

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

Fiches de mesures Version approuvée – Décembre 2016

Participation publique du : 18 mai– 18 juillet 2015

Examen préalable du : 31 mars 2016

Approuvé par les associations régionales, décision de l'assemblée générale des délégués du : 19 octobre 2016

Association régionale Jura-Bienne

Association régionale Centre-Jura

Le président,

Le président,

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

*Bévilard, le
Association régionale Jura-Bienne*

*La Chaux-de-Fonds, le
Association régionale Centre-Jura*

Le secrétaire,

La secrétaire,

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)

TABLE DES MATIERES

0. Remarques préliminaires – Explications sur les fiches de mesures.....	5
0.a. Liste des codes des mesures et traductions	5
0.b. Etat de coordination / consignes cantonales	7
0.c. Degré de maturité de la mesure	8
0.d. Degré de priorisation régionale de la mesure	9
U. Mesures concernant l'Urbanisation	10
U1 – Besoins en surfaces pour l'urbanisation.....	10
U1-01 – Coordination régionale des plans d'aménagements locaux	11
U1-02 – Suivi du développement de l'urbanisation	12
U2 – Secteurs d'habitat dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt cantonal ou régional ..	13
U2-01 – Secteurs d'importance cantonale destinés à l'habitat dans la zone à bâtir existante	14
U2-01.01 – Valbirse, Espace-Birse, secteur d'importance cantonale destiné à l'habitat	14
U2-02 – Secteurs en zone à bâtir d'importance régionale destinés à l'habitat	16
U2-02.01 – Moutier, La Poterie, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante	17
U2-02.02 – Saint-Imier, Terrain Longines, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante	19
U2-02.03 – Péry, Champs l'Allemand, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante	21
U2-02.04 – Tavannes, Les Pontins, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante.....	23
U2-02.05 – Tramelan, Les Brues, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante.....	25
U3 – Secteurs d'activités dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt cantonal ou régional	27
U3-01 : Pôles de développement économique d'importance cantonale	27
U3-01.01 – Saint-Imier, La Clé, Pôle de développement économique d'importance cantonale.....	27
U3-01.02 – Tramelan, Fin des Lovières, pôle de développement économique d'importance cantonale.....	29
U3-01.03 – Moutier, Les Laives, pôle de développement économique d'importance cantonale.....	31
U3-02 : Pôles de développement économique d'importance régionale	34
U3-02.01 – Corgémont, Es Cudries, pôle de développement économique d'importance régionale.....	35
U3-02.02 – Tavannes, Combe de Malvaux, pôle de développement économique d'importance régionale	37
U4 – Secteurs prioritaires pour le développement urbain futur	39
U4-01 – Pôle d'importance cantonale pour la mise en zone destinée à l'habitat	40
U4-01.01 – Saint-Imier, La Clé, pôle d'importance cantonale pour la mise en zone destinée à l'habitat.....	40
U4-02 – Secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat	42
U4-02.01 – La Neuveville, Les Chênes, pôle d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat.....	42
U4-02.02 – Reconviiler, Champs Biains, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat.....	44
U4-04 – Secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités	46
U4-04.01 – Court, La Nancoran, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités	47
U4-04.02 – Valbirse, La Cray/Pré Vercelin, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités.....	49
U4-04.03 – Loveresse, Pont du Moulin, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités.....	51
U4-04.04 – Sonceboz-Sombeval, Brassiège, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités.....	53
U4-04.05 – Sonceboz-Sombeval, Blanches Terres, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités	55
U5 – Réseau régional de centres	57
U5-01 – Réseau régional de centres	58
U5-02 – Projet-pilote de « Centres en réseau » dans la Vallée de Tavannes + Tramelan	60
U6 – Secteurs à réhabiliter ou à densifier via une planification d'ensemble	61
U6-01 – Secteurs d'importance régionale pour la restructuration de pôles industriels	62
U6-02 : Secteurs d'importance régionale pour la restructuration des zones habitat ou mixtes	64
U6-02.01 – Moutier, Aménagement des « Espaces Gare », secteur d'importance cantonale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes	64
U6-02.02 – Reconviiler, Gare et alentours, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes.....	66
U6-02.03 – Tramelan, Gare et alentours, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes	68
U7 – Offre, répartition et financement des équipements publics.....	69
U8 – Urbanisation vers l'intérieur	71
U9 – Coordination entre urbanisation et politique du 3ème âge.....	73
P. Mesures concernant le paysage, la nature, l'énergie, les activités touristiques et loisirs	74
P1 - Limites régionales à l'urbanisation sans marges de manœuvre	74
P2 - Limites régionales à l'urbanisation avec marges de manœuvre (non contraignantes)	76
P3. Définition, réalisation et entretien des parcours pour la pratique du cyclotourisme et du VTT	77
P3.01 – Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance nationale n° 7	78
P3.02 – Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n° 23	79
P3.03 – Mesure sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n° 50	81
P3.04 – Mesure sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n° 54	82
P3.05 – Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n° 64	84
P3.06 – Nouvel itinéraire de cyclotourisme entre La Chaux-de-Fonds et Bienne	86

P3.07 – Définition, balisage et entretien des parcours VTT dans le Jura bernois	89
P4 – Zones prioritaires pour la détente et les loisirs.....	91
P5 – Champ d’aviation de Courtelary.....	93
P6 – Rives du Lac de Biemme.....	94
P7. Mesures et projets dans les domaines de la nature et du paysage.....	95
P7.01 – Espaces verts structurants, corridors de migration	96
P7.02 – Paysages à protéger et paysages agricoles à préserver	97
P8. Mesures et projets dans les domaines de l’énergie.....	98
P8.01 – Filière bois-énergie.....	99
P8.02 – Plans directeurs communaux de l’énergie	100
P9 – Parcs naturels régionaux du Chasseral (PRC) et du Doubs (PDoubs).....	102
M – Mesures concernant la mobilité	103
TP-Nat – Mesures concernant les transports publics – Lignes nationales.....	104
TP-Nat.01 – Moutier – Adaptation de l’entrée en gare	104
TP-Nat.02 – Gléresse – Doublement de la voie	105
TP-Reg – Transports publics – Lignes régionales.....	107
TP-Reg.01 – Saint-Imier– Nouvelle gare de La Clé.....	108
TP-Reg.02 – Villeret– Déplacement de l’arrêt actuel vers les Faverges	109
TP-Reg.03 – Valbirse– Nouvel arrêt TP de La Cray/Pré Vercelin	111
TP-Reg.04 – Moutier – Adaptations de la gare pour amélioration de l’offre	112
TP-Reg.05 – Tavannes– Mesures d’accélération sur le Plateau d’Orange.....	114
TP-Reg.06 – Cortébert– Doublement de la voie	115
TP-Reg.07 – La Heutte-Péry – Doublement de la voie	116
TP-Reg.08 – Mesures d’accélération dans les Gorges de Moutier.....	117
TP-Reg.09 – Assainissement du tunnel du Weissenstein.....	118
TIM – Transports Individuels Motorisés.....	119
TIM-TV – Projets de requalifications et de modération du trafic dans les traversées de villages	120
TIM-TV.01a – Saint-Imier – Requalification de la route cantonale	120
TIM-TV.01b – Saint-Imier – Plan général de la circulation	122
TIM-TV.02 – Tavannes – Requalification de la route cantonale.....	123
TIM-TV.03 – Reconvilier – Requalification de la route cantonale à la hauteur de la gare.....	124
TIM-TV.04– Plateau de Diesse – Réalisation d’une zone 30 dans les villages de Diesse et Lamboing	126
TIM-TV.05– Orvin – Réduction du transit de poids-lourds dans le village	127
TIM-TV.06– Moutier – Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale	129
TIM-TV.07 – Valbirse – Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale.....	131
TIM-TV.08 – Sonceboz-Sombeval – Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale	132
TIM-S – Projets concernant les points noirs routiers.....	133
TIM-S.01 – Amélioration de la sécurité par l’assainissement de points noirs routiers	133
TIM-C – Projets de contournements.....	136
TIM-C-01 – Reconvilier, contournement et accès direct à la jonction A16 de Loveresse.....	136
TIM-AC – Projets d’augmentation de la capacité.....	137
TIM-AC.01 – Petit-Val – Agrandissement du gabarit du tunnel supérieur du Pichoux.....	137
TIM-VA – Projets de nouvelles voies d’accès	138
TIM-VA.01 – Tramelan, Voie d’accès au Parc d’Activités des Lovières	138
TIM-A – Mesures diverses concernant les routes cantonales	141
TIM-A.01 – Tramelan – Aménagement entre la frontière cantonale et les Reussilles.....	141
TIM-A.02 – Moutier - Roches – Mesures de sécurité routière dans les gorges de Moutier.....	142
TIM-A.03 – Etude de corridor- Moutier – Roches – Communes du Grandval.....	143
MD – Mesures concernant la mobilité douce (MD).....	144
MD-LR.01 – Pontenet-Loveresse – Piste cyclable réalisée.....	145
MD-LR.02 – Court et Moutier – Point noir routier des Gorges de Court et aménagements pour le cyclotourisme.....	146
MD-LR.03 – Cormoret - Villeret – Point noir routier et aménagement pour le cyclotourisme.....	147
MD-LR.04 – Renan – La Cibourg – Mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons.....	149
MD-LR.05 – Moutier – Voie mobilité douce sur les berges de la Birse	150
MD-A.01 – Péry - Biemme – séparation du trafic rapide et du trafic lent dans les Gorges du Taubenloch	151
MC – Mesures concernant la mobilité combinée et partagée.....	152
MC-P – Places de parcs Park-and-Rail (P+R)	152
MC-B – Places de parcs Bike-and-Rail (B+R).....	155
D. Suivi des mesures (controlling)	157
D.01 – Suivi des mesures inscrites dans la CRTU.....	157

0. Remarques préliminaires – Explications sur les fiches de mesures

Ces fiches de Mesures constituent la 2^{ème} partie du dossier de la CRTU, qui comprend aussi un Rapport Explicatif et une carte d'ensemble des mesures (sera réalisée après la phase d'information-participation).

La classification et la présentation des informations figurant dans ces fiches de mesures se basent sur les recommandations définies dans le manuel de la CRTU du canton, édition d'avril 2014.

0.a. Liste des codes des mesures et traductions

Le canton a édicté des règles afin d'uniformiser les numéros de mesures. Pour faire le lien avec la première CRTU, l'ancienne numérotation figure toutefois encore sur les fiches de mesures.

Le Tableau ci-dessous donne la liste des codes des mesures de la CRTU et leur nom. Les fichiers du modèle de données cantonal étant en langue allemande, ce Tableau propose une traduction des principaux domaines traités.

CODE ¹	Name	Code	Nom	Remarques
S	Siedlung	U	Urbanisation	
S1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen	U1	Besoins en surfaces pour l'urbanisation	
S2	Regionaler Wohnschwerpunkt	U2-01	Pôle habitat d'importance cantonale dans la zone à bâtir existante	Contenu cantonal
		U2-02	Pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante	
S3	Regionaler Arbeitsschwerpunkt	U3-01	Pôles de développement économique d'importance cantonale	Contenu cantonal
		U3-02	Pôles de développement économique d'importance régionale	
S4-a	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	U4-01	Secteurs d'importance cantonale pour la mise en zone destinée à l'habitat	Contenu cantonal
		U4-02	Secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat	
S4-b	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten		Secteurs d'importance cantonale pour la mise en zone destinée aux activités	Contenu cantonal (pas Jube)
		U4-04	Secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités	
S4-c	Weitere Vorranggebiete Siedlung	//	Secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée à des besoins publics.	Pas de mesures dans le Jube

¹ Les codes pour la partie S correspondent à ceux adoptés pour la CRTU du Seeland.

CODE ¹	Name	Code	Nom	Remarques
S5	Zentrum 4. Stufe	U5	Réseau régional de centres	
S6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen	U7	Offre, répartition et financement des équipements publics	
S7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere	U8	Mise en valeur et renouvellement des quartiers	
S8	Verdichtungsgebiet	U6 / U9 / U10	Secteurs à réhabiliter ou à densifier via une planification d'ensemble, densification	
S9	Weiler	//	Zone de hameaux	Pas traité Jube
S10	VIV-Standorte	//	Mesures engendrant une fréquentation intensive	Jube non concerné
		U11	Coordination urbanisation – politique du 3 ^{ème} âge	
L	Landschaft	P	Paysage	
ÖV	Öffentlichen Verkehr	TP	Transports publics	
ÖV-FV	ÖV – Fernverkehr	TP-TN	TP – Trafic national	
ÖV-Reg	ÖV – Regionalverkehr	TP-Reg	TP – Trafic régional	
MIV	Motorisierter Individualverkehr	TIM	Transports Individuels Motorisés	
MIV-N	MIV – Nationale Infrastrukturen	TIM-N	TIM – Infrastructures nationales	
MIV-U	MIV-Umfahrungen	TIM-C	TIM-Contournements	
MIV-E	MIV-Erschliessungen	TIM-VA	TIM-Voies d'Accès	
MIV-K	MIV-Kapazitätserweiterung	TIM-AC	TIM-Augmentation de la Capacité	
MIV-O	MIV-Ortsdurchfahrten	TIM-TV	TIM-Traversée de Villages	
MIV-S	MIV-Verkehrssicherheit	TIM-S	TIM-Amélioration de la Sécurité par l'assainissement de points noirs routiers	
MIV-W	MIV-Weitere Massnahmen	TIM-A	TIM-Autres mesures	
LV	Langsamverkehr	MD	Mobilité douce	
LV-N	LV-Netzlücken	MD-LR	MD-Lacunes dans le Réseau de la mobilité douce	
LV-A	LV-Ausbau	MD-E	MD-Extension dans le réseau de la mobilité douce	
LV-W	LV-Weitere Massnahmen	MD-A	MD-Autres mesures	
KM	Kombinierte Mobilität	MC	Mobilité combinée	

CODE ¹	Name	Code	Nom	Remarques
KM-P	KM – Park + Ride	MC-P	MC – Park+ Ride	
KM-B	KM – Bike + Ride	MC-B	MC – Bike+ Ride	
KM-W	KM-Weitere Massnahmen	MC-A	MC-Autres mesures	Jube pas concerné
NM	Nachfragorientierte Massnahmen	MOD	Mesures orientées sur la demande	
NM-VM	NM-Verkehrsmanagement	MOD-MM	MOD-Management de la mobilité	Jube non concerné
NM-PP	NM-PP-Bewirtschaftung	NM-		Jube non concerné
NM-W	NM-Weitere Massnahmen	MOD-A	MOD-Autres mesures	Jube pas concerné
C	Controlling	D	Suivi	

0.b. Etat de coordination / consignes cantonales

Les états de coordination indiquent le degré d'acceptation que le Canton accorde aux projets de mesures.

Pour les mesures relevant de l'urbanisation les états de coordination sont décrits comme suit :

- **Coordination réglée** : la mesure est acceptée par le Canton et peut se réaliser, sous réserve du financement des différents partenaires.
- **Coordination en cours** : le Canton accepte la mesure sur le principe, mais des éléments pour son acceptation doivent encore être apportés (financement, etc.)
- **Information préalable** : des études complémentaires ou des modifications importantes (par exemple évolution de la qualité de la desserte) sont nécessaires pour que les mesures en information préalable passent en coordination en cours / réglée.

Une mesure avec l'état de coordination « information préalable » n'oblige aucunement le canton : le canton prend connaissance de l'intention de la région, sans portée cantonale.

=> Les mesures en coordination réglée et leur représentation sur la carte de la CRTU sont contraignantes pour les autorités.

Pour les mesures relevant des transports, les états de coordination sont décrits comme suit :

- **Etude (E)** : l'urgence d'agir est prouvée, mais la réalisation du projet est encore peu concrète. Cet état correspond à la coordination en cours au sens de l'aménagement du territoire.
- **Avant-Projet (AP)** : l'avant-projet est établi et les coûts sont estimés dans une fourchette de +/- 20%. La mesure figure dans les plans de financements. Cet état correspond à la coordination réglée au sens de l'aménagement du territoire.
- **Projet de construction (PC)** : le projet de construction et le devis sont réalisés. La mesure figure comme crédit particulier ou crédit-cadre dans le plan du réseau routier et les coûts sont définis avec +/- 10% de marge. Cet état correspond à une « donnée de base – un projet réalisé » au sens de l'aménagement du territoire.

