fiches de mesures et la carte CRTU. |
| MExe 3 | Créer des ceintures vertes | Dans le Jura bernois, l'évolution urbaine de nécessite pas de déterminer des ceintures vertes. Le développement urbain dans les fonds de vallées est contraint par des éléments paysagers fixes (pâturages, forêts, rivières) ce qui empêche un étalement urbain qui se ferait comme une tache d'huile et qui nécessiterait la création de ceintures vertes. Par ailleurs, entre les villages, le maintien de ceintures vertes peut être fixé via l'instrument des limites à l'urbanisation. |
| Mexe 4 | Mises à jour et mesures nécessaires dans le domaine des plans directeurs régionaux. | Les principaux plans directeurs régionaux sont à jour et/ou sur le point de l'être (Plan directeur des parcs éoliens / Plan directeur Les plans directeurs régionaux de l'ARJB et de l'ACJ devront être intégrés à la CRTU puis abrogés ; ce travail pourra se réaliser une fois que le processus politique de fusion de ces associations sera abouti. |
| Mexa 1 | Examiner la compensation des surfaces urbanisées à l'intérieur de la région. | Cet élément ne représente pas une urgence dans le Jura bernois, et il faut attendre l'évolution du Plan directeur BE ainsi que la 2 ^{ème} révision de la LAT. C'est avant tout dans le domaine des zones d'activités que nous voyons des besoins à ce niveau dans les prochaines années. L'ARJB via le projet de Centre en réseau a déjà préparé le terrain et proposera des démarches. |
| Mexa 2 | Fixer des limites à l'urbanisation | Les limites contraignantes, issues des plans directeurs régionaux, sont maintenues (sauf exception). Les limites en information-participation sont quant à elles retirées pour la plupart, car elles ne |

| N° | Description | Traitement par la région / Remarques |
|-----------------------|--|---|
| | | font plus sens suite dans le contexte de la nouvelle LAT. |
| Mexa TP 1 | Lien entre développement de l'offre TP et l'urbanisation | La plupart des mesures concernant l'urbanisation et les transports dans la 2 ^{ème} CRTU ont pour objectif le développement de ces liens. Ce mandat d'examen ne doit pas faire l'objet d'un traitement particulier. |
| Mexa TP 3 | Examiner le renforcement des nœuds de TP existants et le développement de nouveaux nœuds. | Ce point est sans objet à notre avis pour le Jura bernois, en dehors des mesures d'améliorations signalées au nœud de Moutier. |
| Mexé routes 1 | Tenir compte du plan du réseau routier (PRR) et de l'analyse des points faibles de l'OPC. | Ces éléments sont pris en compte dans les mesures de la 2 ^{ème} CRTU. |
| Mexa routes 1 | Examiner et mettre en place un réseau routier régional de base pour le trafic individuel motorisé dans les agglomérations. | Ce mandat d'examen ne concerne pas le Jura bernois. |
| Mexa routes 2 | Indiquer les mesures à prendre s'agissant du trafic individuel motorisé sur le réseau routier régional de base. | Ce mandat d'exécution est rempli via les Fiches de mesures concernant le trafic routier et ne nécessite pas d'autres explications. |
| Mexa routes 3 | Indiquer les mesures à prendre s'agissant du réseau routier communal ordinaire et des axes réservés à la mobilité douce. | Ce thème ne concerne pas ou presque pas le Jura bernois, la taille des villes y étant insuffisante pour que des routes communales aient un intérêt régional. |
| Mexé MD 1 | Mettre en place un réseau régional pour le trafic cycliste quotidien sur la base du Plan sectoriel Vélo. Déterminer les mesures à prendre sur les routes communales et cantonales. | Ce travail est réalisé via les Fiches de mesures de la 2 ^{ème} CRTU. |
| Mexé MD 1 | Mettre à jour le relevé des emplacements vélo | Un relevé des emplacements Vélo n'a pas été effectué dans le Jura bernois. |
| Mexa Mobilité combi 1 | Mettre à jour les plans dans le domaine des installations de type P+R. | Cette mise à jour sera effectuée via les informations transmises par les communes et/ou lors d'un passage dans les gares à effectuer. |
| Mexa Mobilité combi 2 | Mettre à jour les plans dans le domaine des installations de type B+R. | Pour le moment il n'y a pas de places de parcs B+R dans le Jura bernois. |

8. Principales références

Loi sur l'aménagement du territoire, Confédération suisse, 1979

Ordonnance sur l'aménagement du territoire, Confédération suisse, 2000

Directives techniques sur les zones à bâtir, Office fédéral du développement territorial, 2013

Loi sur les constructions, Canton de Berne, 1985

Plan directeur 2030, Canton de Berne, 2015

Plan sectoriel Vélo, Canton de Berne, version approuvée, décembre 2014

Plan du réseau routier 2014-2029, Canton de Berne, version approuvée, juin 2013

Conception directrice du développement territorial, Canton du Jura, novembre 2015

Conception directrice Moutier 2030, Commune de Moutier, 2014

Conception directrice Saint-Imier 2030, Commune de Saint-Imier, 2012

Conception régionale des transports et de l'urbanisation, ARJB, version approuvée en 2012

CRT1 2012, schéma régional d'offre 2014-2017

Site internet :

Géoportail du Jura bernois

Géoportail du Canton de Berne

9. Liste des abréviations

| | |
|----------|--|
| ACJ | Association régionale Centre-Jura |
| ARE | Office fédéral du développement territorial |
| ARJB | Association régionale Jura-Bienne |
| B+R | Bike + Ride (place de parc pour les vélos vers les gares) |
| CJB | Conseil du Jura bernois |
| CMJB | Conférence des Maires du Jura bernois |
| CO2 | Dioxyde de carbone |
| CR BBSJB | Conférence régionale Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois |
| CRT1 | Conférence régionale des transports – Jura bernois/Bienne/Seeland |
| CTSO | Conférence des directeurs des transports pour Suisse Romande |
| EPT | Equivalents plein-temps |
| FAIF | |
| FISTAT | Fondation Interjurassienne pour la Statistique |
| LC | Loi sur les constructions |
| LHand | Loi sur le handicap |
| ha | hectares |
| OACOT | Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton du Berne |
| OIG | Office de l'Information géographique du canton de Berne |
| OFROU | Office fédéral des routes |
| OFS | Office Fédéral de la Statistique |
| OFT | Office Fédéral des Transports |
| P+R | Park + Ride (place de parc pour les voitures vers les gares) |
| PNRC | Parc naturel régional Chasseral |
| PRODES | |
| PRR | Plan du réseau routier (2014-2029) |
| SACR | Stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale |
| SAU | Surface Agricole Utile |
| SDA | Surfaces d'Assolement |
| SSEVT | Syndicat du Service de l'Emploi de la Vallée de Tavannes |
| TIM | Transports individuels motorisé |
| TP | Transports publics |
| TTE | Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne |
| ZEB | Développement de l'infrastructure ferroviaire |

10. Annexes

Annexe I : Tableau des activités économiques importantes dans le Jura bernois

Le Tableau ci-dessous indique que les activités qui sont plus de 1,5 fois plus importantes dans le Jura bernois qu'en moyenne suisse sont l'agriculture (1,8), le travail du bois (1,6) la fabrication de produits minéraux (3,7), la métallurgie (5,0), la fabrication de machines et d'équipements (2,3), la fabrication d'équipements électriques (1,9), et la fabrication d'instruments médicaux, de précision et d'horlogerie (5,4). Des différences s'observent nettement par sous-régions et indiquent des spécialisations marquées et des employeurs importants. Source du Tableau : ARJB, 1^{ère} CRTU, 2012.

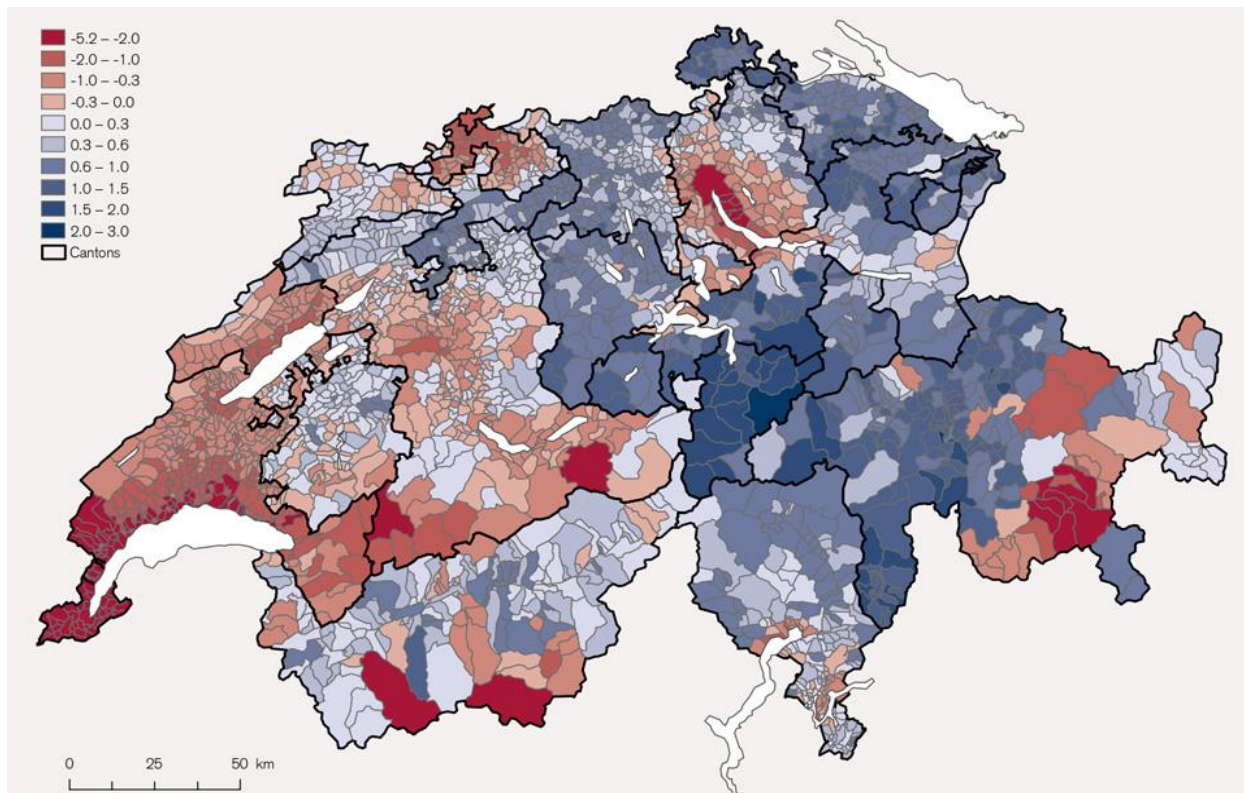
| | Productivité du travail [1] | Jura bernois | Vallon de St. Imier (jusque Sonceboz) | Bas-Vallon (à partir de La Heutte) | Vallée de Tavannes (sans Saicourt) | Petit Val (avec Saicourt) | Moutier | Plateau de Diesse et La Neuveville |
|---|-----------------------------|--------------|---------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------------------|---------|------------------------------------|
| Secteur 1 | * | 1.8 | 2.0 | 2.5 | 1.5 | 5.2 | 1.1 | 2.1 |
| Secteur 2 | | 1.8 | 1.8 | 1.9 | 1.9 | 0.3 | 2.0 | 1.2 |
| Industries extractives | ** | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Ind. alimentaires, du boisson et du tabac | ** | 1.0 | 2.7 | 0.0 | 0.4 | 1.5 | 0.0 | 0.3 |
| Ind. textile, de l'habillement, de cuir, chaussure | * | 0.2 | 0.1 | 2.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Travail du bois, fabrication d'articles en bois | * | 1.6 | 1.5 | 2.5 | 2.0 | 1.6 | 0.9 | 1.9 |
| Industrie du papier | ** | 0.4 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.0 | 0.7 | 0.1 |
| Raffinage de pétrole, industrie chimique | *** | 0.0 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Fabr. d'art. en caoutchouc et en plastique | ** | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.0 | 0.7 | 0.0 |
| Fabr. de prod. minéraux non métall. | ** | 3.7 | 0.7 | 25.0 | 0.4 | 0.3 | 9.4 | 0.0 |
| Métallurgie, travail des métaux | * | 5.0 | 1.7 | 1.4 | 8.9 | 0.2 | 6.4 | 3.6 |
| Fabrication de machines et d'équipements | ** | 2.3 | 0.1 | 3.6 | 2.4 | 0.0 | 6.2 | 0.8 |
| Fabrication d'équipements électriques | ** | 1.9 | 6.2 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.1 |
| Fabr. d'instr. médicaux et de précision, horlogerie | *** | 5.4 | 9.5 | 8.5 | 4.2 | 0.0 | 1.3 | 4.9 |
| Fabrication de moyens de transport | * | 0.6 | 2.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Autres industries manufacturières | * | 0.4 | 0.1 | 0.5 | 0.2 | 0.0 | 0.8 | 0.8 |
| Prod. et distrib. d'électricité, de gaz et d'eau | **** | 1.0 | 2.4 | 0.0 | 0.2 | 0.0 | 0.5 | 1.1 |
| Construction | * | 0.8 | 0.6 | 0.4 | 1.0 | 0.5 | 1.1 | 0.9 |
| Secteur 3 | | 0.6 | 0.6 | 0.5 | 0.6 | 0.9 | 0.6 | 0.8 |
| Commerce, réparation de véhicules | * | 0.9 | 0.9 | 0.4 | 0.9 | 0.2 | 1.2 | 1.2 |
| Commerce de gros et intermédiaire | * | 0.3 | 0.5 | 0.6 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.3 |
| Commerce de détail et réparation | * | 0.8 | 0.6 | 0.2 | 1.1 | 0.0 | 0.8 | 0.9 |
| Hôtellerie et restauration | * | 0.7 | 0.6 | 1.0 | 0.8 | 0.7 | 0.8 | 1.0 |
| Transports | * | 0.3 | 0.1 | 0.4 | 0.5 | 0.0 | 0.2 | 0.5 |
| Postes et télécommunications | ** | 0.6 | 0.5 | 0.8 | 0.6 | 0.6 | 0.7 | 0.9 |
| Activités financières | *** | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.3 | 0.2 |
| Activités immobilières, location de machines | **** | 0.3 | 0.1 | 0.4 | 0.5 | 0.0 | 0.4 | 0.0 |
| Activités informatiques, recherche, développement | ** | 0.2 | 0.1 | 0.2 | 0.2 | 0.0 | 0.2 | 0.3 |
| Services aux entreprises | ** | 0.4 | 0.3 | 0.5 | 0.4 | 0.1 | 0.4 | 0.5 |
| Admin. publique, défense, sécurité sociale | **** | 0.7 | 0.4 | 0.7 | 0.5 | 0.1 | 0.9 | 1.5 |
| Enseignement | * | 0.9 | 1.2 | 0.5 | 0.9 | 0.7 | 0.6 | 0.7 |
| Santé et action sociale | * | 1.1 | 1.0 | 0.8 | 0.8 | 4.6 | 0.9 | 1.5 |
| Activités et services collectifs et personnels | * | 0.8 | 1.0 | 0.4 | 0.7 | 0.1 | 0.8 | 0.6 |

Explications :

- Ce tableau prend en compte l'ensemble des emplois dans les communes en 2005.
- Les chiffres représentent une importance du secteur proportionnellement à la moyenne suisse. CH = 1. Donc un chiffre de 1.5 signifie que ce secteur est proportionnellement 50% plus fort dans le Jura bernois que dans le reste de la CH.
- Cases en bleu foncé : secteur employant plus de 5% de la totalité des personnes occupées. Bleu clair : 2.5 – 5%
- Le nombre d'étoiles * est un indice de valeur ajoutée par poste de travail.