Enfin, sur la carte CRTU, en plus des états de coordination décrits ci-dessus, on relèvera 2 autres catégories de « mesures » :

- **Situation initiale** (= Ausganlage en allemand) : mesures concernant l'aménagement du territoire approuvées ou existantes, qui figurent donc sur la carte CRTU comme des données de bases.
- **Consignes cantonales** (= Hinweis en allemand) : éléments concernant l'aménagement du territoire fixés dans le plan directeur cantonal

0.c. Degré de maturité de la mesure

Le tableau ci-dessous indique comment sont déterminés les différents états de maturité des projets, selon une directive établie par la Confédération :

Degré de maturité	Descriptif
1.	<p>1. Le projet de mesure est la conséquence de l'analyse des problèmes et est fixée en relation avec la vision à long terme et avec les stratégies partielles de la CRTU.</p> <p>2. Les répercussions financières de la solution envisagée sont grossièrement estimées sur la base de valeurs tirées d'expériences proches.</p> <p>3. Les effets sont esquissés</p>
2.	<p>1. Le degré 1 de maturité de la mesure est réalisé.</p> <p>2. Des études préliminaires fondées, comprenant une estimation de l'utilité et de la faisabilité de la mesure, sont disponibles.</p> <p>3. Des comparaisons de variantes et d'optimisation de projets sont réalisées, en prenant en compte un large éventail de variantes intermodales.</p> <p>4. Les mesures complémentaires ou parallèles ont un degré de maturité identique dans leur planification et sont intégrées comme composantes de la mesure, respectivement du paquet de mesures.</p> <p>5. Les investissements prévus, les coûts d'exploitation et d'entretiens sont établis.</p> <p>6. Les preuves que le projet est réalisable économiquement et acceptable d'un point de vue environnemental sont apportées.</p>

0.d. Degré de priorisation régionale de la mesure

Priorité A : le projet a un impact socio-économique important à l'échelle du Jura bernois ou de l'une de ses sous-régions. Sa réalisation dans les meilleurs délais ou une fois réunies les conditions nécessaires représente une opportunité qu'il ne faudrait pas manquer. Les projets de priorité A sont des réalisations qui font sens à plusieurs niveaux, soit parce qu'ils comblent une lacune qui affaiblit un tout (par exemple petite lacune dans le réseau de piste cyclable) soit parce qu'ils renforcent directement ou indirectement d'autres objectifs de la CRTU (par exemple, renforcement des transports publics par l'implantation d'habitat dense près de la gare).

Priorité B : le projet est important en soi. Par rapport à un projet de priorité A, la priorité B est donnée à un projet qui est moins « structurant », c'est-à-dire qui n'a pas forcément des impacts directs ou indirects sur les objectifs globaux de la CRTU ou sur d'autres mesures.

Priorité C : le projet est important pour la région sans que sa réalisation n'ait un impact fort attendu sur son développement. Eventuellement, un projet de priorité C peut représenter une mesure qui a un bon impact socio-économique mais un impact sur l'environnement négatif.

Une priorité C peut aussi signifier que la réalisation du projet n'est pas urgente ou pas prioritaire par rapport à d'autres mesures.

NB : les priorisations sont fixées par thèmes, car il ne fait pas de sens de définir des priorités entre des mesures très différentes (la création d'une nouvelle zone d'activités n'a pas le même impact que la réalisation d'un tronçon pour la pratique du vélo, mais ces 2 mesures peuvent avoir un même degré de priorité).

U. Mesures concernant l'Urbanisation

U1 – Besoins en surfaces pour l'urbanisation

Etat : novembre 2015	N° 1 ^{ère} CRTU : AI
<p>Description :</p> <p>L'évaluation des besoins en surfaces à bâtir et leur répartition à une échelle régionale fait particulièrement sens avec la nouvelle Loi sur l'Aménagement qui doit être mise en œuvre. La 2^{ème} CRTU doit faire la proposition de mesures pour accompagner les communes à long terme dans l'application de ces nouvelles exigences légales.</p> <p>Comme indiqué dans le plan directeur en cours de révision, les régions doivent indiquer les démarches nécessaires et les priorités pour les secteurs urbains actuellement non construits ou pas encore en zone et dont la taille est supérieure à 1 hectare.</p>	
<p>Objectifs du groupe de mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Connaissance des zones disponibles pour l'urbanisation dans le Jura bernois ; - Pour les grandes surfaces et les pôles, mise en zone en fonction des besoins avérés et aux endroits qui s'y prêtent le mieux ; - Cohérence régionale dans les grandes lignes du développement urbain. 	
<p>Ce groupe de mesures comprend les deux mesures suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordination des plans d'aménagements locaux (U1-01) - Suivi de l'évolution du développement urbain (U1-02) 	
<p>Remarque importante :</p> <p>La question de la compensation en cas d'échange de zones à bâtir entre différentes communes fait indirectement partie de ces mesures U1. Pour l'instant, il n'y a pas d'inscription de tels cas dans la CRTU du Jura bernois (cf. mandats d'examen dans le rapport explicatif).</p>	

U1-01 – Coordination régionale des plans d'aménagements locaux	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : A1.01	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Déjà dans le cadre de la première CRTU le canton de Berne a demandé aux régions de faire en sorte que le développement urbain soit harmonisé avec les transports publics, adapté aux besoins (démographie, société) et durable. Ce cadre général qui donnait à la région le rôle d'indiquer les zones destinées à l'habitat s'est encore renforcé considérablement avec l'approbation de la nouvelle Loi sur l'Aménagement du territoire, laquelle préconise une coordination intercommunale dans le domaine des zones à bâtir.</p> <p>Le plan directeur cantonal 2030 approuvé le 4 mai 2016 reprend les dispositions de la nouvelle LAT, notamment en indiquant que les surfaces de plus de 1 ha doivent être inscrites dans la CRTU.</p> <p>D'une manière plus générale, le rôle de la région a un peu évolué ; une coordination plus forte entre ce qui est inscrit dans la CRTU et ce qui est projeté par les communes est désormais nécessaire, car l'ouverture de grandes zones à bâtir ne pourra plus être approuvée par le canton sans un accord préalable – et donc sans une inscription en coordination réglée – de la région dans la CRTU.</p>	
<p>Objectif de la mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte des mesures inscrites dans la CRTU par les communes et les autres partenaires de la région ; - Coordination générale de tous les plans sectoriels régionaux. 	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Réglée
<p>Description de la mesure</p> <p>Lors de l'examen préalable des plans d'aménagements locaux, la région donne son avis en se basant sur les éléments inscrits dans la CRTU.</p> <p>La région veille d'ailleurs d'une manière générale à ce que tous les plans sectoriels régionaux fassent l'objet d'une coordination.</p>	
<p>Responsabilité:</p> <p>Conférence des maires du Jura bernois Association régionale Jura-Bienne Association régionale Centre-Jura</p>	<p>Autres organes concernés :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers</p>
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cette tâche est déjà partiellement réalisée par l'ARJB. 2. Le financement de cette mesure doit être assuré à court terme ; ce point est à régler en même temps que la répartition des tâches et l'avenir institutionnel des associations régionales Jura-Bienne, Centre-Jura et de la Conférence des maires (CMJB). 	
<p>Réalisation:</p> <p><input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente</p>	<p>Coûts :</p> <p>- Non défini</p> <p>Clef de répartition des frais</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton (partenaire de la mise en œuvre des CRTU) <input checked="" type="checkbox"/> Communes (via financement des régions)</p>
<p>Evaluation de la mesure :</p> <p>La répartition des grandes zones à bâtir existantes et futures, pour l'habitat et pour les activités économiques, doit désormais être envisagée à une échelle régionale. Une évaluation des besoins pour l'habitat et les industries est aussi nécessaire sur la base de données à l'échelle du Jura bernois ou de ses sous-régions. La mise en œuvre par les communes concernées des emplacements et des conditions de développement inscrites dans la CRTU est fondamentale.</p>	
<p>Conflits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - tâches à revoir dans le cadre de la refonte des institutions dans le Jura bernois. - coordination des données de bases entre communes, région, canton 	
<p>Dépendance avec d'autres mesures</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cette mesure de coordination régionale a une relation avec presque toutes les autres mesures. - Suivi du développement de l'urbanisation (U1-02) 	
<p>Documentation</p> <p>► Programme stratégique de la CMJB ► 1^{ère} CRTU (Fiche A4/I)</p>	

U1-02 – Suivi du développement de l'urbanisation	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : A1.02	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>La connaissance des réserves de zones à bâtir, tant pour l'habitat que pour les activités, est une condition de base pour fonder les décisions à prendre dans la CRTU.</p> <p>L'obtention de ces données de bases a été réalisée et subventionné par le canton dans le cadre du projet de géoportail régional.</p> <p>Le géoportail régional est nécessaire pour l'inscription de ces données de bases pour la CRTU. Le géoportail a fait l'objet d'une demande de subvention auprès du Canton et les associations régionales ont aussi contribué à son développement. Il s'agit maintenant d'assurer les frais de maintenance de cet outil sur le moyen et long terme via la CMJB, ce changement est réalisé.</p> <p>En septembre 2015, le canton a envoyé aux communes un questionnaire afin de réaliser l'état des lieux des réserves dans la zone à bâtir. Les données obtenues pour le géoportail régional ne sont pas compatibles avec le système cantonal. Les démarches du canton et de la région nécessitent une meilleure coordination ; il est en tout cas nécessaire que les données qui seront mises à jour par le canton puissent être régulièrement réintégréées dans le géoportail régional, au besoin et si leur qualité le permet.</p>	
<p>Objectif de la mesure :</p> <p>- Obtention de données de bases nécessaires à la définition de nombreuses mesures de la CRTU.</p>	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Coordination réglé
<p>Description de la mesure</p> <p>Chaque surface en zone à bâtir est répertoriée et inscrite sur le géoportail régional (www.geojb.ch). Une coordination entre le canton les géomètres conservateurs permet la mise à jour de ces données.</p>	
<p>Responsabilité:</p> <p>Association régionale Jura-Bienne</p> <p>Association régionale Centre-Jura</p> <p>Conférence des maires du Jura bernois</p>	<p>Autres organes concernés :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Communes</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT / OIG)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Géomètres-conservateurs du Jura bernois</p>
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <p>1. Assurer une coordination entre les données cantonales et régionales en ce qui concerne le relevé, l'utilisation et la mise à jour des réserves disponibles dans la zone à bâtir, en collaboration entre le canton, les géomètres-conservateurs, les régions et la CMJB.</p>	
<p>Réalisation:</p> <p><input type="checkbox"/> 2017 -2020</p> <p><input type="checkbox"/> À une date ultérieure</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente</p>	<p>Coûts :</p> <p>La mise à jour des réserves non construites dans la zone à bâtir est désormais du ressort de l'OACOT et de l'OIG.</p> <p>Clef de répartition des frais</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton</p>
<p>Evaluation de la mesure :</p> <p>Le géoportail régional est un outil de plus en plus utilisé par les administrations publiques et par d'autres partenaires (banques, privés, etc.). Les possibilités de suivi des zones à bâtir offertes par le géoportail doivent être assurées à long terme pour permettre un suivi de l'état des zones à bâtir, ceci étant de toute manière une base que le canton demande aux régions pour approuver les mesures de la CRTU.</p>	
Conflits :-	
Dépendance avec d'autres mesures :-	
<p>Documentation</p> <p>► Programme stratégique de la CMJB ► 1^{ère} CRTU (Fiche A4/I) ► www.geojb.ch ► Guide sur le recensement des zones à bâtir non construites dans le canton de Berne</p>	

U2 – Secteurs d’habitat dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt cantonal ou régional

Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : A2 – A3 – A8
<p>Description :</p> <p>Ce groupe de mesures désigne les endroits d’importance cantonale ou régionale pour créer des secteurs d’habitat dense, des zones d’activités ou pour réaliser des projets de requalification de quartiers.</p> <p>Pour chaque secteur déterminé, des démarches et conditions sont donnés. Le but est que communes, région et canton se coordonnent pour que les secteurs où de grands projets de densification sont possibles soient réalisés dans des conditions optimales, afin que ces endroits aient un impact positif maximal à long terme sur les différents objectifs stratégiques de la CRTU.</p>	
<p>Conditions cantonales de réalisation des pôles régionaux :</p> <p>Les pôles régionaux pour l’habitat et les activités ne peuvent être réalisés n’importe où. Le canton définit des conditions minimales pour leur emplacement, notamment dans son manuel de réalisation des CRTU et son Plan directeur.</p> <p>Les conditions principales pour qu’un pôle puisse être approuvé par le canton sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - surface minimale = 1 hectare ; - localisation = dans les centres de niveau 1 à 4 (éventuellement aussi sur les axes de développement et dans la couronne de l’agglomération) ; - densité et qualité = les pôles ont une densité d’habitants supérieure à la moyenne du tissu existant de la commune concernée et leur développement est de qualité. <p>La région peut compléter ces conditions cantonales. Nous proposons par exemple que les projets immobiliers dans ces pôles soient aussi exemplaires d’un point de vue énergétique.</p>	
<p>Objectifs du groupe de mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indiquer les secteurs de la zone à bâtir existante qui se prêtent particulièrement bien à des mesures de densification urbaine ou de réhabilitation. - Favoriser l’utilisation des transports publics et de la mobilité douce par la création de zones d’habitat ou d’activités bien desservies. - Encourager les initiatives en faveur de la réhabilitation de quartiers, la réalisation de mesures urbanistiques, les aménagements routiers, etc., ces mesures devant permettre de densifier l’habitat tout en rendant des quartiers plus attractifs. 	
<p>Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les secteurs d’importance cantonale destinés à l’habitat (U2-01) - les secteurs d’importance régionale pour la mise en zone destinée à l’habitat (U2-02) 	

U2-01 – Secteurs d'importance cantonale destinés à l'habitat dans la zone à bâtir existante

Aucun secteur de ce type n'avait été défini dans la première CRTU. La proposition ci-dessous découle de l'opportunité créée par le déplacement de l'usine Schaublin à Valbirse.

U2-01.01 – Valbirse, Espace-Birse, secteur d'importance cantonale destiné à l'habitat

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure*

Contexte de la mesure :

Dans la première CRTU ce secteur était défini comme secteur de restructuration industrielle d'importance régionale. Depuis lors, l'usine Schaublin qui occupait ces locaux industriels a déménagé à l'entrée Est du village de Bévilard. C'est la société Real Estate qui a racheté ce terrain afin d'y développer un projet immobilier.

Objectifs de la mesure :

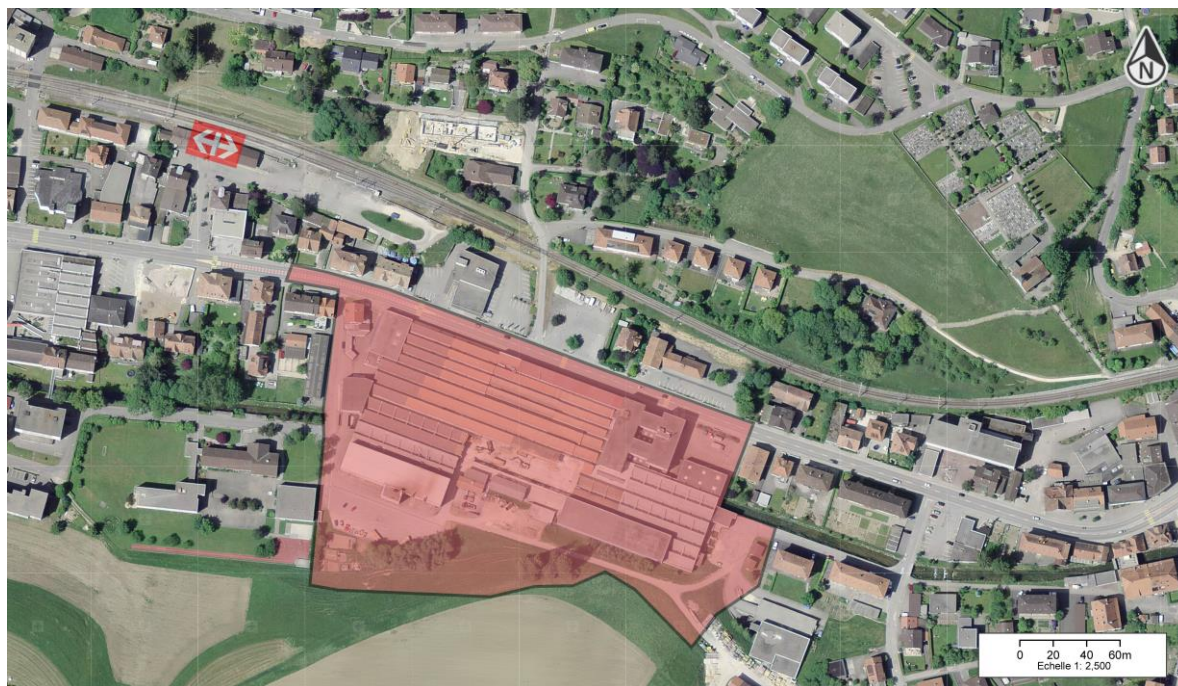
- Le projet Espace-Birse est reconnu d'importance cantonale et promu par le Canton ;
- La reconnaissance de l'importance cantonale (inscription dans la Fiche A_08 du plan directeur cantonal) permet de ne pas tenir compte des m² de cet espace dans le calcul des besoins régionaux et communaux ;
- Ce secteur est pris en compte prioritairement lors de la recherche de locaux pour des implantations décentralisées de services cantonaux.

Priorité de la mesure selon la région : **A**

Etat de la coordination : **Coordination réglée**

Description et illustration de la mesure :

Le projet «Espace Birse» prévoit la construction d'une zone d'habitations mixtes comprenant 160 logements de surfaces différentes, dans des bâtiments de un à sept étages. La construction va se faire par étapes durant les 10 à 20 prochaines années. Le projet a été approuvé à l'unanimité par le Conseil général de Valbirse (septembre 2015) et se poursuit donc. Le Plan de quartier « Espace Birse 1 » a été approuvé par le 26 novembre 2015 par le conseil communal de Valbirse. Les permis pour le premier plan de quartier ont été donnés en 2016 (2 immeubles de 53 appartements en tout). A relever qu'un immeuble est affecté pour des personnes du 3^{ème} âge. L'indice d'utilisation du sol de ce premier plan de quartier est de 1.75 (ne sont pas comprises dans cet indice les surfaces non constructibles proche des immeuble, notamment la distance aux rivières). Pour l'ensemble de la ZPO, l'indice d'utilisation du sol est de 0.9.



La remise à ciel ouvert de la Birse et la création d'un chemin au bord de la Birse pour la mobilité douce font aussi partie de ce projet.

Responsabilité: Commune de Valbirse	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Société Real Estate SA
Démarches et étapes de mise en œuvre : Aucune d'un point de vue régionale, le premier plan de quartier étant déjà approuvé.	
Réalisation : <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - sans objet
Evaluation de la mesure (effets) : <p>L'intérêt du projet réside en particulier dans le fait qu'il permet une valorisation d'une friche industrielle d'une part, et d'autre part il permet la création de nombreux logements dans une bonne qualité de desserte, à proximité immédiate de la gare de Malleray.</p> <p>Il s'agit d'un projet très structurant, avec des effets positifs attendus sur de nombreuses autres problématiques territoriales à Valbirse (traversée du village, augmentation attendue de l'utilisation des TP en vue permettant de justifier une cadence à la demi-heure entre Sonceboz et Moutier, amélioration des qualités environnementales et de la qualité de vie au centre de Valbirse avec la mise à ciel ouvert de la Birse et l'amélioration de la piste cyclable, etc.). Le projet Espace Birse a été reconnu d'importance cantonale par le Canton et a pu bénéficier de l'accompagnement des services de l'aménagement du territoire en tant que « Grand projet ». Ce statut, défini par la fiche A_08 du plan directeur cantonal, permet à la commune de ne pas comptabiliser ce pôle d'importance cantonale dans ses quotas de réserves de zones à bâtir.</p>	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures - Modification mineure de la piste cyclable / requalification de la route cantonale	
Documentation ► 1 ^{ère} CRTU (Fiche A4/I) ► Commune de Valbirse (Plan de quartier Espace Birse 1 et ZPO Espace-Birse).	
	
<p style="text-align: right;"><i>Le site d'Espace Birse, juin 2015 © ARJB</i></p>	

U2.02 – Secteurs en zone à bâtir d'importance régionale destinés à l'habitat

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : A3

Description de ce groupe de mesures :

Dix secteurs de ce type figuraient dans la première CRTU, seuls quatre sont encore retenus. Les secteurs non retenus dans cette deuxième CRTU peuvent être développés (certains le sont déjà) par les communes selon les conditions définies dans le Plan directeur, ils ont une importance locale. Ceux que la 2^{ème} CRTU maintient font l'objet de conditions et démarches particulières afin d'assurer que l'ossature de leur développement corresponde à des exigences élevées en termes d'intégration urbaine, de densité de logements et de normes environnementales.

Des prescriptions pour une qualité élevée dans ces pôles représentent d'un point de vue régional plusieurs opportunités :

- dans le contexte de la nouvelle LAT, les meilleurs secteurs nécessitent une densification exemplaire. Il n'est plus possible de gaspiller les zones à bâtir d'un seul tenant et bien desservies.
- d'un point de vue énergétique, les prescriptions d'aujourd'hui seront la norme de demain. Il est nécessaire d'inscrire des normes élevées dans les bâtiments aujourd'hui pour atteindre les objectifs que se fixent cantons et confédération ; en effet, dans le bâtiment les mauvais choix se répercutent durant des décennies.
- une haute qualité devrait bénéficier aux entreprises régionales ainsi qu'aux habitants sur le long terme.
- les prescriptions sévères introduisent un cercle vertueux : tant que ces réserves en zone à bâtir ne se réalisent pas, cela freine la possibilité de nouvelles mises en zone, cela augmente l'attrait de la densification dans les communes-centres, et cela augmente l'attrait économique de ces secteurs-clé, ce qui au final permet leur réalisation dans les conditions prescrites.

En ce qui concerne la densité de logements voulus sur ces pôles, le canton ne donne pas de règles pour les CRTU car la densité ne peut être la même à Moutier ou à Berne. Toutefois, l'objectif est d'atteindre une densité de l'habitat supérieure à la moyenne du tissu existant tout en s'intégrant dans le site.

Objectifs du groupe de mesures :

- Dans des secteurs bien desservis par les TP, atteindre une densité de l'habitat supérieure à la moyenne du tissu existant tout en s'intégrant dans le site
- Construire là où les infrastructures existent déjà pour réduire les coûts à long terme pour les communes

Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants :

Pôles retenus dans la 2^{ème} CRTU

- Moutier, La Poterie (U2-2.01)
- Saint-Imier, Terrain Longines (U2-2.03)
- Péry, Champs l'Allemand (U2-2.04)
- Tavannes, Les Pontins (U2-2.05) => à considérer sur le long terme (pas de nouvelles réserves en zone à bâtir possibles)
- Tramelan, Les Brues (U2-2.06) => à considérer sur le long terme (pas de nouvelles réserves en zone à bâtir possibles)

Pôles définis dans la CRTU mais dont le retrait est proposé dans la 2^{ème} CRTU :

- Moutier, Courte Raye
- Moutier, Villa Holzer (proposé dans la 2^{ème} CRTU mais non retenu)
- Cormoret, La Closure
- Court, ZPO Sur Frête
- Courtelary, Cimetierre
- Reconvilier, La Vauche (ZPO Grands Champs)
- Tramelan, La Deute Est

U2-02.01 – Moutier, La Poterie, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : A2/I.01**Contexte de la mesure :**

Ce pôle figurait dans la première CRTU en tant que pôle habitat du « Crêt de la Rive », en coordination en cours. Le nom de Crêt de la Rive a été remplacé par celui de « La Poterie ».

Dans la conception Moutier 2030, la création d'un pôle habitat d'importance régionale à La Poterie constitue un objectif communal.

En 2013, un projet de plan de quartier a été soumis pour examen auprès du canton. L'ARJB a pris position sur ce projet en indiquant qu'en l'état il ne pouvait pas être considéré comme un pôle d'importance régionale (densification trop faible, pas de processus de qualité, pas de relations avec la mobilité douce). L'ARJB mentionnait toutefois que le maintien de ce secteur comme pôle habitat était important d'un point de vue régional, les secteurs de ce type étant rares.

Actuellement, un nouveau projet avec un nouvel investisseur est en cours. La commune de Moutier est maintenant plutôt d'avis que cette ZPO ne doit pas forcément être considérée comme un pôle habitat. La région propose son maintien du moment que c'est le seul pôle habitat restant à Moutier. Toutefois, la région admet que les potentiels de restructurations et de densifications sont importants à Moutier et que ce site ne se prête pas facilement à une densification élevée ; ainsi nous proposons que le choix d'un pôle habitat ou non revienne à la commune lors de la mise en œuvre de la ZPO existante.

Au vu de ce qui précède, la région préconise pour l'heure de tabler sur une densité moyenne à élevée. Pour l'ensemble de la ZPO, l'indice d'utilisation du sol doit se situer entre 0.7 et 1.

Dans son examen préalable, le canton approuve ce pôle habitat malgré le fait qu'il soit limité d'un point de vue de la qualité de la desserte.

Objectif de la mesure :

- Densification urbaine dans un endroit bien centré et relativement bien desservi.

Priorité de la mesure selon la région : C

Etat de la coordination : **Coordination en cours****Description et illustration de la mesure**

Le secteur concerné se situe à La Poterie, au nord du canal de la Foule. C'est un endroit préservé du trafic de la route cantonale et à ce titre attractif. Ce secteur est extrêmement bien centré ; les futurs habitants seront proches de la gare, du centre, des lieux d'achats et de loisirs, du pôle d'activité des Laives, ainsi que des écoles.

Le secteur peut être divisé en deux parties, celle à l'est est en forte pente et en partie constituée d'un verger à préserver, celle à l'ouest longe le canal de la Foule.

Responsabilité: Commune de Moutier	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers / promoteurs
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. En fonction des projets existants et de la ZPO, la commune de Moutier juge que ce secteur peut devenir un pôle d'importance régionale ou non. Si le pôle régional est à maintenir, les propositions de la région sont les suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ○ La commune doit s'assurer la disponibilité des terrains. ○ La commune établit, au besoin avec le soutien du Canton et de la région, des dispositions contractuelles avec les propriétaires / promoteurs / ou autres investisseurs qui accompagnent les étapes de réalisation du projet. ○ Concernant la densité d'habitants, il est nécessaire qu'elle soit légèrement supérieure à ce qui est observé dans le tissu bâti alentours. Un travail urbanistique doit montrer comment cette densité supérieure peut s'intégrer dans ce secteur. Une bonne information aux voisins est sans doute nécessaire. La création d'au moins 30 logements doit être visée dans ce secteur. ○ Dans le secteur est, une construction en terrasse permet une bonne adaptation à la pente et évite des terrassements importants ; ○ Des facilités pour la mobilité douce (vélo et piétons) sont à prévoir (créer un passage au-dessus du canal) afin de correspondre aux objectifs du Plan directeur sectoriel Moutier 2030 (axe de mobilité douce le long de la Birse). ○ Le projet tient compte d'une valorisation des éléments paysagers et patrimoniaux existants (canal, verger) ○ Les prescriptions énergétiques correspondent au standard Minergie-P. ○ Prise en compte du rapport SMH du 4 décembre 2013 2. Le site de la Poterie se situe dans un périmètre environnant (PE IX) pour lequel l'ISOS prévoit un objectif de protection b et il jouxte le périmètre environnant PE VIII pour lequel l'ISOS prévoit un objectif de sauvegarde a ; les principes définis dans l'ISOS pour évaluer l'intégration de nouvelles constructions sont donc à reprendre. 3. Dans son examen préalable, le Canton veille à ce que ces prescriptions générales soient respectées.	
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition Sans objet
Evaluation de la mesure : Une densité d'habitants dans un cadre de qualité et des bâtiments répondant à des normes énergétiques élevées participe indéniablement à la réalisation d'objectifs importants pour le développement durable de la commune de Moutier et de sa couronne.	
Conflits : Prise en compte du périmètre de consultation des accidents majeurs et de l'ISOS lors de la mise en œuvre Zone de danger faible	
Dépendance avec d'autres mesures : non	
Documentation ► 1 ^{ère} CRTU (Fiche A2/I.02) ► Conception Moutier 2030 ► Rapport spécialisé du SMH (4 décembre 2013)	

U2-02.02 – Saint-Imier, Terrain Longines, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : A2/1.08**Contexte de la mesure :**

Ce pôle habitat figure en information préalable dans la première CRTU et fait partie des rares pôles qui sont maintenus dans la 2^{ème} CRTU.

La raison de ce maintien est que ce pôle se situe dans une qualité de desserte très favorable ; il est juste en-dessous de la gare de Saint-Imier. La commune de Saint-Imier juge par ailleurs que le développement de ce secteur reste justifié et doit être maintenu dans la CRTU.

Toutefois, étant donné la proposition du Canton de faire un pôle habitat d'importance cantonale vers l'arrêt futur de la Clef, le développement de ce secteur n'est pas prioritaire et constitue une option à moyen et long terme. Afin de bénéficier de la bonne desserte en transports publics, un indice d'utilisation du sol d'au minimum 1 doit être inscrit dans la planification de ce pôle.

Objectif de la mesure :

- Densification urbaine dans un endroit très centré.

Priorité de la mesure selon la région : **C**Etat de la coordination : **Information préalable****Description et illustration de la mesure**

Le secteur concerné se situe juste en-dessous de la gare, à l'est du chemin qui relie la gare à l'usine Longines. Il se situe dans une qualité de desserte C.

**Responsabilité:**

Commune de Saint-Imier

Autres organes concernés

- Association régionale Jura-Bienne
- Canton de Berne (OACOT)
- Propriétaires fonciers / promoteurs

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. La création du pôle d'importance cantonale est prioritaire par rapport à la construction de ce secteur des « terrains Longines ».
2. La coordination réglée pour ce secteur ne pourrait donc pas intervenir avant que l'autre pôle habitat n'ait été réalisé.
3. La définition d'une ossature concernant le développement de ce secteur devra alors avoir lieu entre la commune et la région dans les conditions qui prévaudront alors.

Réalisation: <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition Sans objet
Evaluation de la mesure : Sera à faire ultérieurement.	
Conflits : prise en compte de l'ISOS lors de la mise en œuvre	
Dépendance avec d'autres mesures : non	
Documentation ▶ Conception directrice Saint-Imier 2030	

U2-02.03 – Péry, Champs l'Allemand, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : A2/I.02**Contexte de la mesure :**

Le secteur des Champs l'Allemand de Péry a déjà été retenu comme pôle d'importance régionale en coordination en cours dans la première CRTU. La zone concernée couvre environ 3,2 ha.

Il est un des rares pôles repris dans la 2^{ème} CRTU car la qualité de desserte à cet endroit correspond déjà aux exigences cantonales (D) d'une part, et d'autre part sa proximité avec la ville de Bienne rend cet endroit particulièrement intéressant.

Vu la proximité de Bienne et le bon accès à la gare, une mise en zone pour permettre la construction de maisons individuelles n'est pas souhaitable à cet endroit. On relèvera par ailleurs que cette zone à bâtir bénéficie d'une desserte de qualité pour le pôle d'activité des Champs de Boujean (la ligne de bus 73 fait ce trajet de 10 minutes 8 fois aller-retour durant les heures de pointe en semaine). Un développement de l'habitat dans ce secteur permettrait donc sans doute de pérenniser cette offre TP intéressante. En ce sens, la région préconise un indice d'utilisation du sol entre 0.6 et 0.9.