Annexe II : Carte du revenu librement disponible par communes, en Suisse

Le revenu librement disponible est le revenu restant à un individu ou à un ménage après déduction des prélèvements obligatoires (impôts, charges sociales, primes d'assurance maladie obligatoire) et des frais fixes (loyers, électricité, frais de transport...). Dans la carte ci-dessous, plus la commune tend vers le rouge, plus le revenu librement disponible est faible. Plus elle tend vers le bleu, plus il est élevé.



Le taux d'imposition des communes peut être un facteur explicatif des choix de localisation ; ce phénomène n'est toutefois pas assez marqué entre les différentes communes du Jura bernois pour être analysé dans le détail.

A l'échelle de la Suisse romande le revenu librement disponible pour les habitants du Jura bernois semble meilleur que dans les autres régions et peut constituer un attrait pour les pendulaires actuels et futurs.

Annexe III : Mandats d'exécutions et mandats d'examens cantonaux

| Nr. | Vollzugs- und Prüfaufträge | Biel- Seeland | Jura bernois | Oberaargau | Emmental | Bern-Mittelland | Thun-Oberland West | Oberland-Ost |
|--------------|--|---------------|--------------|------------|----------|-----------------|--------------------|--------------|
| VA 1 | Wohn- und Arbeitsschwerpunkte überprüfen sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bestimmen | x | x | x | x | x | x | x |
| VA 2 | Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung überprüfen und zu Koordinationsstand Festsetzung weiterentwickeln | x | x | x | x | x | x | x |
| VA 3 | Siedlungstrenngürtel festlegen | x | x | x | x | x | x | x |
| VA 4 | Bereinigung des regionalen Planungsinstrumentariums prüfen und gegebenenfalls vornehmen | x | x | x | x | x | x | x |
| VA 5 | Regionale touristische Entwicklungskonzepte RTEK: behördenverbindliche Bestimmungen ins RGSK überführen | | | | | | x | x |
| VA 6 | Regionale Landschaftsrichtpläne: Überführung von einzelnen Elementen ins RGSK sicherstellen | x | | | x | x | x | x |
| PA 1 | Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen prüfen | x | x | x | x | x | x | x |
| PA 2 | Siedlungsbegrenzungen festlegen | x | x | x | x | x | x | x |
| PA 3 | Verkehrsentensive Vorhaben VIV: Fahrplan zur Überprüfung und Weiterentwicklung festlegen | x | | | | x | x | |
| PA-ÖV 1 | Mittel- bis langfristige Entwicklung des lokalen und regionalen ÖV-Angebots im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung aufzeigen | x | x | x | x | x | x | x |
| PA-ÖV 2 | Schwachstellenanalyse strassengebundener ÖV berücksichtigen | x | | x | x | x | x | x |
| PA-ÖV 3 | Entwicklung von und an ÖV Knotenpunkten prüfen | x | x | x | x | x | x | x |
| VA-Strasse 1 | Strassennetzplan (SNP) und Schwachstellenanalyse des TBA als Ausgangslage berücksichtigen | x | x | x | x | x | x | x |
| PA-Strasse 1 | Regionales Basisstrassennetzes für den MIV in Agglomerationen prüfen und festlegen | x | x | x | x | x | x | x |
| PA-Strasse 2 | Handlungsbedarf MIV auf regionalem Basisstrassennetz aufzeigen | x | x | x | x | x | x | x |
| PA-Strasse 3 | Handlungsbedarf auf übrigem kommunalem Strassennetz sowie auf den Achsen des Langsamverkehrs bezeichnen | x | x | x | x | x | x | x |
| VA LV 1 | Basierend auf dem SVV (Stand Mitwirkung) regionales Netz Veloalltagsverkehr festlegen. Auf kommunalen Strassen des kantonalen und regionalen Netzes Handlungsbedarf bestimmen und Massnahmen ableiten. | x | x | x | x | x | x | x |
| PA LV 1 | Die Netzoptimierungen Velofreizeitverkehr im SVV (Stand Mitwirkung) überprüfen und in der Planung berücksichtigen | x | x | x | x | x | x | x |
| PA LV 2 | Erhebung Veloabstellplätze aktualisieren | x | x | x | x | x | x | x |
| PA LV 3 | Routen für den SVV festlegen und Handlungsbedarf bestimmen | x | | | x | x | x | |
| PA-KombMob 1 | Planung im Bereich P+R aktualisieren | x | x | x | x | x | x | x |
| PA-KombMob 2 | Planung im Bereich B+R aktualisieren | x | x | x | x | x | x | x |

Bem, 10.3.2014

NB. : On trouvera les termes de ce Tableau traduits au chapitre 9.

Annexe IV : Liste des planifications sectorielles régionales (bases régionales) prises en compte

| | |
|--|-----------------------|
| • Plan directeur régional de la région Jura-Bienne | 1992 |
| • Plan directeur régional de la région Centre-Jura | (mi-90, non approuvé) |
| • Plan directeur de l'agglomération biennoise | |
| • Première CRTU du Jura bernois | 2012 |
| • Première CRTU du Seeland | 2012 |
| • Le plan directeur des carrières et décharges | 2006 |
| Révision approuvée en 2012 | |
| Révision en cours 2015-2016 | |
| • Plan directeur partiel des parcs éoliens | 2008 |
| Révision approuvée en 2012 | |
| • Plan directeur régional du parc éolien de Mont-Crosin – Mont-Soleil – Montagne du Droit | 2010 |
| • Plan directeurs partiels des réseaux écologiques ⁴⁴ | |
| o Plateau de Diesse | 2006 |
| Ajout de La Neuveville 2011 | |
| o Plagne – Vauffelin | 2006 |
| o Vallon de Saint-Imier / Montagne du Droit | 2008 |
| o Trois-Vaux | 2010 |

On relèvera aussi les planifications suivantes, qui peuvent être utilisées de manière indicative dans le cadre de la CRTU :

- Plan directeur Parc régionale Chasseral (2001, non contraignant)
- Charte du parc régional Chasseral (2012)
- Plan directeur de la Suze (-)
- Plan de quartier « Tschärner »

En outre, tous les Plans d'aménagements du territoire et les plans de quartiers des communes font partie des données de base de la CRTU et sont pris en compte si nécessaire. Les Conceptions directrices de Moutier et de Saint-Imier idem.

Les inventaires nature, paysage et patrimoine (ISOS / IFP / etc.) sont aussi pris en compte, du moment qu'ils représentent des planifications d'ordre supérieur. Pour la première CRTU qui avait défini les paysages dignes de conservation, de nombreux inventaires avaient été pris en compte ; ils sont cités en page 46 du Rapport explicatif de la CRTU approuvée en 2012.

⁴⁴ Toutes ces planifications sont en train d'être « cantonalisées », le canton vise à n'avoir qu'un seul projet de mise en réseau à son échelle pour soi-disant effectuer des économies d'échelle.

Annexe V : Réflexions sur le montant de la taxe sur la plus-value à appliquer dans le Jura bernois

La taxe sur la plus-value est la taxe qu'une commune prélève lorsqu'elle classe un terrain en zone à bâtir, ou lorsqu'un changement d'affectation du sol par une mesure d'aménagement du territoire (passage de H3 à H4 par exemple) permet de réaliser plus de logements sur une surface identique. Cette taxe doit être de 20% au minimum (ce taux est fixé dans l'ordonnance d'application de la nouvelle LAT). Le canton propose qu'elle s'élève à 40% pour les classements en zone à bâtir et à 30% lors de changements d'affectation.