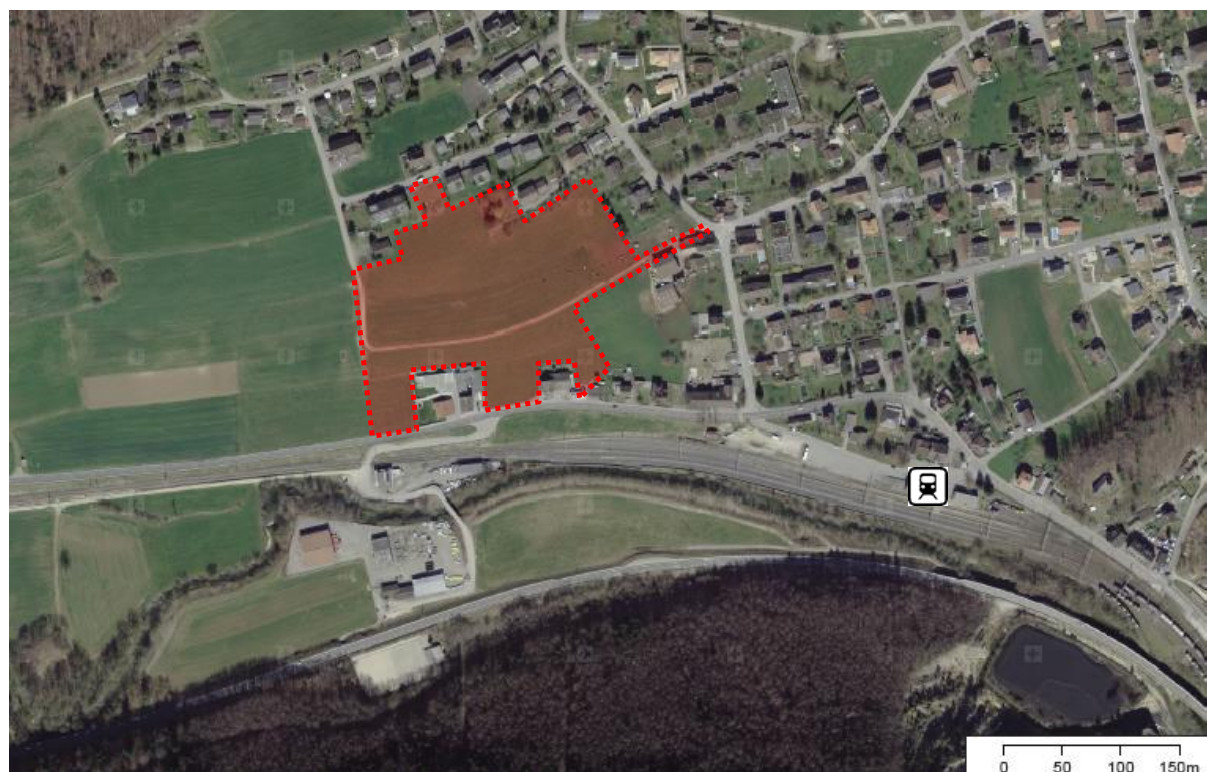
Dans son examen préalable, le canton soutient ce projet de pôle, propose qu'il passe en coordination en cours et en priorité B, et indique qu'une démarche participative est souhaitée pour sa réalisation.

Objectif de la mesure :

- Création d'une nouvelle zone d'habitat de densité moyenne à élevée à Péry, à proximité de la gare.

Priorité de la mesure selon la région : **B**Etat de la coordination : **Coordination en cours****Description et illustration de la mesure**

La zone à bâtir libre de Champs l'Allemand se situe à l'ouest de la gare, en direction de La Heutte, à proximité immédiate de la gare de Péry.

**Responsabilité:**

Commune de Péry – La Heutte

Autres organes concernés

- Association régionale Jura-Bienne
- Canton de Berne (OACOT)
- Propriétaires fonciers / promoteurs

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Lors de la phase d'information-participation de la 2^{ème} CRTU, la région et la commune s'entendent sur la définition d'une ossature concernant le développement de ce secteur.

Les propositions de la région sont les suivantes :

- La commune doit s'assurer de la disponibilité des terrains.
- La commune établit, au besoin avec le soutien du Canton et de la région, des dispositions contractuelles avec les propriétaires / promoteurs / ou autres investisseurs qui accompagnent les étapes de réalisation du projet.
- Concernant la densité d'habitants, il est nécessaire qu'elle soit supérieure à ce qui est observé dans le tissu bâti du village et aux alentours de ce secteur. L'IBUS minimum de 0.6 (correspondant à environ 120 personnes par ha) doit être atteint globalement pour l'ensemble de la zone ; au total ce périmètre devrait donc potentiellement accueillir près de 400 personnes.
- La taille de ce pôle (plus de trois hectares) permet d'envisager un développement d'ensemble avec des typologies variées (habitat individuel, habitat individuel groupé, habitat collectif, une mixité sociale et un nombre d'étages variable.
- Le Plan de quartier doit s'accompagner d'un travail urbanistique qui doit montrer comment cette densité supérieure peut s'intégrer dans ce secteur. Une démarche participative avec les habitants de la commune est très fortement encouragée, afin d'éviter une situation de refus du projet.
- Les prescriptions énergétiques correspondent à l'application du standard Minergie-P, cet élément étant à réévaluer en fonction des innovations et de l'évolution des normes dans ce domaine.

2. Dans son examen préalable, le canton veille à ce que ces prescriptions générales soient respectées.

3. La région se tient à disposition de la commune au besoin et en cas de mise en place d'une démarche participative concernant le développement de ce secteur.

Réalisation:

- 2017 -2020
 À une date ultérieure
 Tâche permanente

Coûts et clé de répartition

Sans objet

Evaluation de la mesure :

Un grand secteur déjà en zone à bâtir et bien situé à proximité de la gare constitue une chance pour la commune de Péry-La Heutte.

Un projet bien calibré et par étapes doit permettre à cette commune de profiter de cette zone, sans provoquer des déséquilibres.

Conflits : sans objet

Dépendance avec d'autres mesures : non

Documentation

► Plan d'aménagement local de Péry – révision de 2012 ► horaires ligne de bus 73

U2-02.04 – Tavannes, Les Pontins, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

L'inscription de ce secteur dans la 2^{ème} CRTU est liée aux données de bases et aux réflexions du projet de Centres en réseau. La réalisation de nouvelles zones d'activités ne pourra sans doute pas de faire tant que des surfaces disponibles importantes existeront déjà dans la zone à bâtir. La réalisation de nouvelles zones d'activités demandera par ailleurs de compenser les surfaces inscrites par des déclassements ailleurs, ce qui ne sera pas toujours possible au sein d'une même commune. Dans le domaine des zones d'activités, les nouvelles règles de l'aménagement du territoire rendent nécessaire un arbitrage régional.

D'un point de vue régional, le maintien de ce secteur en zone d'activités ne se justifie peut-être pas, du moment qu'aucun projet n'y a jamais vu le jour. Par ailleurs, l'emplacement en soi pour des activités économiques ne semble pas idéal (passage au-dessus des voies CFF / impact sur les quartiers d'habitations proches, etc.). Enfin, on relèvera que la commune de Tavannes possède encore des surfaces importantes pour les activités dans le secteur de la Combe de Malvaux surtout, mais aussi dans le secteur des Champs Saliers, d'autant plus si le projet de technopool ne se réalise pas.

La commune de Tavannes est en train de réviser son PAL. Elle souhaite que l'affectation de ce secteur soit modifiée, pour les raisons mentionnées ci-dessus. Ainsi, les attentes de la région et de la commune sont-elles identiques concernant ce secteur.

Dans le PAL en cours d'examen préalable, la commune entend faire une ZPO dans ce secteur qui accueillerait des logements et des activités.

Avec l'abandon du pôle Les Cerisiers demandé par la commune, il est logique que ce secteur soit considéré comme un pôle d'importance régionale pour l'habitat, au vu de sa taille et de sa situation favorable d'un point de vue de la desserte TP.

Toutefois, le calcul du dimensionnement de la zone à bâtir pour la commune de Tavannes indique des réserves suffisantes pour les prochaines années. Ce pôle habitat doit donc être considéré comme un pôle de développement à moyen et long terme et ne peut figurer dans la zone à bâtir actuelle qu'à titre d'information préalable.

Au vu de la bonne qualité de desserte en transports publics et de l'environnement urbain dense, la région préconise un indice d'utilisation élevé, compris entre 0.7 et 1.

Priorité de la mesure selon la région : **B**Etat de la coordination : **Information préalable****Description et illustration de la mesure**

Le secteur concerné se situe à l'ouest de la gare de Tavannes, sous les anciens arsenaux. Les 3 parcelles qui composent ce secteur sur une surface totale de 1.8 hectares sont en mains privées.

La qualité de desserte de ce secteur est relativement satisfaisante (D)-E, un accès direct à la gare est très direct et plat.



Responsabilité : Commune de Tavannes	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi) <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. La commune doit en premier lieu faire approuver le changement d'affectation de ce secteur 2. La ZPO définit un programme et une ossature concernant le développement de ce secteur devra alors avoir lieu entre la commune et la région dans les conditions qui prévaudront alors. 3. Les terrains doivent être disponibles 4. Une fois ces conditions réunies, ce secteur pourra être considéré commune un pôle habitat d'importance régionale en coordination réglée. 4. La définition d'une ossature	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente (suivi)	Coûts et clé de répartition des frais : - sans objet
Evaluation de la mesure : Le changement d'affectation proposé par cette mesure augmente le besoin d'agir rapidement pour créer de nouvelles zones d'activités dans la Vallée de Tavannes.	
Conflits : - avec le(s) propriétaire(s) foncier(s) - zone de danger faible	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015) ► Projet de révision du PAL de Tavannes (état 2015) ► ISOS (2006)	

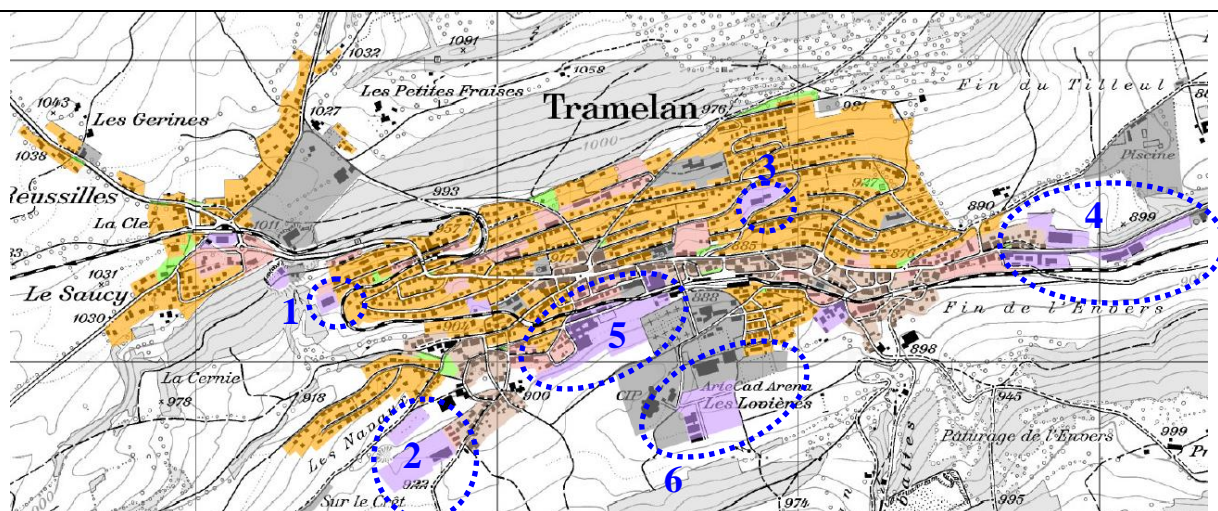
U2-02.05 – Tramelan, Les Brues, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

Ce secteur a été inscrit comme pôle de développement d'importance régionale dans la 2^{ème} CRTU suite aux données de bases et aux réflexions menées dans le cadre au projet de Centres en réseau. La réalisation de nouvelles zones d'activités ne pourra sans doute pas se faire tant que surfaces disponibles importantes et figurant déjà dans la zone à bâtir existeront. La réalisation de nouvelles zones d'activités demandera par ailleurs de compenser les surfaces inscrites par des déclassements ailleurs, ce qui ne sera pas toujours possible au sein d'une même commune. Dans le domaine des zones d'activités, les nouvelles règles de l'aménagement du territoire rendent nécessaire un arbitrage régional.

D'un point de vue régional, le maintien de ce secteur en zone d'activités (dans son ensemble ou partiellement) ne se justifie peut-être pas, au vu des surfaces encore disponibles pour les activités dans la commune de Tramelan et des difficultés rencontrées pour réaliser le pôle de développement cantonal de la Fin des Lovières.




N°	Surf. disponible	Remarques
1	0.6 ha	Selon Plan de quartier « Champs Fleuri », besoins pour extension de l'entreprise existante
2	2.2 ha	2 parcelles pour 1.2 ha vers l'usine existante + 1 surface de 1 ha dans un pâturage ; la commune a proposé le déclassement de cette parcelle dans le cadre de la révision (en cours) de son PAL.
3	-	Pas ou peu de surfaces restantes
4	1.4 ha	Secteur hétérogène, 6 parcelles non construites
5	3.3 ha	Secteur de 8 parcelles, au total superficie de 3.3 ha (Pôle Les Brues)
6	1.5 ha	En plus de la surface libre disponible, une partie des surfaces locatives (1'000 m ²) est aussi libre.
	Total = 9 ha	

Il ressort du tableau ci-dessus que Tramelan possède des réserves importantes pour les activités, et que ce réservoir est une chance pour la commune, mais constitue un frein pour le développement éventuel de nouvelles zones d'activités dans les autres parties du Jura bernois.

La commune de Tramelan, dans son processus de révision du PAL, arrive aux mêmes conclusions que la région. Ainsi, elle projette et souhaite que l'affectation de ce secteur soit modifiée, pour les raisons mentionnées ci-dessus et parce que ce terrain ne convient pas pour des activités d'un point de vue de l'accès routier et de la gestion de la circulation. Ainsi, les attentes de la région et de la commune sont-elles identiques concernant ce secteur.

Avec le retrait du pôle habitat des Deutes, il est logique par contre que ce secteur soit considéré comme un pôle d'importance régionale pour l'habitat, au vu de sa taille et de sa situation idéale d'un point de vue de la desserte TP.

Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : Information préalable
<p>Description et illustration de la mesure</p> <p>Le secteur concerné se situe à l'est de la gare de Tramelan. Ce secteur est inscrit en zone d'activités depuis longtemps mais n'a jamais fait l'objet d'un projet. Les 8 parcelles qui composent ce secteur sur une surface totale de 3.3 hectares sont en mains privées et thésaurisées. La qualité de desserte de ce secteur est très bonne (D), l'accès à la gare est très direct et plat. La région préconise une forte densité lors de l'urbanisation de ce secteur et table sur un indice d'utilisation du sol de 0.8 à 1.2. Dans son examen préalable, le canton relève que ce pôle fait sens à long terme, mais que son affectation doit être précisée et que la question du maintien de la longue bande en zone à bâtir à l'ouest du périmètre devra être examinée.</p> 	
<p>Responsabilité :</p> <p>Commune de Tramelan</p>	<p>Autres organes concernés :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne (suivi)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers</p>
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La commune doit en premier lieu faire approuver le changement d'affectation de ce secteur. 2. Le calcul du dimensionnement de la zone à bâtir doit être effectué pour savoir si ce secteur peut être considéré ou non comme une zone pouvant être intégrée au plan de zone communal (cf. le cas des Pontins dans la commune de Tavannes) 3. Les terrains doivent être disponibles. 4. Une fois ces deux conditions réunies, ce secteur pourra être considéré comme une coordination réglée d'un point de vue régional. 5. La définition d'une ossature concernant le développement de ce secteur devra alors avoir lieu entre la commune et la région dans les conditions qui prévaudront alors. 	
<p>Réalisation :</p> <p><input type="checkbox"/> 2017 -2020</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure</p> <p><input type="checkbox"/> Tâche permanente (suivi)</p>	<p>Coûts et clé de répartition des frais :</p> <p>- sans objet</p>
<p>Evaluation de la mesure :</p> <p>Le changement d'affectation proposé par cette mesure augmente le besoin d'agir rapidement pour créer de nouvelles zones d'activités dans la Vallée de Tavannes.</p>	
<p>Conflits :- avec le(s) propriétaire(s) foncier(s), zone de danger moyen</p>	
<p>Dépendance avec d'autres mesures – U6-2.03 / U3-1.02 / TIM-VA-01</p>	
<p>Documentation</p> <p>► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015) ► PAL de Tramelan (en cours de révision)</p>	

U3 – Secteurs d'activités dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt cantonal ou régional

U3-01 : Pôles de développement économique d'importance cantonale

La description de ces pôles dans la 2^{ème} CRTU est importante, car elle permet un suivi de l'état de leur réalisation dans le temps ; c'est une base importante pour le pilotage des besoins en zones d'activités à l'échelle régionale.