Le produit de cette taxe devrait normalement revenir aux communes mais ce point n'est pas encore fixé (la proposition de la Loi sur les Constructions en cours de révision est que le canton et les communes se partagent ce produit).

L'affectation du produit de cette taxe est aussi de la compétence communale. Il devrait en premier lieu servir au financement des indemnités en cas d'expropriation matérielle.

Dans la région étudiée, le prix de vente du m² de terrain à bâtir destiné à l'habitat varie à notre connaissance du simple au double, soit de 70 CHF à 140 CHF, cela notamment en fonction des caractéristiques du terrain et des possibilités locatives. Cette taxe n'est pas perceptible en-dessous de 20'000 CHF.

Pour percevoir la taxe sur la plus-value, si celle-ci est fixée à un taux trop faible, le risque est que les communes déclassent des parcelles plus grandes d'un seul tenant, ce qui ne va pas forcément dans le sens de la réduction du mitage du territoire.

Le Tableau ci-contre montre que si la taxe sur la plus-value est trop faible et si les terrains déclassés sont de petite dimension, alors il n'y a pas de perception de la plus-value possible par les communes.

| Surface de la parcelle [m ²] | Prix de vente par m ² | Prix de vente total | Taux de perception de la taxe | | |
|--|----------------------------------|---------------------|-------------------------------|-------------|-------------|
| | | | 20% | 30% | 40% |
| 600 | SFr. 70 | SFr. 42'000 | SFr. 8'400 | SFr. 12'600 | SFr. 16'800 |
| 600 | SFr. 100 | SFr. 60'000 | SFr. 12'000 | SFr. 18'000 | SFr. 24'000 |
| 600 | SFr. 120 | SFr. 72'000 | SFr. 14'400 | SFr. 21'600 | SFr. 28'800 |
| 800 | SFr. 70 | SFr. 56'000 | SFr. 11'200 | SFr. 16'800 | SFr. 22'400 |
| 800 | SFr. 100 | SFr. 80'000 | SFr. 16'000 | SFr. 24'000 | SFr. 32'000 |
| 800 | SFr. 120 | SFr. 96'000 | SFr. 19'200 | SFr. 28'800 | SFr. 38'400 |
| 1000 | SFr. 70 | SFr. 70'000 | SFr. 14'000 | SFr. 21'000 | SFr. 28'000 |
| 1000 | SFr. 100 | SFr. 100'000 | SFr. 20'000 | SFr. 30'000 | SFr. 40'000 |
| 1000 | SFr. 120 | SFr. 120'000 | SFr. 24'000 | SFr. 36'000 | SFr. 48'000 |

Figure 69 : Perception de la taxe sur la plus-value en fonction de son taux, de la taille des parcelles et du prix de vente au m²

A partir d'une taxe sur la plus-value de 40 % (cases vertes dans le Tableau ci-dessus) la perception de la plus-value a lieu dans tous les cas de figures. Il nous semble aussi nécessaire de mettre en place un système qui augmente cette perception tous les X années (afin que les mises en zones se réalisent dans les meilleurs délais possibles).

Annexe VI : Zones de restructurations définies dans le cadre du projet de Centres en réseau

Le projet de Centre en réseau a permis de cibler 4 zones de restructuration d'importance régionale. Plus que des zones de restructuration, il s'agit en fait souvent de secteurs qui demandent une requalification des routes, un changement de plan de zone, etc.

Zones de restructuration vers la gare de Court

Le secteur autour de la gare de Court pourrait faire l'objet d'une réflexion globale. Des espaces de dépôts y sont importants. Des zones industrielles pourraient être déclassées et servir à créer de l'habitat collectif / commercial. Les CFF et la question du ferroutage doivent être liés à cette zone de restructuration.

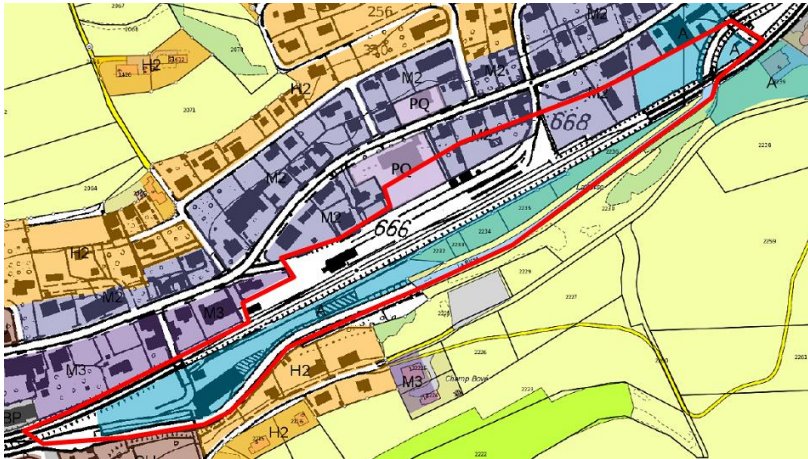


Figure 70 : Délimitation du secteur de restructuration autour de la gare de Court

Selon la commune de Court, il n'y a pas de projet des CFF dans ce secteur.

Zones de restructuration au sud de la gare de Reconvilier

Les pôles habitats déterminés dans la première CRTU (Reconvilier Ouest) ne sont plus retenus (pas d'arrêt TP prévu) et les nouvelles exigences de l'AT nécessitent une mise à plat des réflexions sur l'aménagement du territoire dans la commune de Reconvilier. Avec les nouvelles possibilités offertes par la Loi sur les Constructions, la commune pourra mettre en place une politique foncière active dans le secteur des Champs Biains – Champs des Crêts, où plusieurs hectares sont inscrits dans la zone à bâtir.

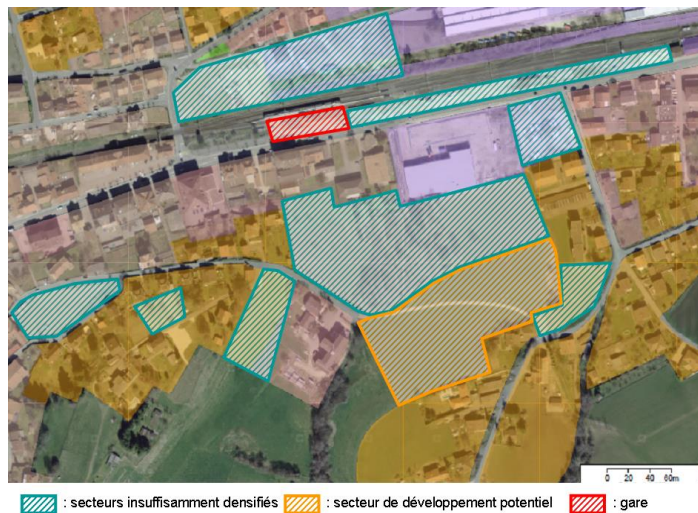


Figure 71 : Secteurs insuffisamment densifiés autour de la gare de Reconvilier et pôle habitat potentiel des Champs des Crêts.

En parallèle à ces réflexions de densification ou de reclassement de ces secteurs la région propose une extension du milieu bâti prioritaire à l'échelle régionale dans le secteur de « Champs des Crêts ». Ce pôle habitat futur ne doit se réaliser que sous condition d'une réflexion globale qui comprend les zones insuffisamment densifiées proches. Une convention entre la commune et la région est indiquée dans les démarches de réalisation de ce secteur inscrites dans la CRTU.

L'accès à la gare ainsi qu'aux écoles, qui se situent de l'autre côté de la route cantonale, doit être sécurisé autant que possible. Le projet de requalification de la route cantonale vers la gare doit si possible anticiper le développement urbain de ce secteur.