Deux pôles économiques sont reconnus d'importance cantonale dans le Jura bernois (Saint-Imier et Tramelan), le pôle de Moutier est quant à lui actuellement considéré comme un pôle d'importance régionale, avec potentialités de devenir un pôle cantonal.

U3-01.01 : Pôle de développement économique d'importance cantonale de Saint-Imier, la Clé

U3-01.02 : Pôle de développement économique d'importance cantonale de Tramelan, Espace DEFI

U3-01.03 : Pôle de développement économique d'importance régionale / cantonale de Moutier, Les Laives

U3-01.01 – Saint-Imier, La Clé, Pôle de développement économique d'importance cantonale

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : A3.01

Contexte de la mesure :

Ce pôle industriel d'importance cantonale est reconnu par le canton dans son plan directeur en vigueur. Son développement a commencé avec le projet de parc technologique III en cours et une grande entreprise en train de construire son site de production.

Données à recueillir : nombre d'entreprises présentes / estimation des emplois /

La qualité de la desserte va très fortement s'améliorer sur ce pôle industriel dès que le nouvel arrêt TP sera réalisé. La nouvelle halte sera construite au nord-est de cette grande zone d'activités, comme le montre le Plan ci-dessous.

Cette mesure figure à titre informatif dans la CRTU, ce pôle étant existant. Il a toutefois des impacts sur les TP et sur la poursuite de l'urbanisation de Saint-Imier (pôle habitat d'importance cantonale prévu à la Clé). Par ailleurs, le développement d'éventuelles nouvelles zones d'activités d'importance régionale dans le Vallon de Saint-Imier dépendront de l'état de ce pôle cantonal ; elles ne seront pas nécessaires tant que ce pôle ne sera pas « rempli ».

Priorité de la mesure selon la région : -

Etat de la coordination : **Existant**

Description et illustration de la mesure

Le secteur concerné se situe à l'ouest de Saint-Imier, en direction de Sonvilier.



<p>L'état des lieux est le suivant en ce qui concerne l'occupation de ce pôle cantonal :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le secteur dévolu au parc technologique III de Saint-Imier (PTSI III) est en projet. - L'espace central de 12'000 m² est en cours de construction <p>Ainsi, les surfaces suivantes sont encore disponibles : 7000 + 12000 + 12000 + 3200 + 4800 + 5600 + 5000, soit au total 49'600 m². (environ 5 hectares).</p>	
<p>Responsabilité :</p> <p>Commune de Saint-Imier</p>	<p>Autres organes concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne, beco (promotion) <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne (suivi)
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <p>Il n'y a pas de démarches concernant ce pôle de la part de la région puisqu'il s'agit d'une mesure déjà approuvée et en cours de réalisation.</p> <p>Cependant, lors de la révision de la CRTU, la région prend en compte l'évolution dans la réalisation de ce site et, le cas échéant, évalue si d'autres zones pour les activités doivent être étudiées dans le milieu et le haut du Vallon de Saint-Imier.</p>	
<p>Réalisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente 	<p>Coûts et clé de répartition des frais :</p> <p>- sans objet</p>
<p>Evaluation de la mesure :</p> <p>Le pôle cantonal industriel de la Clé crée une dynamique de concentration de l'habitat et des activités dans le centre de niveau 3 de Saint-Imier. Il a des impacts sur les transports et sur le développement urbain futur de Saint-Imier (pôle habitat d'importance cantonale de La Clé).</p>	
<p>Conflits :</p> <p>- sans objet (zone existante)</p>	
<p>Dépendance avec d'autres mesures</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation du nouvel arrêt TP à La Clé (mesure TP-Reg-1-a) - Pôle habitat d'importance cantonale de la Clé (ajouter) 	
<p>Documentation</p> <p>► Plan directeur cantonal ► 1^{ère} CRTU (Fiche A3.01) ► Conception Saint-Imier 2030 ► Synthèse cantonale des CRTU (2012) ► Beco</p>	

U3-01.02 – Tramelan, Fin des Lovières, pôle de développement économique d'importance cantonale

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : A3.02**Contexte de la mesure :**

Ce pôle industriel d'importance cantonale est reconnu par le Canton dans son plan directeur en vigueur. Une partie de son développement est prescrit dans la Zone à Planification Obligatoire (ZPO) de la Fin des Lovières. Ce pôle de développement pour les activités s'inscrit dans un cadre de développement plus large, l'espace DEFI, qui comprend notamment le Centre Interrégional de Perfectionnement (CIP).

La réalisation de ce pôle de développement est en cours. Il accueille déjà entreprises et emplois. Les possibilités d'extension sont importantes.

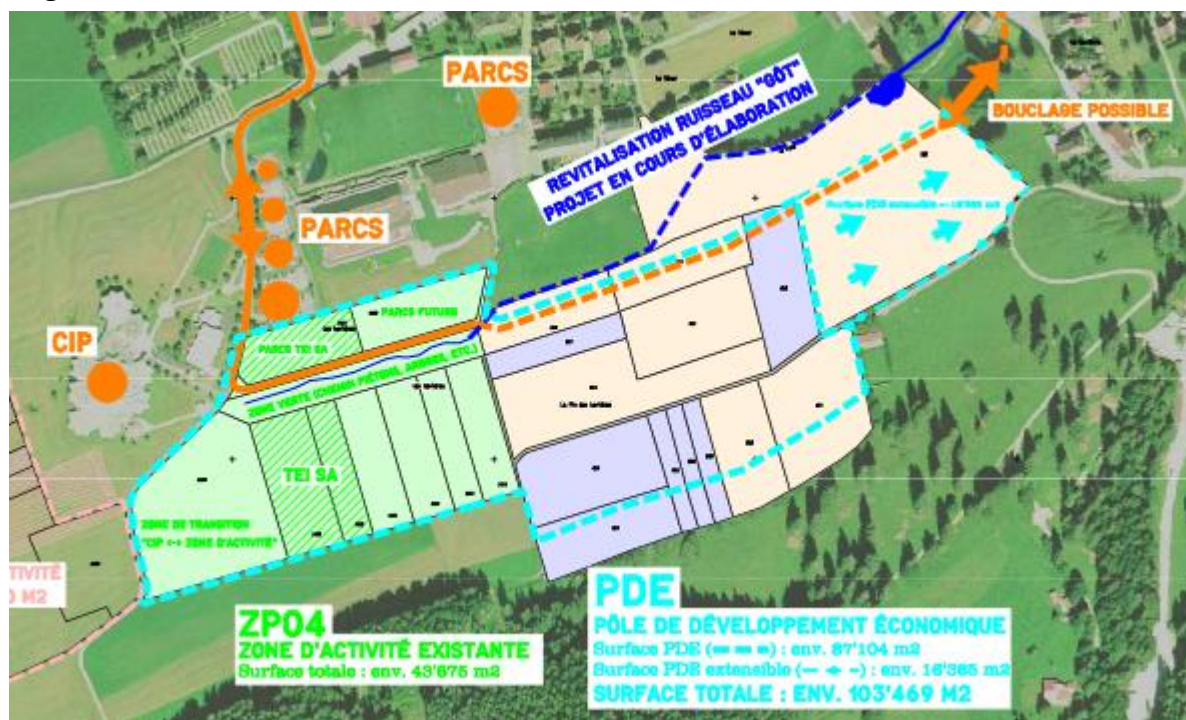
Cette mesure figure à titre informatif dans la CRTU, ce pôle étant existant. Il a toutefois des impacts sur le développement éventuel d'autres zones d'activités à Tramelan et dans la région alentours (haut de la Valée de Tavannes).

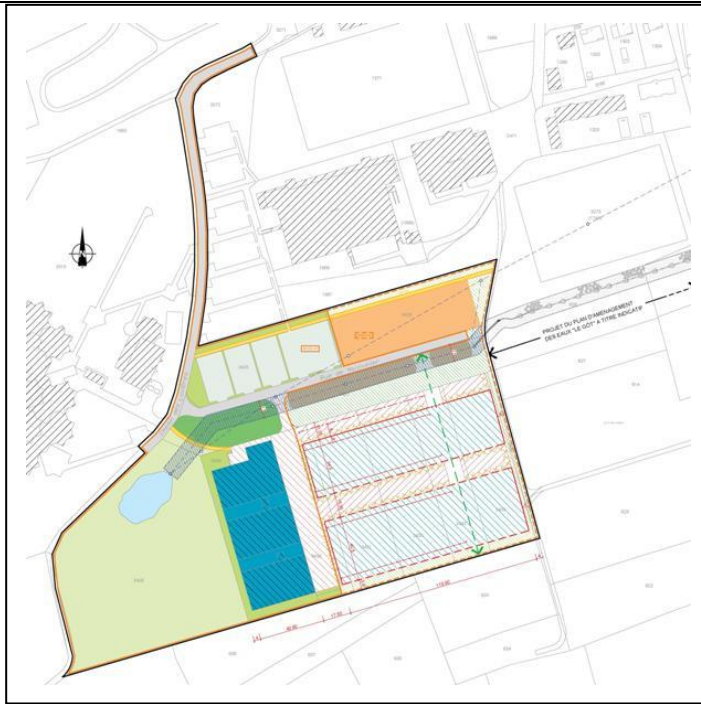
Priorité de la mesure selon la région : -

Etat de la coordination : **Existant****Description et illustration de la mesure**Situation générale de PDE de Tramelan :

Le PDE comprend la ZPO Les Lovières (4,3 ha) dont les terrains sont en mains communale. Ce secteur est déjà partiellement construit. La 2^{ème} partie de ce PDE est une surface de 8.7 ha. Cette surface fait déjà partie de PDE, mais elle ne figure pas encore comme zone à bâtir. Enfin, une extension du PDE vers l'est, de 1.6 ha, serait encore possible.

Sur la carte ci-dessous, les parcelles en vert sont actuellement en zone, au contraire de celles en beige et en gris.



La situation concernant la ZPO des Lovières est la suivante :

© Source de l'image : ATB SA

Une partie assez importante de la ZPO Les Lovières est encore disponible pour la construction de nouveaux bâtiments ; ainsi les secteurs en orange ci-contre ainsi que les deux bâtiments parallèles prévus (bleu hachuré) ne sont pas encore construits, ce qui représente une surface constructible d'environ 1.6 hectares.

En outre, il y a un espace de 1'000 m² disponible pour la location. Ainsi, malgré les efforts de promotion de la commune et du canton, ce pôle destiné aux activités est moins dynamique que souhaité. Les raisons ne sont pas clairement établies ; peut-être que les sites industriels proches des accès A16 sont plus attractifs.

La qualité de la desserte par les transports publics est de E.

Responsabilité :

Commune de Tramelan

Autres organes concernés :

- Canton de Berne, beco (promotion)
- Association régionale Jura-Bienne (suivi)

Démarches et étapes de mise en œuvre :

Il n'y a pas de démarches concernant la ZPO de la part de la région, puisqu'il s'agit d'une mesure déjà approuvée et en cours de réalisation. La disponibilité des terrains et leur mise en zone est nécessaire pour continuer le développement du PDE, mais il faut aussi tenir compte du fait que les terrains de la ZPO doivent au préalable être construits, du moins en majorité.

La région prend en compte les évolutions concernant réalisation de la ZPO et du PDE pour évaluer globalement les besoins en nouvelles zones d'activités dans la région (Vallée de Tavannes – Tramelan).

Réalisation :

- 2017 -2020
- À une date ultérieure
- Tâche permanente

Coûts et clé de répartition des frais :

- sans objet

Evaluation de la mesure :

Le suivi de ce pôle cantonal industriel est important d'un point de vue régional et pour la commune de Tramelan. En effet, la dynamique d'occupation de ce pôle a des influences sur d'autres secteurs d'importance régionale pour les activités à Tramelan et dans le reste de la région (Vallée de Tavannes notamment).

Le développement global de ce secteur (activités économiques, loisirs et formation) peut avoir un impact très structurant pour l'ensemble du territoire de Tramelan (maintien de la cadence TP / gestion globale de la circulation, etc.).

Conflits :

- Sans objet (zone existante)

Dépendance avec d'autres mesures

- Mesures concernant les zones d'activités dans la région de Tramelan + Tavannes.
- Voie d'accès aux Lovières (TIM-VA-01)
- Zone prioritaire pour les loisirs (ajout du secteur de l'Espace DEFI)

Documentation► Plan directeur cantonal ► 1^{ère} CRTU (Fiche A3.02) ► Beco ► site web commune de Tramelan

U3-01.03 – Moutier, Les Laives, pôle de développement économique d'importance cantonale

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : A2/II.06**Contexte de la mesure :**Etat actuel :

Le secteur des Laives est inscrit comme pôle économique d'importance régionale dans la première CRTU (mesure A2/II.06). La commune de Moutier a demandé à plusieurs reprises (consultation 1^{ère} CRTU / Conception directrice « Moutier 2030 ») que ce site soit considéré comme un pôle de développement économique cantonal (PDE).

Ce pôle couvre une surface d'environ 15 hectares, avec de grandes entreprises et des secteurs occupés plutôt par des PME artisanales. Il s'agit d'un pôle important pour les emplois.

Ce pôle est donc déjà occupé dans sa majeure partie puisqu'il reste actuellement environ 4 ha de disponibles, dont 2 réservés, qui pourront être développés selon le Plan de quartier Les Laives, approuvé par les autorités communales le 30 mars 2015 et par l'OACOT le 11 septembre 2015. Ce plan de quartier prévoit encore la création d'un technopôle sur 1 ha. La surface disponible restante est donc d'environ 1ha.

Selon le beco et la promotion économique de la Ville de Moutier, les demandes sont bien présentes pour réaliser de nouvelles usines à Moutier, et au vu du manque de terrains disponibles, des solutions doivent être trouvées à un niveau régional.

Qualité de la desserte :

D'un point de vue de la desserte, le pôle des Laives est idéalement situé pour l'accès à l'autoroute. Sa desserte par les TP est plus problématique ; le projet d'une nouvelle halte ferroviaire aux Laives a été abandonné pour des questions de faisabilité (terrain en pente et instable), il ne figure pas dans le programme PRODES 2030. La desserte avec le bus va sensiblement s'améliorer avec la mise en place de la nouvelle offre (dès 2016). Ainsi il y aura 20 dessertes par le bus, ce qui correspond à une qualité de desserte E (une qualité de desserte D est nécessaire pour un pôle cantonal PDE selon les exigences cantonales). Quant à la desserte par la mobilité douce, le pôle des Laives se situe à quelques minutes en vélo de la gare de Moutier, qui est le lieu le mieux desservi du Jura bernois. Ainsi, tant dans le pôle qu'à la gare et sur le chemin qui les sépare, des aménagements pour la mobilité douce peuvent nettement renforcer son utilisation.

Inscription comme PDE cantonal :

L'intérêt de l'inscription d'importance cantonale pour ce pôle, c'est qu'il bénéficierait dès lors de la promotion cantonale. Ceci dit, la promotion cantonale aurait peu de travail dans ce pôle puisque le technopôle est déjà « réservé » et qu'il ne reste que très peu d'espace disponible ailleurs dans ce secteur (cf. descriptions et illustration ci-dessous). La rareté des terrains disponibles en zone d'activités dans la Prévôté devrait permettre aux surfaces non construites de trouver rapidement preneur dans ce secteur.

Dès lors, le Groupe technique de la CRTU a estimé que cette inscription cantonale n'était pas nécessaire dans l'état actuel des choses, elle pourrait le devenir si le projet stratégique de déplacement du Stade de Chalière aboutit, ce qui libérerait 2 voire 2.5 ha de terrain à disposition d'activités industrielles et artisanales.

La position de la commune de Moutier discutée dans le cadre de l'information-participation est la suivante :

- La délocalisation des stades de Chalière n'est pas un élément suffisamment consolidé pour être pris en considération dans la situation actuelle.
- L'inscription comme pôle cantonal relève d'une question d'image, de marketing, importante pour la commune la plus grande commune du Jura bernois ;
- Bien que les espaces encore constructibles dans ce pôle soient faibles (1 – 1.5 ha), la ville de Moutier aimerait profiter de la promotion économique pour attirer des entreprises dans les espaces encore libres, et dans ceux qui vont éventuellement se libérer dans le futur.