Zone de restructuration de la Rue Henri-Frédéric Sandoz à Tavannes

La commune de Tavannes peut développer un projet de réhabilitation et de densification du milieu urbain dans le secteur de l'Arsenal qui lui appartient. La requalification de la route cantonale est aussi un objectif d'importance régionale qui peut avoir des répercussions importantes sur les logements dans la zone centrale de Tavannes.

En complément de ces 2 projets, nous proposons que la rue Henri-Frédéric Sandoz soit considérée comme pôle régional de restructuration. L'objectif principal de cette restructuration serait de remettre à ciel ouvert la Birse, et ainsi de créer une zone interne sans circulation routière dans le centre de Tavannes.

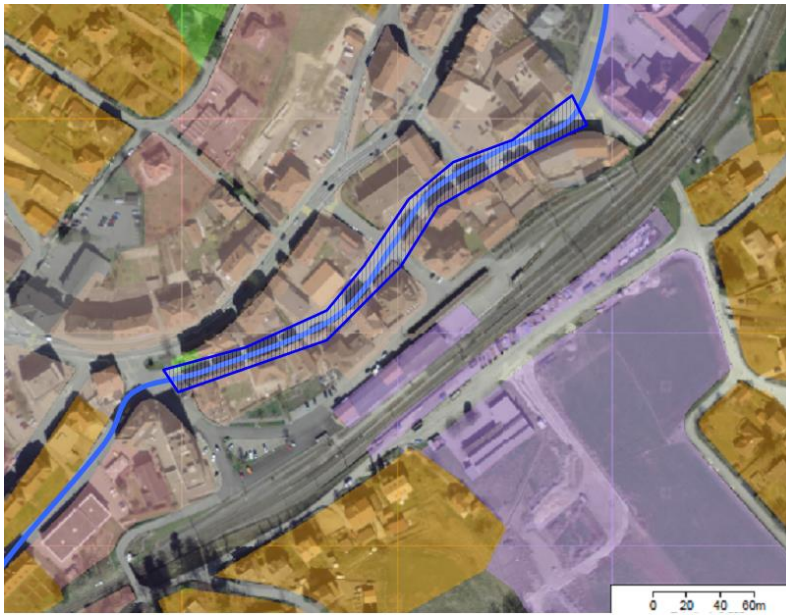
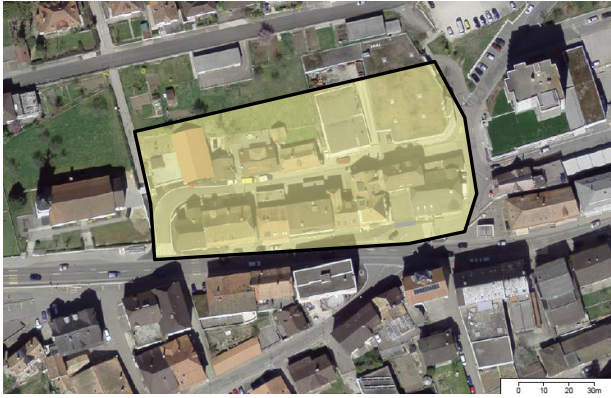


Figure 72 : Secteur de restructuration de la rue Henri Frédéric Sandoz, à Tavannes

Zone de restructuration de la Rue Haute à Tramelan

La commune de Tramelan étudie depuis plusieurs années les possibilités de réaménagements de la rue Haute. Actuellement le projet « Espace centre quartier » est aux mains d'un promoteur, le réaménagement pourrait permettre la réalisation de plusieurs immeubles et locaux commerciaux.

En cas de réalisation ce projet pourrait être considéré d'importance régionale et c'est pourquoi nous proposons de l'inscrire comme information préalable dans la prochaine CRTU. Toutefois, d'autres secteurs plus proches de la gare devraient aussi être examinés et peut-être en priorité.



JDJ, 30.08.2014



Figure 73 : Secteur de restructuration de la rue haute à Tramelan : localisation et photo

ANNEXE VII : Proposition de l'arrêt TP de La Cray dans le cadre du programme PRODES

Le secteur potentiel pour une zone d'activité à Bévillard – La Cray n'a aucune qualité de desserte actuellement. L'arrêt TP de La Cray – s'il se réalise – procurera une qualité de desserte de niveau D à l'ensemble de zone, même en cas de développement échelonné et conséquent. Ce nouvel arrêt a aussi un très bon potentiel pour de nouveaux clients puisque cette partie de Bévillard présente des « dents creuses » dans le tissu urbain – ces endroits étant destinés à être construits en priorité selon les nouveaux principes de la LAT.

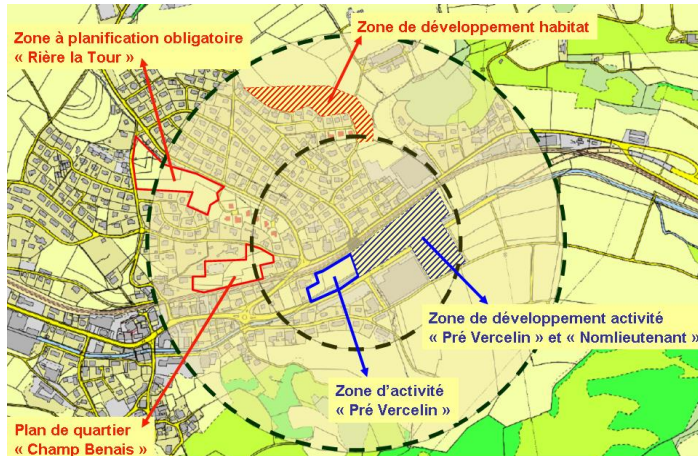


Figure 74 : Schéma des potentiels de développements autour de l'arrêt de La Cray, Valbirse (Bévillard), état juin 2014

La carte ci-contre indique les possibilités de développement tant d'un point de vue de l'habitat que de l'industrie autour du projet d'arrêt de La Cray.

Les cercles indiquent des distances de 250 et de 750 mètres à partir du point d'arrêt tel que prévu dans l'étude Metron 2010.

| | Etat 2008 | Etat 2014 | Projection 2030 |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------------|
| Emplois à 250 mètres | 95 | 245 | 525 |
| Emplois 250-500 mètres | 230 | 240 | 250 |
| Total emplois à 500 mètres | 325 | 485 | 775 |
| Habitants à 250 mètres | 490 | | 555 |
| Habitants à 250-500 mètres | 755 | | 940 |
| Total habitants à 500 mètres | 1'245 | | 1'495 |

En cas de mise en place d'un nouvel arrêt TP à La Cray, il faut relever les éléments suivants :

- La commune de Bévillard s'était prononcée contre ce nouvel arrêt en 2012 car elle aurait dû prendre en charge 40% du financement de l'infrastructure.
- Avec le nouveau système de financement de l'infrastructure dans les transports publics (PRODES), le coût de ce nouvel arrêt sera pris à 100% en charge par un fonds de la Confédération et des cantons.
- Pour la commune de Valbirse, le nouvel arrêt aura une influence sur le calcul des « points TP », déterminants pour fixer les contributions communales. Sur la base du modèle de calcul actuel du canton, la contribution aux TP de la future commune de Valbirse peut être évaluée comme suit :

| Gde- Nr. No. com. | Gemeinde Commune | RVK / RK | Einwohner 2012 Habitants 2012 | Red- Faktor Facteur de réd. | ÖV-Punkte Points TP Fahrplan / Horaire 2012 | Anteil Einwohner Part habitant | Anteil ÖV-Punkte Part points TP | Gmd-anteil / Particip. par comm. in / en % | Gemeinde- beitrag 2014 Contributions communales Basis / Base : | Anteil öV-Punkte / Part points TP | Anteil Einwohner / Part habitant | Beitrag pro Einw. Fr. par habitant |
|----------------------------|-----------------------------|----------|--|--------------------------------------|---|---|--|--|--|--|---|---|
| | | | 997'101 | | 247'690.00 | A | B | =(A+2XB)/3 | 138'200'000 | 92'133'333 | 46'066'667 | |
| 682 | BEVILARD | 1 | 1'720 | 1.000 | 49.88 | 0.172500 | 0.020138 | 0.070925 | 98'019 | 18'554 | 79'465 | 56.99 |
| 697 | MALLERAY | 1 | 2'003 | 1.000 | 101.75 | 0.200882 | 0.041080 | 0.094347 | 130'388 | 37'848 | 92'540 | 65.10 |
| 702 | PONTENET | 1 | 224 | 0.432 | 66.69 | 0.022465 | 0.026925 | 0.025438 | 35'156 | 24'807 | 10'349 | 156.95 |
| | VALBIRSE | | 3'947 | 1.000 | 218.32 | 0.395848 | 0.088142 | 0.190711 | 263'562 | 81'209 | 182'354 | 66.78 |
| | VALBIRSE avec arrêt La Cray | | 3'947 | 1.000 | 318.32 | 0.395848 | 0.128515 | 0.217626 | 300'759 | 118'406 | 182'354 | 76.20 |