Le comité de l'ARJB s'est rallié à l'avis de Moutier, sur la base des arguments suivants :

- Des efforts pour améliorer la qualité de la desserte ont été réalisées (offre bus selon étude Pestalozzi des 2016) ;
- Ce pôle est très grand et situé dans la commune la plus habitée du Jura bernois, il mérite une attention particulière de la part du canton.

- La situation non idéale d'un point de vue des TP relève d'une situation historique qui ne doit pas le précéder.
- La promotion économique de ce site pourrait s'avérer utile et nécessaire en cas de restructuration ou de développement ultérieur du site (déplacement des stades de Chalière).

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

Priorité de la mesure selon la région : **B / C**

Etat de la coordination :

Existant (PDE d'importance régionale), priorité B
Coordination en cours (la commune doit adresser une demande à l'OACOT pour que le PDE d'importance cantonale soit inscrit dans le plan directeur)

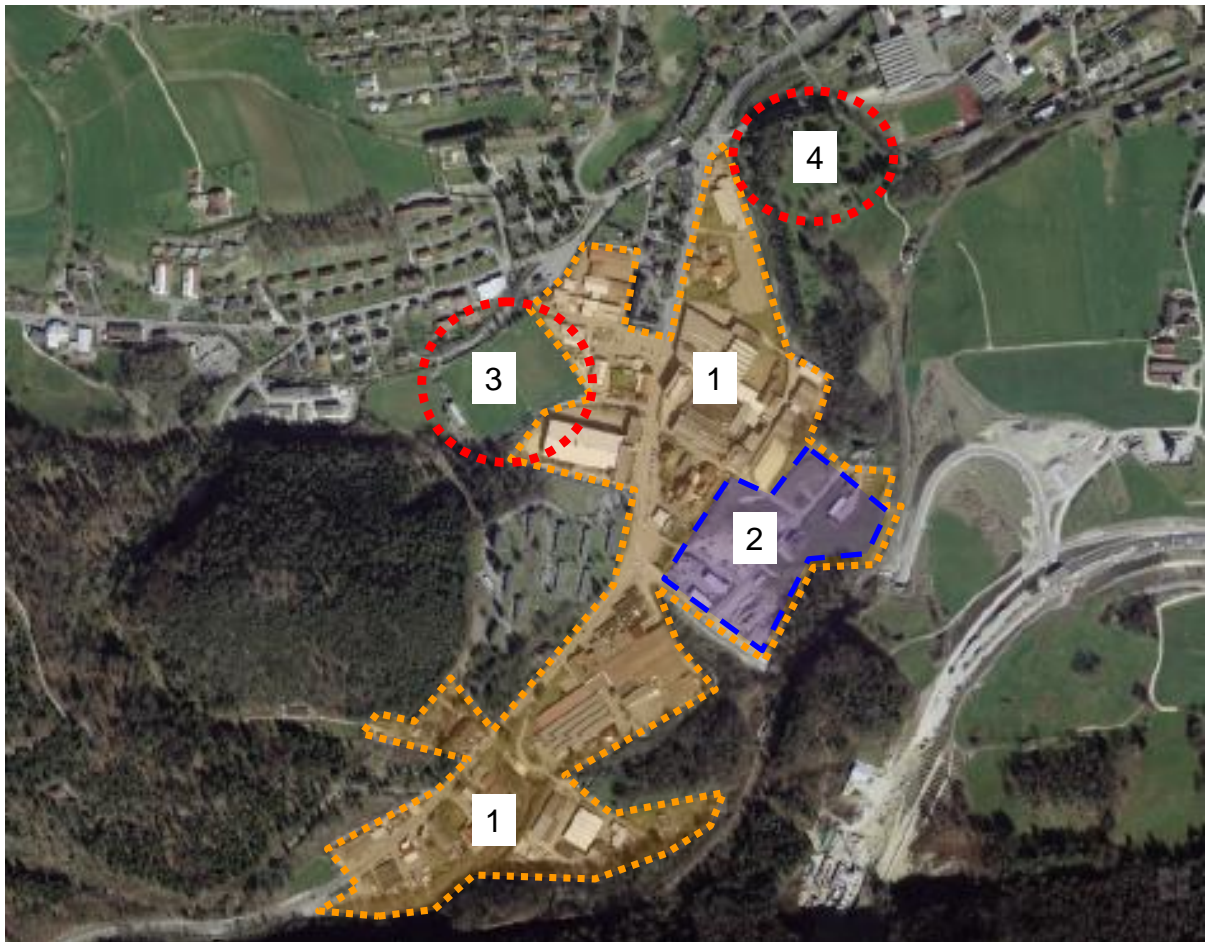
Description et illustration de la mesure

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

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

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

Le périmètre 3 en rouge indique l'emplacement des Stades de Chalière (2 - 2.5 ha). Le projet stratégique de la Ville de Moutier prévoit d'étudier la mise à disposition des terrains du Stade de Chalière et le soutien à l'implantation d'un pôle cantonal de développement industriel à Court. En cas de déplacement des terrains de Chalière, une délocalisation vers les stades de sports existants (secteur 4) est envisagée, mais ces éléments ne sont pas encore consolidés et figurent ici à titre informatif.



Responsabilité :

Commune de Moutier

Autres organes concernés :

- Canton de Berne, beco (promotion)
- Association régional Jura-Bienne (suivi)

Démarches et étapes de mise en œuvre :	
<p>1. Le secteur des Laives doit être reconnu comme pôle d'importance cantonale et à ce titre figurer dans le Plan directeur cantonal. C'est à la commune de Moutier de porter cette demande lors de la révision du Plan directeur cantonal.</p> <p>2. En parallèle à ce pôle cantonal, la commune de Moutier poursuit l'examen d'un pôle de développement économique à Court et/ou des collaborations avec les communes de la Valle de Tavannes, ceci parce qu'elle ne pourra sans doute plus ouvrir de nouvelles surfaces industrielles ni sur son propre territoire ni dans les communes de sa couronne (communes du Cornet et Perrefitte).</p> <p>3. En cas de reconnaissance de la part du canton, la commune de Moutier est invitée réaliser des mesures en faveur de la mobilité douce entre la gare et ce pôle (Plans mobilité dans les entreprises / station B+R à la gare / voie cyclable dans la Ville au bord de la Birse).</p>	
Réalisation : <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - sans objet
Evaluation de la mesure :	
<p>D'un point de vue régional, le passage de ce pôle régional en pôle cantonal n'est pas prioritaire par rapport à la réalisation d'un nouveau pôle d'activités à Court, par exemple. Par contre, des mesures en faveur de la desserte TP et de la mobilité douce entre ce pôle et la gare de Moutier ont des effets très structurants.</p>	
Conflits :	
- Sans objet (zone existante)	
Dépendance avec d'autres mesures	
- « voie mobilité douce » à Moutier le long de la Birse (MD-LR-05) - Zones d'activités futures dans la Vallée de Tavannes	
Documentation	
► 1 ^{ère} CRTU (Fiche A2/II.06) ► Programme PRODES 2015 ► Conception Moutier 2030 ► Etude Bus Moutier (CRT1, 2015) ► Etude ligne 226 (CRT1, 2014) ► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015)	

U3-02 : Pôles de développement économique d'importance régionale

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : A2/II.05-07

Description du groupe de mesure :

Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance régionale inscrits dans la zone à bâtir pour permettre la construction de bâtiments dévolus à des fonctions industrielles, artisanales ou commerciales.

Il est prévu que les pôles des Pontins Tavannes et des Brues Tramelan changent d'affectation et soient destinés à des formes assez denses d'habitat ; ces 2 pôles figurent désormais sous les Fiches de mesures U2-2.

Le pôle d'importance régionale de Moutier, Les Laives, est désormais inscrit comme « candidat » pour devenir un pôle d'importance cantonale et figure donc dans cette catégorie.

A relever que le canton met en place d'ici à fin 2016 un système de gestion des zones d'activités (exigence de la nouvelle LAT) qui sera à intégrer dans ces fiches de mesures.

Objectifs du groupe de mesures :

La description de ces pôles dans la 2^{ème} CRTU est importante, car elle permet un suivi de l'état de leur réalisation dans le temps ; c'est une base importante pour le pilotage des besoins en zones d'activités à l'échelle régionale.

- Faire le suivi de la réalisation des pôles destinés aux activités
- Encourager le développement des activités dans les endroits qui s'y prêtent le mieux.

Contexte et explications concernant ce groupe de mesure :

La première CRTU prévoyait la réalisation d'une étude sur les zones d'activités dans la Vallée de Tavannes + Tramelan. Cette étude a été réalisée dans le cadre du projet de Centres en réseau. Les principaux résultats et recommandations figurent dans le rapport explicatif de la 2^{ème} CRTU. Les démarches suivantes ont été établies sur la base de cette étude :

- En plus des réserves dans le pôle de développement cantonal de la Fin des Lovières (Tramelan) et dans celui d'importance régionale de la Combe de Malvaux, il existe deux grandes zones disponibles pour des activités qui sont bien placées d'un point de vue de la desserte par les TP, à Tramelan (secteur des Brues, cf. ci-dessous) et à Tavannes (Les Pontins, cf. ci-dessous). Ces 2 secteurs sont en zone depuis longtemps mais sans projets de construction.
- Il est donc demandé aux communes concernées d'examiner, d'ici à la prochaine CRTU, ce qu'elles entendent faire de ces secteurs d'activités. En cas de maintien, une mise à disposition de ces surfaces devra être assurée, afin d'éviter une situation de pénurie de surfaces disponibles dans la région.
- Le résultat de cet examen par les communes concernées sera à évaluer, et le cas échéant des travaux plus concrets pour la réalisation de nouvelles zones d'activités d'importance régionale seront à entreprendre.

Avec les projets de modification de l'affectation des secteurs des Pontins à Tavannes et des Brues à Tramelan, le besoin en nouvelles surfaces pour les activités devient urgent à planifier.

Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants :


Comme déjà mentionné, deux nouveaux pôles (Tavannes, Les Pontins / Tramelan, Les Brues) avaient été proposés dans la 2^{ème} CRTU durant la phase d'information-participation :

Après discussion avec les communes concernées, ces deux secteurs vont faire l'objet d'un changement d'affectation car ils ne conviennent pas pour des activités économiques. Ainsi, ils figurent désormais dans la 2^{ème} CRTU en tant que pôles destinés à l'habitat (cf. mesures U2-2.05 et U2-2.06).

Par contre, pour les pôles ci-dessous étaient déjà inscrits dans la première CRTU et ne changent pas de catégorie dans la 2^{ème} CRTU, qui se borne à faire l'état des lieux des surfaces disponibles qu'ils comptent :

- U3-2.01 : Corgémont, Es Cudries
- U3-2.02 : Tavannes, Combe de Malvaux

On relèvera que le PAL en cours de révision de Tavannes prévoit une extension vers l'ouest du secteur de Malvaux qui est reprise dans la 2^{ème} CRTU.

U3-02.01 – Corgémont, Es Cudries, pôle de développement économique d'importance régionale	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : A2/II.05	
Contexte de la mesure : Ce pôle est inscrit comme étant d'importance régionale dans la première CRTU. Cette Fiche de mesure vise à assurer son suivi.	
Priorité de la mesure selon la région : C (suivi)	Etat de la coordination : Réglée
Objectif : Assurer le suivi des principales zones d'activités afin d'assurer le pilotage des besoins.	
Description et illustration de la mesure Le secteur concerné se situe à la sortie ouest du village. Ce secteur offre encore de grandes réserves de terrain à bâtir (environ 3.5 ha), malgré la construction récente d'une usine. La qualité de desserte de ce secteur est relativement mauvaise (aucune - E), mais le déplacement à pied ou à vélo depuis la gare se fait à plat et n'est pas un obstacle aux déplacements en mobilité douce pour ce secteur.	
	
Responsabilité : Association régional Jura-Bienne (suivi)	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Commune de Corgémont <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Pas de démarches particulières, si ce n'est un suivi de l'occupation de ce secteur par la région.	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente (suivi)	Coûts et clé de répartition des frais : – sans objet

Evaluation de la mesure :

D'un point de vue régional, le suivi de l'évolution des surfaces disponibles dans les principales zones de développement de la région est important.

Une typologie variée de zones destinées aux activités offre une bonne garantie pour le développement régional.

Conflits :

- zone de danger faible

Dépendance avec d'autres mesures

- non

Documentation

► Suivi des zones à bâtir

U3-02.02 – Tavannes, Combe de Malvaux, pôle de développement économique d'importance régionale	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : A2/II.07	
Contexte de la mesure : Ce pôle est inscrit comme étant d'importance régionale dans la première CRTU. Cette Fiche de mesure vise à assurer son suivi.	
Priorité de la mesure selon la région : C (suivi)	Etat de la coordination : Réglée (site existant) Etat de la coordination : Information préalable (extension)
Objectif : Assurer le suivi des principales zones d'activités afin d'assurer le pilotage des besoins.	
Description et illustration de la mesure Le secteur concerné se situe à la sortie ouest du village, dans une combe. Il est bien desservi avec la bretelle autoroutière, mais est par contre très éloigné de la gare et se situe un peu en « pleine nature ». Ce secteur offre encore des surfaces à construire importantes, d'environ 4.5 ha, une partie (1.2 ha) étant réservée pour les besoins de la bourgeoisie de Tavannes. Depuis quelques années les demandes pour construire dans ce secteur sont nombreuses, et bientôt tout le sera rempli. Pour cette raison la commune de Tavannes prévoit d'agrandir ce secteur en direction de l'ouest. L'ARJB ne s'oppose pas fondamentalement à cette extension, qui pourrait se justifier pour des activités qui nécessitent un bon accès à l'autoroute et qui créent peu d'emplois. Dans son examen préalable, le canton se prononce contre cette extension car la qualité de la desserte y est inexistante et l'impact sur le paysage est jugé fort.	
 <p>Légende</p> <ul style="list-style-type: none"> Pôle d'activités d'importance régionale Extension souhaitée par la commune mais refusée par le Canton Zone d'utilité publique <p style="text-align: right;">0 50 100 150m Echelle 1: 5,000</p>	
Les éléments qui concernent la zone d'utilité publique ne sont pas traités dans la CRTU.	
Responsabilité : Association régional Jura-Bienne (suivi)	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Commune de Tavannes <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Pas de démarches particulières, si ce n'est un suivi de l'occupation de ce secteur par la région.	

Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente (suivi)	Coûts et clé de répartition des frais : – sans objet
Evaluation de la mesure : D'un point de vue régional, le suivi de l'évolution des surfaces disponibles dans les principales zones de développement de la région est important. Une typologie variée de zones destinées aux activités offre une bonne garantie pour le développement régional.	
Conflits : - zone de danger faible et moyen	
Dépendance avec d'autres mesures :- non	
Documentation ► PAL de Tavannes en cours de révision (2015)	

U4 – Secteurs prioritaires pour le développement urbain futur

Etat : novembre 2015	N° 1 ^{ère} CRTU : A4
<p>Description du groupe de mesures :</p> <p>Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance cantonale ou régionale à mettre en zone à bâtir dans les prochaines années. Seuls des secteurs de plus de 1 hectare sont concernés. Pour des mises en zones plus petites, les conditions seront données dans la fiche AO1 du plan directeur cantonal (en cours de révision).</p>	
<p>Objectifs du groupe de mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permettre le développement urbain futur dans les endroits qui s'y prêtent le mieux. - Favoriser l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par la création de nouvelles zones d'habitat ou d'activités bien desservies. - En ce qui concerne les secteurs destinés à l'habitat, le but est de ne pas en créer beaucoup pour ne pas précéder le processus de densification et de réhabilitation des bâtiments existants - En ce qui concerne les secteurs destinés aux activités, le but est de répondre aux besoins de l'économie tout en permettant le renforcement de la qualité des sites et l'utilisation des TP. 	
<p>Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les secteurs d'importance cantonale pour la mise en zone destinée à l'habitat (U4-01) - les secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat (U4-02) - les secteurs d'importance cantonale pour la mise en zone destinée à l'industrie (U4-03) - les secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'industrie (U4-04) 	

U4-01 – Pôle d'importance cantonale pour la mise en zone destinée à l'habitat

Aucun secteur de ce type n'avait été défini dans la première CRTU. La proposition d'en intégrer a été faite par le canton dans sa synthèse des différentes CRTU cantonales (2012).