Figure 75 : Calcul de la contribution de Valbirse pour les transports publics avec l'arrêt supplémentaire de La Cray

Ainsi, il faut prendre en compte le fait que la commune devra assumer des charges supplémentaires pour les TP d'environ 30'000 CHF / an.

Annexe VIII : Liste des parcelles en zone à bâtir destinées aux activités non construite, communes du projet de Centres en réseau

| Commune | N° carte | Parcelle | Desserte | Surf. (m2) | Propriété | Situation / lieu-dit | Proposition Centre en réseau | Remarques | Surf. totale groupes de parcelles |
|----------------|----------|----------|----------|------------|----------------|------------------------------|---|---|-----------------------------------|
| Court | 83 | 2281 | Aucune | 4857 | Commune | Les Condemines | Maintien, entreprises avec impact | Prolongation ZA existante Les Ravières, PQ 2013 | |
| Court | 84 | 2295 | Aucune | 5315 | Commune | Les Condemines | Maintien, entreprises avec impact | | |
| Court | 85 | 2294 | Aucune | 4950 | BE/ OPC | Les Condemines | Maintien, entreprises avec impact | | |
| Court | 86 | 2267 | Aucune | 1258 | BE/ OPC | Les Condemines | Maintien, entreprises avec impact | | |
| Court | 87 | 2246 | Aucune | 1565 | BE/ OPC | Les Condemines | Maintien, entreprises avec impact | | SFr. 17'945 |
| Court | 65 | 2232 | D | 450 | Bourgeoisie | Entre Gare et Birse | Retrait de la ZA, mettre en Zone verte ou SAU | | |
| Court | 66 | 2233 | D | 260 | Privé | Entre Gare et Birse | Retrait de la ZA, mettre en Zone verte ou SAU | | |
| Court | 67 | 2294 | D | 840 | Privé | Entre Gare et Birse | Retrait de la ZA, mettre en Zone verte ou SAU | | |
| Court | 68 | 2267 | D | 1050 | Privé | Entre Gare et Birse | Retrait de la ZA, mettre en Zone verte ou SAU | | |
| Court | 69 | 2246 | D | 1270 | Commune | Entre Gare et Birse | Retrait de la ZA, mettre en Zone verte ou SAU | | 3'870 |
| Court | 47 | 2281 | Aucune | 2280 | Privé | Les Raverattes | Retrait -> affectation ailleurs ou maintien -> besoins locaux | | 2'281 |
| Sorvilier | 2 | 941 | Aucune | 2032 | Commune | La Cray - Fond des Prés | Sera libre après place à béton | | 2'032 |
| Sorvilier | 17 | 432 | D | 751 | Privé | Prés des Colons | Maintien pour besoins locaux | Société de battage / place pour chauffage à distance ? | 751 |
| Sorvilier | 607 | 1032 | D | 4795 | Bourgeoisie | Prés des Colons | Retrait de la ZA à discuter | Patrimoine / hors secteur approvisionnement | 4'795 |
| Valbirse (BEV) | 94 | 131 | Aucune | 3953 | Privé | La Cray - Pré Vercelin | Laisser, éventuel retrait en l'absence d'arrêt à la Cray | lien avec projet de ZA régionale La Cray - Nomlieutenant | |
| Valbirse (BEV) | 95 | 130 | Aucune | 3328 | Privé | La Cray - Pré Vercelin | Laisser, éventuel retrait en l'absence d'arrêt à la Cray | lien avec projet de ZA régionale La Cray - Nomlieutenant | 7'281 |
| Valbirse (MAL) | 71 | 1608 | Aucune | 3494 | Privé | Pré Paumé | Maintien éventuel au titre de possibilités d'extensions locales | | |
| Valbirse (MAL) | 72 | 1546 | Aucune | 1994 | Privé | Pré Paumé | Maintien éventuel au titre de possibilités d'extensions locales | | 5'488 |
| Loveresse | 30 | 711 | Aucune | 3176 | Privé | Champ du Moulin | futur emplacement centre entretien A16 | | |
| Loveresse | 31 | 712 | Aucune | 15250 | BE / Rtes Nat. | Champ du Moulin | futur emplacement centre entretien A16 | Quelle surface disponible restante ? | 18'426 |
| Loveresse | 32 | 516 | Aucune | 1600 | Privé | Champ du Moulin - Birse | Retrait de la ZA, mettre en Zone verte ou SAU | Non constructible (Birse) | 1'600 |
| Loveresse | 34 | 735 | E | 2370 | Privé | Moulin de Loveresse | Retrait de la ZA | Non vendu de longue date, accès difficile et en pente | |
| Loveresse | 35 | 736 | E | 1069 | Privé | Moulin de Loveresse | Retrait de la ZA, zone mixte aussi | Non vendu de longue date, accès difficile et en pente | 3'439 |
| Reconviiler | 74 | 229.01 | E | 3030 | Privé | Rue du Moulin | Laisser (densifier les dents creuses dans tissu industriel) | | |
| Reconviiler | 76 | 226 | E | 2643 | Privé | Rue du Moulin | Laisser (densifier les dents creuses dans tissu industriel) | | 5'673 |
| Reconviiler | 106 | 1109 | D | 2834 | Commune | Grand-Rue | A discuter : Zone Centre / commerciale. | En face de la gare | 2'834 |
| Reconviiler | 146 | 1552 | D | 1017 | Privé | Grand-Rue | Sortir de la ZA / Zone UP - Verte | Quais de la gare | |
| Reconviiler | 147 | 1137 | D | 1541 | Privé | Grand-Rue | Sortir de la ZA / Zone UP - Verte | Quais de la gare | 2'558 |
| Reconviiler | 43 | 1429 | E | 1197 | Commune | La colline / Rue Dr Tièche | Densifier / retirer ? A discuter | Nord du village | 1'197 |
| Reconviiler | 2 | 1333 | Aucune | 6527 | BE OIC | Rue du Bruye | Affecter ailleurs ? A discuter | Zone de la Coop | 6'527 |
| Reconviiler | 6 | 1619 | Aucune | 1522 | Privé | Rue du Bruye | Densifier | Zone de la Coop | |
| Reconviiler | 132 | 1390 | Aucune | 976 | Privé | Rue du Bruye | Densifier / zone verte | Zone de la Coop | 2'498 |