U4-01.01 – Saint-Imier, La Clé, pôle d'importance cantonale pour la mise en zone destinée à l'habitat	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Dans la première CRTU ce secteur était défini comme prioritaire pour le développement futur de l'habitat (mesure A4/I.12). Dans son rapport de synthèse du 12 juin 2012 sur les 1^{ère} CRTU puis dans son plan directeur en cours de révision, le canton propose de considérer cette zone comme étant d'importance cantonale, notamment pour renforcer l'attrait du nouvel arrêt de train prévu à proximité. Ce secteur d'environ 4 hectares y est défini comme Information préalable.</p> <p>Selon le plan directeur cantonal, un tel secteur peut être mis en zone à bâtir sans que sa surface ne compte pour le dimensionnement de la zone à bâtir pour la commune de Saint-Imier.</p> <p>Le canton fait la promotion de ces futurs pôles habitat. L'impact de ce pôle cantonal est important pour la commune de Saint-Imier. Selon les résultats de la procédure d'information-participation, la commune est intéressée au développement de ce secteurs, sous réserve de connaître les implications de ce pôle sur son contingent de réserves en zones à bâtir.</p> <p>On confirmera donc ici que l'inscription de ce pôle dans la Fiche A_08 du plan directeur cantonal permet de ne pas compter sa surface dans le calcul du dimensionnement de la zone à bâtir.</p>	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Coordination en cours
<p>Description et illustration de la mesure</p> <p>Le secteur concerné en rouge sur la carte ci-dessous se situe entre La Clé et la piscine, non loin de la zone d'activités existante à l'ouest et le tissu bâti à l'est.</p>	
	
<p>La zone 1 est une zone mixte de moyenne densité, déjà équipée et en cours de construction. La zone 2 est en partie une zone mixte. Elle a fait l'objet d'une demande de modification auprès de l'OACOT (passer de la zone mixte à une zone pour l'habitat), et extension à l'est. Cette demande a à notre connaissance été approuvée par l'OACOT, y compris l'extension à l'est qui empiète donc sur le pôle habitat cantonal.</p> <p>Quant à la zone 3, il s'agit du pôle de développement d'importance cantonale de La Clé tel que prévu par l'OACOT.</p>	
<p>Responsabilité:</p> <p>Commune de Saint-Imier</p>	<p>Autres organes concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Le développement de ce secteur ne peut pas débiter avant que le nouvel arrêt CFF de La Clé ne soit réalisé. Une fois l'arrêt TP réalisé, la coordination réglée pourra lui être octroyée et les démarches en vue de sa réalisation pourront débiter.
2. La commune de Saint-Imier doit engager les démarches de bases pour réaliser ce projet de pôle habitat (inscription dans la zone à bâtir, assurer la disponibilité des terrains, viabiliser, etc.).
3. Le développement de ce secteur par étapes et définies dans une ZPO sera nécessaire. Dans les prochaines CRTU, la densité d'habitants voulue ainsi que toutes les autres conditions seront précisées ; en fonction de l'évolution démographique et des besoins dans le Vallon de Saint-Imier.
4. L'adaptation de ce quartier nouveau à la mobilité douce et sa construction sur la base de prescriptions énergétiques élevées devront faire partie des conditions de la ZPO.
5. Une fois la ZPO approuvée par le Canton, l'état de coordination dans la CRTU pourra passer en coordination réglée.
6. Le canton peut émettre des restrictions à des modifications du PAL de Saint-Imier si la commune n'est manifestement pas assez active dans le développement de ce secteur.
7. La commune, le canton et la région se coordonnent pour évaluer le besoin de réalisation de ce secteur dans les prochaines CRTU en fonction de l'évolution démographique observée et de la réalisation d'autres pôles dans la région.

Réalisation:

- 2017 -2020
 À une date ultérieure
 Tâche permanente

Coûts :

-

Clef de répartition des frais

- Confédération
 Canton (uniquement promotion et aide à la réalisation ?)
 Commune

Evaluation de la mesure :

Une forte urbanisation autour du futur arrêt de La Clé représente un objectif cantonal. La mesure permet de concentrer une part importante des futurs habitants du Vallon de Saint-Imier dans sa localité-centre, à proximité de possibilités d'approvisionnement, de lieux de formation et de travail importants, dans un site bien desservi en direction des pôles de La Chaux-de-Fonds et de Bienne.

Comme impacts négatifs possibles, il faut relever le fait que si la population de Saint-Imier n'augmente pas, la création de nouvelles zones à bâtir peut réduire l'attrait de la densification et de la rénovation dans les bâtiments existants. Notons enfin que le statut de pôle d'importance cantonale, défini par la fiche A_08 du plan directeur cantonal, permet à la commune de ne pas comptabiliser ces terrains dans ses quotas de réserves de zones à bâtir.

Conflits :

- Surfaces d'assolement
- Incitations à la réhabilitation de l'habitat existant – densification dans le centre.
- Prise en compte du périmètre de consultation des accidents majeurs

Dépendance avec d'autres mesures

- Réalisation du nouvel arrêt TP à La Clé (mesure TP-Reg-1-a)

Documentation

► Mesure A_08 du Plan directeur BE ► 1ère CRTU (Fiche A4/I) ► Programme PRODES (2015) ► Conception directrice Saint-Imier 2030 (état : septembre 2010) ► Modification et extension du secteur de La Clé Est destiné à l'habitation, Rapport explicatif, juin 2010 ► Synthèse cantonale des premières CRTU (OACOT 2012).

U4-02 – Secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat

14 pôles de ce type avaient été définis dans la première CRTU, un seul est maintenu et nous en proposons un nouveau. Avec la modification de la LAT, il est évident que les grandes extensions de la zone à bâtir ne seront presque plus possibles dans le Jura bernois, comme l'ont montré les analyses réalisées par l'ARJB dans le cadre du projet de Centres en réseau et de la révision du plan directeur cantonal.

U4-02.01 – La Neuveville, Les Chênes, pôle d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : A4/I.08

Contexte de la mesure :

La ville de La Neuveville a peu de possibilités de développement dans une qualité de desserte qui réponde aux normes cantonales ; en effet, la bonne qualité de desserte couvre en grande partie la vieille ville d'une part, et d'autre part le lac, des zones qui ne peuvent donc plus être densifiées ou aménagées.

Dans ce contexte, le secteur des Chênes est le seul qui puisse répondre à peu près aux exigences cantonales, et à ce titre il représente une option stratégique défendue par la commune.

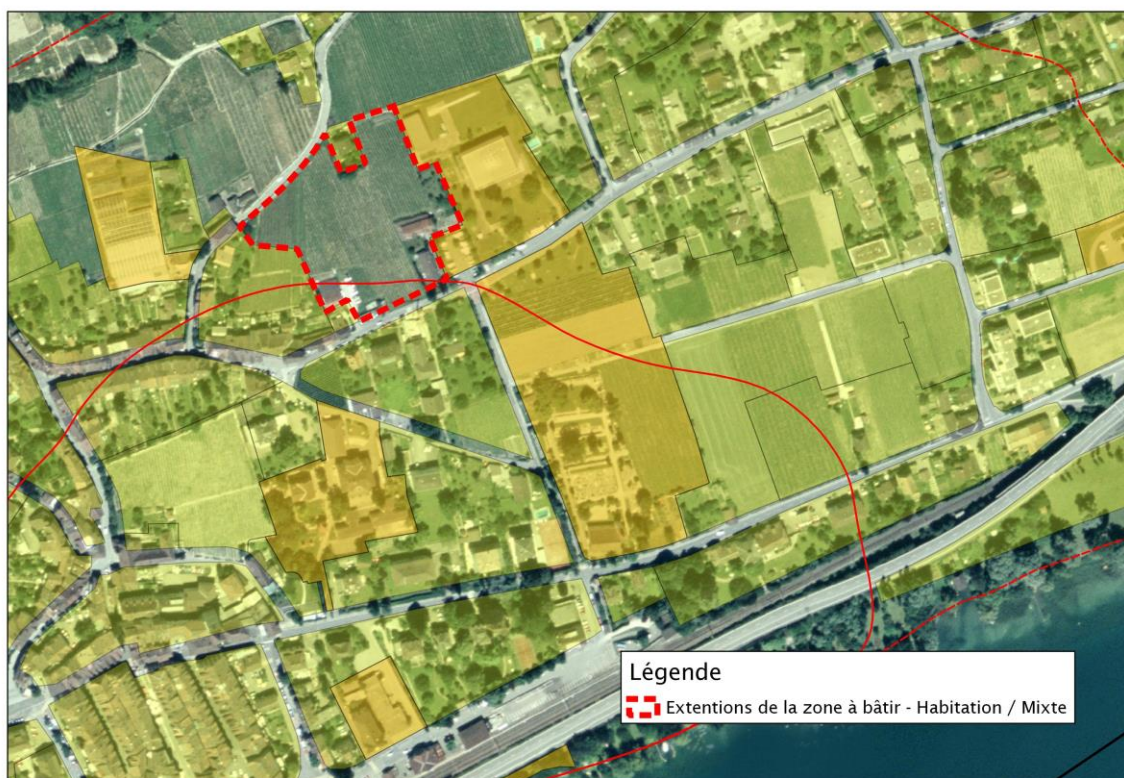
La commune de La Neuveville est particulièrement attractive d'un point de vue résidentiel et elle est bien située sur un axe d'importance cantonal entre Neuchâtel et Bienne ; pour ces raisons ce pôle habitat futur est fondé d'un point de vue régional, bien que la qualité de la desserte ne corresponde pas aux exigences cantonales.

Dans son examen préalable, le canton relève que ce pôle nécessite une amélioration de la desserte pour voir son état de coordination évoluer avant de pouvoir être accepté.

Priorité de la mesure selon la région : C

Etat de la coordination : **Information préalable**

Description et illustration de la mesure



Responsabilité:

Commune de La Neuveville

Autres organes concernés

- Association régionale Jura-Bienne
- Canton de Berne (OACOT)
- Propriétaires fonciers

<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <p>Conditions à l'approbation de la mise en zone par l'OACOT :</p> <p>1. La commune doit en premier lieu s'engager à développer ce secteur selon des conditions-types d'un pôle habitat (densité supérieure à la moyenne / mixité des usages si possible / qualité de l'intégration dans le site / prescription énergétiques très élevées / prise en compte de la mobilité douce, etc.)</p> <p>2. La commune doit s'assurer de la disponibilité du terrain (l'achat des terrains est recommandé).</p> <p>Dès que ces deux points sont réalisés, il s'agira ensuite de donner l'ossature du projet de manière plus précise et en fonction des conditions qui seront alors applicables.</p>	
<p>Réalisation:</p> <p><input type="checkbox"/> 2017 -2020</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure</p> <p><input type="checkbox"/> Tâche permanente</p>	<p>Coûts :</p> <p>-</p>
<p>Evaluation de la mesure :</p> <p>Une urbanisation dense et de qualité dans ce secteur est relativement importante d'un point de vue régional. La réalisation de cette mesure n'est toutefois pas urgente dans le contexte actuel La Neuveville, car les secteurs à densifier sont encore assez importants et il est probable qu'une nouvelle zone ne soit pas possible avant de nombreuses années.</p>	
<p>Conflits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Qualités paysagères et patrimoniales - Incitations à la réhabilitation et à la densification de l'habitat existant - Prise en compte de l'ISOS et du site IFP lors de la mise en œuvre - Surfaces d'assolement 	
<p>Dépendance avec d'autres mesures</p> <p>- non.</p>	
<p>Documentation</p> <p>▶ -</p>	

U4-02.02 – Reconvilier, Champs Biains, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

Le projet de Centres en réseau indique que les possibilités de densification dans des endroits bien desservis par les transports publics sont encore assez nombreuses dans la Vallée de Tavannes et à Tramelan ; la création de nouvelles zones d'habitat de ce type sera très rare voire inexistante à court et moyen terme dans le nord du Jura bernois, seul ce secteur et un autre à Tavannes étant indiqués dans la 2^{ème} CRTU.

Cette nouvelle mesure figure dans la deuxième CRTU pour les raisons suivantes :

- ce secteur de 1.5 hectares est idéalement situé pour un projet d'habitat dense et proche de la gare (qualité de desserte D)
- ce secteur peut s'intégrer dans des réflexions d'ensemble concernant le secteur de la gare – des Champs Biains (traversée de la route vers la gare / mise à disposition de nombreuses zones à bâtir non construites dans le périmètre proche de la gare, etc.).

Priorité de la mesure selon la région : **A**Etat de la coordination : **Information préalable****Description et illustration de la mesure**

Le secteur concerné se situe à environ 100 mètres au sud des voies CFF.

Il s'intègre dans un milieu déjà construit tout alentour.

**Responsabilité:**

Commune de Reconvilier

Autres organes concernés

- Association régionale Jura-Bienne
- Canton de Berne (OACOT)
- Propriétaires fonciers

Démarches et étapes de mise en œuvre :

Conditions à l'approbation de la mise en zone par l'OACOT :

1. La commune doit en premier lieu s'engager à développer ce secteur selon des conditions-types d'un pôle habitat (densité supérieure à la moyenne / mixité des usages si possible / qualité de l'intégration dans le site / prescription énergétiques très élevées / prise en compte de la mobilité douce, etc.)
2. La commune doit s'assurer de la disponibilité du terrain (l'achat des terrains est recommandé).
3. La création de cette nouvelle zone à bâtir doit s'inscrire dans une réflexion d'urbanisme plus large au sud de la gare (quelles zones à bâtir conserver ? / quelles zones vertes conserver ? / comment créer des liaisons piétonnes attrayantes et sûres entre le sud de la gare et les écoles ?).
4. Selon nous, un élément de réflexion important consiste en la mise en zone de ce secteur en compensation du retrait du secteur de la Vauche (PQ Grands Champs, cf. mesure U2-2-i).

Dès que ces éléments seront réalisés, il s'agira ensuite de donner l'ossature du projet de manière plus précise et en fonction des conditions qui seront alors applicables.

Réalisation:

- 2017 -2020
 À une date ultérieure
 Tâche permanente

Coûts : 1'060'000.-

- 1'060'000.- (desserte de l'équipement de détail et infrastructures techniques selon Rapport explicatif Plan de zones 2011 de Reconvilier)

Evaluation de la mesure :

Une urbanisation dense et de qualité dans ce secteur est d'une importance stratégique élevée d'un point de vue régional. La réalisation de cette mesure n'est toutefois pas urgente dans le contexte actuel de la Vallée de Tavannes + Tramelan, car les secteurs à densifier sont encore importants dans d'autres communes et sont prioritaires par rapport à l'ouverture de nouvelles zones à bâtir.

Cette mesure devient porteuse de sens si elle est accompagnée d'autres mesures (liaisons piétonnières vers les écoles / mise en valeur des espaces verts / etc.). Dans ce cas, il s'agit d'une mesure très structurante d'un point de vue de développement territorial et c'est pourquoi elle est considérée comme priorité A.

Conflits :

- Préservation des surfaces d'assolement
- Incitations à la réhabilitation de l'habitat existant
- Forêt protectrice
- Intégration paysagère
- Cadastre des sites pollués
- Zone de danger faible

Dépendance avec d'autres mesures

- Retrait du pôle habitat de la Vauche, à l'ouest du village.
- Requalification de la route vers la gare de Reconvilier

Documentation

► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015) ► Commune de Reconvilier, Plan de zones 2011 (rapport Croptier).