| Tavannes | 51 | 1785 | Aucune | 1785 | Bourgeoisie | Combe de Malvaux | Maintien - accent sur activités impacts / peu d'emplois | | |
| Tavannes | 52 | 1880 | Aucune | 3616 | Privé | Combe de Malvaux | Maintien - accent sur activités impacts / peu d'emplois | | |
| Tavannes | 53 | 1888 | Aucune | 1952 | Bourgeoisie | Combe de Malvaux | Maintien - accent sur activités impacts / peu d'emplois | | |
| Tavannes | 57 | 1883 | Aucune | 12142 | Bourgeoisie | Combe de Malvaux | Réservé pour usage de la bourgeoisie | Réservé pour usage bourgeoisie | |
| Tavannes | 58 | 1785 | Aucune | 13759 | Bourgeoisie | Combe de Malvaux | Maintien - accent sur activités impacts / peu d'emplois | Maintien - accent sur activités impacts / peu d'emplois | |
| Tavannes | 59 | 2233 | Aucune | 4500 | Bourgeoisie | Combe de Malvaux | Projet en cours ? | Projet en cours ? | |
| Tavannes | 60 | 1785 | Aucune | 7495 | Bourgeoisie | Combe de Malvaux | Maintien - accent sur activités impacts / peu d'emplois | | 45'249 |
| Tavannes | 50 | 2122 | Aucune | 3672 | Privé | Champs Salières, r. préjurés | Retrait si projet actuel de technopool ne se réalise pas | Affecter ailleurs (pente, hors desserte) / à morceler | |
| Tavannes | 87 | 2234 | Aucune | 8905 | Privé | Champs Salières, r. préjurés | Retrait si projet actuel de technopool ne se réalise pas | Affecter ailleurs (pente, hors desserte) | |
| Tavannes | 88 | 2235 | Aucune | 2179 | Privé | Champs Salières, r. préjurés | Retrait si projet actuel de technopool ne se réalise pas | Affecter ailleurs (pente, hors desserte) | 14'756 |
| Tavannes | 47 | 872 | D | 3729 | Privé | Secteur TAVAPAN | Retrait de la ZA ? | Vers TAVAPAN - retirer de la ZA ? | |
| Tavannes | 48 | 1349 | Aucune | 2122 | Privé | Secteur TAVAPAN | Retrait de la ZA ? | Vers TAVAPAN - retirer de la ZA | 5'851 |
| Tavannes | 40 | 901 | D | 1713 | Privé | Sur les Pontins | Retrait de la ZA | | |
| Tavannes | 41 | 899 | D | 2826 | Privé | Sur les Pontins | Retrait de la ZA | | |
| Tavannes | 42 | 2125 | D | 12825 | Privé | Sur les Pontins | Retrait de la ZA | | 17'364 |
| Tavannes | 205 | 1333 | Aucune | 1695 | Commune | Vers Pro Route | Mettre en zone terrain de jeux | Terrain direction Reconviiler | 1'695 |
| Tramelan | 50 | 1747 | E | 1883 | Privé | Rue des Prés | En zone d'activité, projet en cours (PQ Champ Fleuri) | Rue des Prés, agrandissement de l'usine + parkings prévus | 1'883 |
| Tramelan | 83 | 2540 | Aucune | 18318 | Commune | Rue de l'ouest-Les Navaux | Sortir de la ZA pour meilleur emplacement | Souhait de déclasser ? Le déclassement sera demandé | |
| Tramelan | 85 | 2464 | Aucune | 10000 | Commune | Rue de l'ouest-Les Navaux | Sortir de la ZA pour meilleur emplacement | la commune aimerait déclasser cette zone dans un pâturage | 28'318 |
| Tramelan | 95 | 2540 | E | 3836 | Privé | Les Brues | A réfléchir à long terme / bon site d'un pt de vue régional | Thésaurisé jusqu'à aujourd'hui | |
| Tramelan | 97 | 2331 | E | 5258 | Privé | Les Brues | A réfléchir à long terme / bon site d'un pt de vue régional | Thésaurisé jusqu'à aujourd'hui | |
| Tramelan | 98 | 2535 | E | 1523 | Privé | Les Brues | A réfléchir à long terme / bon site d'un pt de vue régional | Thésaurisé jusqu'à aujourd'hui | |
| Tramelan | 99 | 2529 | E | 7480 | Privé | Les Brues | A réfléchir à long terme / bon site d'un pt de vue régional | Thésaurisé jusqu'à aujourd'hui | |
| Tramelan | 100 | 2417 | E | 7610 | Privé | Les Brues | A réfléchir à long terme / bon site d'un pt de vue régional | Thésaurisé jusqu'à aujourd'hui | |
| Tramelan | 101 | 2314 | E | 1140 | Privé | Les Brues | A réfléchir à long terme / bon site d'un pt de vue régional | Thésaurisé jusqu'à aujourd'hui | |
| Tramelan | 102 | 2415 | E | 5755 | Privé | Les Brues | A réfléchir à long terme / bon site d'un pt de vue régional | Thésaurisé jusqu'à aujourd'hui | |
| Tramelan | 611 | 2410.02 | E | 321 | Privé | Les Brues | A réfléchir à long terme / bon site d'un pt de vue régional | Thésaurisé jusqu'à aujourd'hui | 32'923 |
| Tramelan | 606 | 1393 | D | 290 | Commune | Rue de la Printanière | Sortir de la ZA, mettre en zone verte | Sous usine existante | 290 |
| Tramelan | 130 | 563 | Aucune | 5092 | Privé | Tramelan Dessous | Maintien pour extension locale ? | à discuter | |
| Tramelan | 132 | 476 | E | 991 | Commune | Tramelan Dessous | Maintien pour extension locale ? | à discuter | |
| Tramelan | 133 | 3368 | E | 1014 | Privé | Tramelan Dessous | Maintien pour extension locale ? | à discuter | |
| Tramelan | 134 | 2529 | E | 1986 | Non connu | Tramelan Dessous | Maintien pour extension locale ? | à discuter | 9'083 |
| Tramelan | 135 | 2417 | E | 3739 | Non connu | Tramelan Dessous | Sortir de la ZA pour meilleur emplacement | retrait envisagé par TRAM, pour affectation pour Bus C.J | 3'739 |
| Tramelan | 600 | 562 | Aucune | 1329 | Privé | Tramelan Dessous | excentré / rivière / inaccessible, pas de desserte, à morceler | Sortir de la ZA | 562 |

Annexe XIX : Etat des lieux des réserves en zone à bâtir par type, par communes et par qualité de desserte

| Commune | Zones Habitat, Mixte et Centre | | | | | | | | Zones d'activités | | | | | | | | Autres zones à bâtir | | | | | Totaux | | Commune |
|-------------------|--------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------|--------------------|----------------|--|--------|--|---------|
| | Desserte B | Desserte C | Desserte D | Deserte E | Desserte F | Aucune | Tot Zone H, M, C | Desserte C | Desserte D | Deserte E | Desserte F | Aucune | Tot Zone A | Desserte D | Deserte E | Desserte F | Aucune | Tot Autres Zones | Zones à bâtir | | | | | |
| | nb [m ²] | nb [m ²] | nb [m ²] | nb [m ²] | nb [m ²] | nb [m ²] | Nb [ha] | nb [m ²] | nb [m ²] | nb [m ²] | nb [m ²] | nb [m ²] | Nb [ha] | nb [m ²] | nb [m ²] | nb [m ²] | nb [m ²] | Nb [ha] | nb | [ha] | | | | |
| Belprahon | | | | | | 4 6479 | 4 0.65 | | | | | 2 8658 | 2 0.87 | | | | | 0 0.00 | 6 1.51 | Belprahon | | | | |
| Champoz | | | | | | 3 4864 | 3 0.49 | | | | | | 0 0.00 | | | | | 0 0.00 | 3 0.49 | Champoz | | | | |
| Corcelles | | | 3 2871 | 2 1800 | | | 5 0.47 | | | | | | 0 0.00 | | | | | 0 0.00 | 5 0.47 | Corcelles | | | | |
| Corgémont | | | 2 4237 | 22 27750 | | 3 2635 | 27 3.46 | | | 6 28852 | | 5 21118 | 11 5.00 | | 1 14839 | | 1 9984 | 2 2.48 | 40 10.94 | Corgémont | | | | |
| Cormoret | | | 19 34967 | 5 4470 | | | 24 3.94 | | | 1 8063 | | | 1 0.81 | | | | | 0 0.00 | 25 4.75 | Cormoret | | | | |
| Cortébert | | | 2 6212 | 6 6678 | | | 8 1.29 | | 3 5410 | | | | 3 0.54 | | 2 1049 | | | 2 0.10 | 13 1.93 | Cortébert | | | | |
| Court | | | 4 7367 | 6 4600 | | 12 28098 | 22 4.01 | | | 5 3805 | | 6 21056 | 11 2.49 | | | | | 0 0.00 | 33 6.49 | Court | | | | |
| Courtelay | | 2 5813 | 13 24336 | | | 4 10210 | 19 4.04 | | 2 4724 | | | 3 10881 | 5 1.56 | 1 2641 | | | | 1 0.26 | 25 5.86 | Courtelay | | | | |
| Crémines | | | 10 12544 | 12 6646 | | | 22 1.92 | | | | | 6 1549 | 6 0.15 | | 1 669 | | | 1 0.07 | 29 2.14 | Crémines | | | | |
| Eschert | | | | | | 15 17725 | 15 1.77 | | | | | | 0 0.00 | | | 2 4269 | | 2 0.43 | 17 2.20 | Eschert | | | | |
| Grandval | | | 12 11761 | 10 7890 | | | 22 1.97 | | | 4 3361 | | 2 2358 | 6 0.57 | | | | | 0 0.00 | 28 2.54 | Grandval | | | | |
| La Ferrière | | | | 5 6105 | | | 5 0.61 | | | | | | 0 0.00 | | | | | 0 0.00 | 5 0.61 | La Ferrière | | | | |
| La Neuveville | | | 10 12751 | 12 22729 | 1 39 48984 | 62 8.45 | | 1 2522 | 3 2797 | 1 745 | | 5 0.61 | 2 3766 | | | 1 642 | 3 0.44 | 70 9.49 | La Neuveville | | | | | |
| Loveresse | | | | | 17 19481 | 17 1.95 | | | | 1 2370 | | 4 21498 | 5 2.39 | | | | | 0 0.00 | 22 4.33 | Loveresse | | | | |
| Moutier | 3 19864 | 15 20229 | 11 9651 | 29 75728 | 6 20577 | 5 10515 | 69 15.66 | 1 1533 | 4 5143 | | | 6 29232 | 11 3.59 | | | | | 0 0.00 | 80 19.25 | Moutier | | | | |
| Nods | | | | 15 22775 | 1 934 | 12 11808 | 28 3.55 | | | 3 4052 | | | 3 0.41 | | 1 5137 | | 2 10961 | 3 1.61 | 34 5.57 | Nods | | | | |
| Orvin | | | | 19 26386 | 2 1489 | 7 9688 | 28 3.76 | | | 5 9334 | | | 5 0.93 | | | | | 0 0.00 | 33 4.69 | Orvin | | | | |
| Perrefitte | | | | | | 41 54957 | 41 5.50 | | | | | | 0 0.00 | | | | | 0 0.00 | 41 5.50 | Perrefitte | | | | |
| Péry-La Heutte | | | 18 20592 | 32 50298 | | 25 21007 | 75 9.19 | | 3 7248 | | | 13 53689 | 16 6.09 | 3 3015 | 4 1317 | | 1 741 | 8 0.51 | 99 15.79 | Péry-La Heutte | | | | |
| Petit-Val | | | | | | 20 20361 | 20 2.04 | | | | | 2 1789 | 2 0.18 | | | | | 0 0.00 | 22 2.21 | Petit-Val | | | | |
| Plateau de Diesse | | | | 6 8453 | 16 21070 | 9 10558 | 31 4.01 | | | 6 21947 | 1 4561 | 7 2.65 | | | 9 20305 | 1 4005 | 10 2.43 | 48 9.09 | Plateau de Diesse | | | | | |
| Reconvilier | | | 14 36065 | 25 46750 | | 12 28979 | 51 11.18 | | 3 7286 | 3 6197 | | 7 19421 | 13 3.29 | | | | 0 0.00 | 64 14.47 | Reconvilier | | | | | |
| Renan | | | 11 8846 | 1 743 | | | 12 0.96 | | | | | | 0 0.00 | 5 5797 | 2 7548 | | | 7 1.33 | 19 2.29 | Renan | | | | |
| Roches | | | | 2 2645 | | 11 17419 | 13 2.01 | | | | | | 0 0.00 | | | | | 0 0.00 | 13 2.01 | Roches | | | | |
| Romont | | | | | 14 20565 | | 14 2.06 | | | | | | 0 0.00 | | | 1 1234 | | 1 0.12 | 15 2.18 | Romont | | | | |
| Saïcourt | | | | | | 16 21663 | 16 2.17 | | | | | | 0 0.00 | | | | | 0 0.00 | 16 2.17 | Saïcourt | | | | |
| Saint-Imier | | | 19 28396 | 3 8663 | | 44 107885 | 66 14.49 | 5 9283 | 5 18475 | | | 3 52075 | 13 7.98 | 1 7568 | | | | 1 0.76 | 80 23.23 | Saint-Imier | | | | |
| Sauge | | | 3 9735 | 6 18190 | | 8 12473 | 17 4.04 | | | | | | 0 0.00 | | | 1 691 | | 1 0.07 | 18 4.11 | Sauge | | | | |
| Saules | | | | | | 3 12040 | 3 1.20 | | | | | | 0 0.00 | | | | | 0 0.00 | 3 1.20 | Saules | | | | |
| Sonceboz | | 2 2019 | 22 30734 | | | 17 18400 | 41 5.12 | | 1 3089 | | | 1 760 | 2 0.38 | | | | | 0 0.00 | 43 5.50 | Sonceboz | | | | |
| Sonvilier | | | 12 11440 | 8 10646 | | 17 16165 | 37 3.83 | | | | | 5 7284 | 5 0.73 | 2 1135 | | 2 1610 | 4 0.27 | 46 4.83 | Sonvilier | | | | | |
| Sorvilier | | | 3 3441 | 2 1689 | | | 5 0.51 | | 2 5548 | | | | 2 0.55 | | | | | 0 0.00 | 7 1.07 | Sorvilier | | | | |
| Tavannes | | | 2 2164 | 28 45552 | | 10 12874 | 40 6.06 | | | 3 17346 | | 12 60941 | 15 7.83 | | | | | 0 0.00 | 55 13.89 | Tavannes | | | | |
| Tramelan | | | 36 41812 | 26 42878 | | 8 57138 | 70 14.18 | | 5 16396 | 17 61748 | | 4 40255 | 26 11.84 | | | | | 0 0.00 | 96 26.02 | Tramelan | | | | |
| Valbirse | | | 9 54994 | 16 32579 | | 31 57802 | 56 14.54 | | | | | 4 12833 | 4 1.28 | | | | | 0 0.00 | 60 15.82 | Valbirse | | | | |
| Villeret | | | 6 7169 | 13 14973 | | 4 14076 | 23 3.62 | | | | | 4 22416 | 4 2.24 | 3 3330 | | | | 3 0.33 | 30 6.20 | Villeret | | | | |
| Totaux : | 3 19864 | 19 28061 | 241 382084 | 311 497616 | 40 64636 | 397 654286 | 1011 164.65 | 6 10815 | 29 75841 | 51 147926 | 7 22692 | 90 392375 | 183 64.96 | 17 27251 | 11 30559 | 11 22230 | 10 32213 | 49 11.23 | 1243 240.84 | Totaux | | | | |
| | 1.2% | 1.7% | 23.2% | 30.2% | 3.9% | 39.7% | 100% | 1.7% | 11.7% | 22.8% | 3.5% | 60.4% | 100% | 24.3% | 27.2% | 19.8% | 28.7% | 100% | | | | | | |