U4-04 – Secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités

Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : A4/II.01
<p>Description du groupe de mesure :</p> <p>Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance régionale (voire cantonale) à mettre en zone à bâtir dans les prochaines années pour les activités. Seuls des secteurs de plus de 1 hectare sont concernés. Pour des mises en zones plus petites, les conditions seront données dans la fiche A01 du plan directeur cantonal (en cours de révision).</p>	
<p>Objectifs du groupe de mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permettre le développement des activités futures dans les endroits qui s'y prêtent le mieux. - Favoriser l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par la création de nouvelles zones d'activités bien desservies. - En ce qui concerne les secteurs destinés aux activités, le but est de répondre aux besoins des industries tout en permettant le renforcement de la qualité des sites et l'utilisation des TP. 	
<p>Contexte et explications concernant ce groupe de mesures :</p> <p>Le Jura bernois se caractérise par un tissu industriel important. La mise à disposition de terrains en zones d'activités favorables aux entreprises, répondant aux exigences du Plan directeur cantonal et à celles de la Loi sur l'aménagement du territoire nécessite une collaboration intercommunale.</p> <p><u>Nord du Jura bernois (mesure A4/II.01 de la première CRTU) :</u></p> <p>La première CRTU prévoyait la réalisation d'une étude sur les zones d'activités dans la Vallée de Tavannes. Cette étude a été réalisée dans le cadre du projet de Centres en réseau. Les principaux résultats et recommandations figurent dans le rapport explicatif de la 2^{ème} CRTU. Les démarches suivantes ont été établies sur la base de cette étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> • En plus des réserves dans le pôle de développement cantonal de la Fin des Lovières (Tramelan) et dans celui d'importance régionale de la Combe de Malvaux, il existe deux grandes zones disponibles pour des activités qui sont bien placées d'un point de vue de la desserte par les TP, à Tramelan (secteur des Brues) et à Tavannes (Les Pontins). Ces 2 secteurs sont en zone depuis longtemps mais sans projets de constructions pour l'instant. • Suite à une discussion quant à l'avenir de ces 2 secteurs avec les communes lors de la phase d'information-participation, il est advenu que les communes prévoient de modifier l'affectation de ces secteurs. • Les réserves pour les activités deviennent donc très réduites dans le nord du Jura bernois, en dehors de Tramelan. Afin d'éviter une situation de pénurie de surfaces disponibles dans cette région, des travaux concrets pour la réalisation de nouvelles zones d'activités d'importance régionale sont à entreprendre. 	
<p><u>Sud du Jura bernois (mesure A4/II.02 de la première CRTU):</u></p> <p>Pour le sud du Jura bernois, une telle étude n'a pas été réalisée. Toutefois, la récolte des données concernant les surfaces disponibles dans les zones d'activités est en cours. Il ressort que si des besoins pour de nouvelles zones d'activités existent dans le sud du Jura bernois, la région propose de les concentrer à Sonceboz-Sombeval, pour des raisons d'accessibilité et de synergies possibles avec des zones d'activités existantes.</p>	
<p>Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Court, La Nancoran (U4-04.01) - Valbirse, La Cray/Pré Vercelin (U4-04.02) - Loveresse, Sur les Ponts (U4-04.03) - Sonceboz, Brassiège (U4-04.04) - Sonceboz, Blanches Terres (U4-04.05) 	

U4-04.01 – Court, La Nancoran, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

Ce secteur potentiel pour le développement d'une zone d'activités d'importance régionale – voire cantonale, était déjà mentionné sur la carte de la première CRTU.

Suite au projet-pilote de centres en réseau et à l'analyse des différentes possibilités dans la Vallée de Tavannes, ce site est confirmé comme pouvant être retenu.

A relever encore que la commune de Moutier – qui n'a presque plus de surfaces pour les activités – pense que la réalisation de ce site peut être une option stratégique à soutenir et à promouvoir.

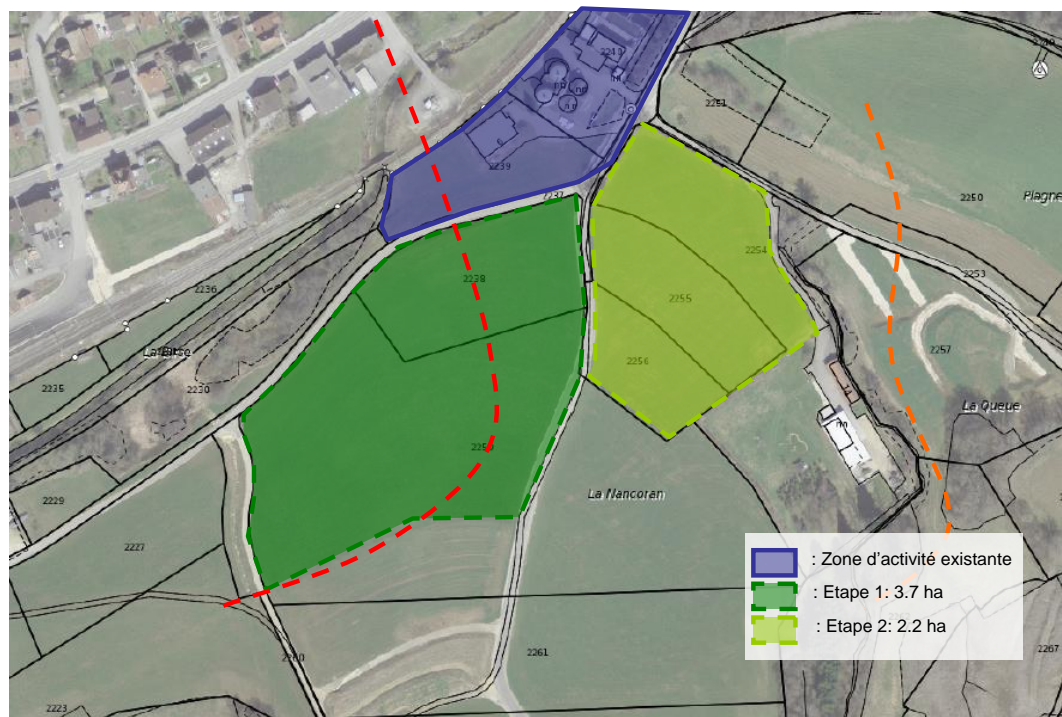
Priorité de la mesure selon la région : **-B**Etat de la coordination : **En cours****Description et illustration de la mesure**

Le secteur concerné se situe à La Nancoran, au sud de la station d'épuration. Son accès par l'autoroute est très bon, sans passage dans des zones habitées.

Le projet comprend deux secteurs et son développement peut se faire par étapes. Le secteur bleu compte environ 2,2 ha et se situe dans une qualité de desserte D. Le secteur jaune occupe 1.2 ha et se situe en qualité de desserte E.

Ce périmètre est très bien situé d'un point de vue de l'accès autoroutier (jonction A16 de Court à proximité immédiate) ; pour la desserte par les transports publics l'aménagement d'un passage piétonnier au travers de la voie ferrée et passant sur la Birse est nécessaire, afin que la gare soit véritablement accessible depuis cette zone.

Une amélioration de la desserte dans ce secteur ne semble pas possible à moyen et long terme. Le déplacement de la gare et la création d'un nouvel arrêt à l'est ne sont pas envisagés. La mise en place d'une ligne de bus entre Moutier et Court pour compenser le fait que dans l'horaire actuel de nombreux trains ne poursuivent pas le voyage depuis Bienne direction Moutier mais rebroussement chemin à Malleray a été une option envisagée pour assurer une meilleure desserte de ce secteur. Toutefois, une étude sur l'offre en TP avec les bus à Moutier et environs est en cours (Pestalozzi 2014) et cette option n'a pas pu être retenue. La seule amélioration possible est d'augmenter la cadence des trains à la demi-heure à Court, ce qui constitue la vision à long terme dans le schéma d'offre de la ligne régionale 226 (Moutier – Bienne).

**Responsabilité :**

Commune de Court

Autres organes concernés :

- Canton de Berne, beco (promotion)
- Association régional Jura-Bienne (suivi)

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Les conditions préalables pour que ce secteur puisse passer en coordination réglée sont dépendantes du respect des priorités régionales établies et réévaluée tous les 4 ans dans la CRTU. Ces conditions sont les suivantes :

- a) Les autres secteurs industriels d'importance régionale existants suivants ont la priorité sur la réalisation de ce secteur : Tramelan, Les Brues / Tavannes, Les Pontins
- b) La réalisation d'un pôle industriel à La Cray/Pré Vercelin sur la commune de Valbirse n'a pas été possible (pas d'arrêt TP retenu par PRODES – pas de développement voulu par la commune de Valbirse).
- c) La zone d'activités à La Cray/Pré Vercelin se réalise mais les conditions économiques nécessitent la création d'un 2ème pôle d'importance régionale dans la Vallée de Tavannes.
- d) La commune de Court révisé son règlement communal et y inscrit les différentes possibilités lui permettant d'avoir une politique foncière proactive en cas de nécessité d'achat de ces terrains (selon nouvelle LC).

2. Les démarches et conditions de réalisation de ces pôles seront examinées et détaillées dans les prochaines CRTU ; on citera déjà pour information les points ci-dessous :

- Acquisition des terrains par la commune de Court (ou contrat prouvant la disponibilité des terrains).
- Gestion des compensations (m²), tractations avec les propriétaires fonciers lésés.
- Amélioration de la qualité de la desserte ; afin de permettre un accès piétonnier et de se mettre en conformité avec les exigences cantonales la création d'un passage sur la voie CFF et sur la Birse sera nécessaire.
- Faisabilité technique et économique du projet validée.
- Les zones industrielles d'importance régionale respectent des prescriptions sévères dans les domaines de la durabilité (utilisation de l'espace, énergies renouvelables, matériaux durables, écologie industrielle, aménagements des espaces et des toits favorables à la biodiversité, etc.). Ces exigences élevées de durabilité sont fixées d'entente avec les partenaires du projet (communes, région, canton) ; elles figurent dans le Plan de quartier et font l'objet d'une approbation par le canton.

Réalisation :

- 2017 -2020
- À une date ultérieure
- Tâche permanente

Coûts et clé de répartition des frais :

- sans objet

Evaluation de la mesure :

- à compléter ultérieurement

Conflits :

- Surfaces d'assolement / stabilité des plans (AF récentes)

Dépendance avec d'autres mesures

- à compléter ultérieurement

Documentation

- Projet de Centres en réseau (ARJB 2015)

U4-04.02 – Valbirse, La Cray/Pré Vercelin, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

Ce secteur potentiel pour le développement d'une zone d'activités d'importance régionale – voire cantonale, était déjà mentionné sur la carte de la première CRTU.

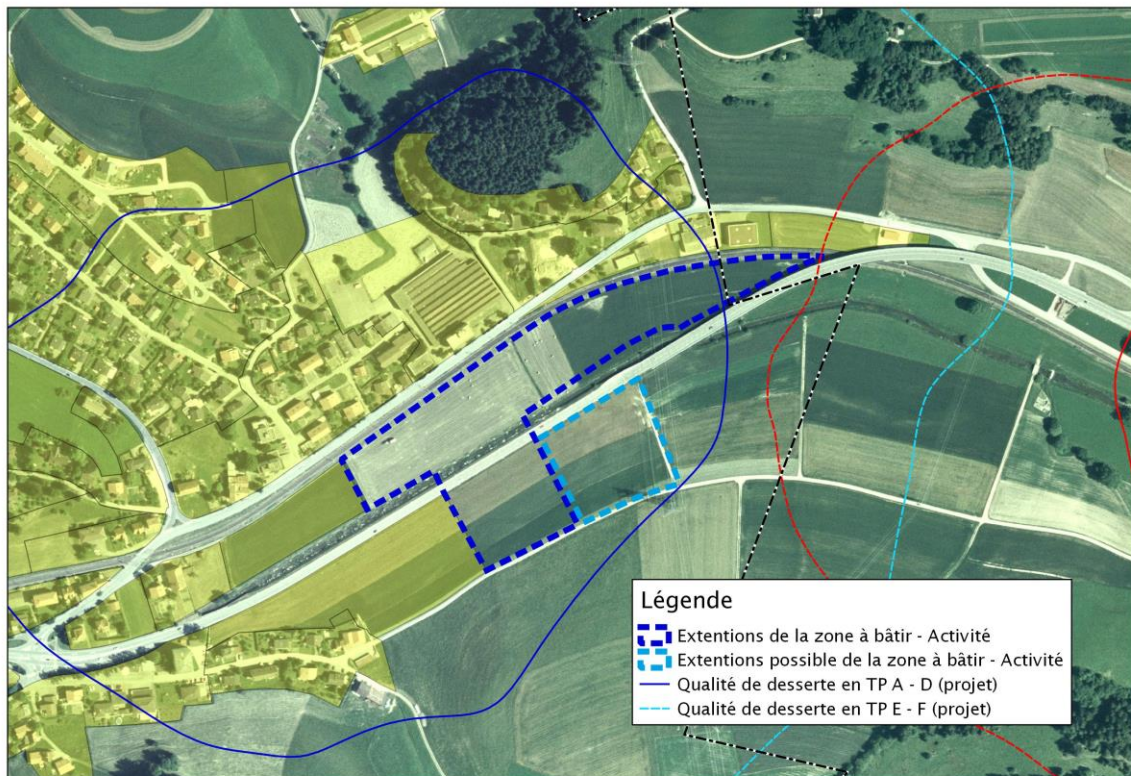
Suite au projet-pilote de centres en réseau et à l'analyse des différentes possibilités dans la Vallée de Tavannes, ce site est confirmé comme pouvant être retenu.

Ce pôle de développement ne pourra se réaliser que si les chambres fédérales acceptent le financement de l'arrêt TP de La Cray/Pré Vercelin, inscrit dans le programme PRODES. Si la réalisation de cet arrêt est décidée, alors ce secteur est prioritaire sur les deux autres de la vallée de Tavannes (effet structurant de l'arrêt de train et meilleure intégration de ce site dans le tissu bâti existant).

Priorité de la mesure selon la région : **-A**Etat de la coordination : **En cours****Description et illustration de la mesure**

Le secteur concerné se situe entre La Cray/Pré Vercelin et les Prés Vercelin. L'implantation de la nouvelle zone d'activités se ferait entre la route et la Birse d'une part et au sud de la route cantonale en prolongement de l'usine Schaublin d'autre part. Un chemin piétonnier au-dessus de la Birse et un nouveau rond-point seraient sans doute des aménagements nécessaires. L'entier du secteur se situerait en qualité de desserte D comme l'indique l'illustration ci-dessous.

Le développement de ce secteur peut se faire par étapes, en commençant par deux parcelles non construites mais inscrites en zone d'activités (7'200 m²). Au total, le secteur pourrait avoir une surface de 3.5 ha (qui devra être réduite à cause de la proximité des voies CFF et pour laisser de la place à la Birse).

**Responsabilité :**

Commune de Valbirse

Autres organes concernés :

- Canton de Berne, beco (promotion)
- Association régional Jura-Bienne (suivi)

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Les conditions préalables pour que ce secteur puisse passer en coordination réglée sont dépendantes du respect des priorités régionales établies et réévaluée tous les 4 ans dans la CRTU. Ces conditions sont les suivantes :

- a) Les autres secteurs industriels d'importance régionale suivants ont la priorité sur la réalisation de ce secteur : Tramelan, Les Brues / Tavannes, Les Pontins
- b) La réalisation d'un pôle industriel à La Cray/Pré Vercelin est rendue possible par la décision de réaliser l'arrêt TP dans le cadre de PRODES.
- c) La commune de Valbirse est d'accord de s'engager pour le développement de ce secteur et de prendre en compte les prescriptions de la région.

2. Les démarches et conditions de réalisation de ce pôle seront examinées et détaillées dans les prochaines CRTU ; on citera déjà pour information les points ci-dessous :

- Acquisition des terrains par la commune de Valbirse (ou contrat prouvant la disponibilité des terrains).
- Gestion des compensations (m²), tractations avec les propriétaires fonciers.
- Faisabilité technique et économique du projet validée.
- Les zones industrielles d'importance régionale respectent des prescriptions sévères dans les domaines de la durabilité (utilisation de l'espace, énergies renouvelables, matériaux durables, écologie industrielle, aménagements des espaces et des toits favorables à la biodiversité, etc.). Ces exigences élevées de durabilité sont fixées d'entente avec les partenaires du projet (communes, région, canton) ; elles figurent dans le Plan de quartier et font l'objet d'une approbation par le canton.

Réalisation :

- 2017 -2020
- À une date ultérieure
- Tâche permanente

Coûts et clé de répartition des frais :

- sans objet

Evaluation de la mesure :

- à compléter ultérieurement

Conflits :

- Surfaces d'assolement

Dépendance avec d'autres mesures

- Infrastructures routières et piétonnières à adapter
- Plan des eaux (revitalisation de la Birse à réaliser en parallèle à la viabilisation de ce secteur)

Documentation

► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015)

U4-04.03 – Loveresse, Pont du Moulin, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

Ce secteur potentiel pour le développement d'une zone d'activités d'importance régionale, était déjà mentionné sur la carte de la première CRTU.

Suite au projet-pilote de centres en réseau et à l'analyse des différentes possibilités dans la Vallée de Tavannes, ce site est confirmé comme pouvant être retenu.

Priorité de la mesure selon la région : **-B**Etat de la coordination : **En cours****Description et illustration de la mesure**

Le secteur concerné se situe à La Grand Nods.

Une part importante de ce secteur sera occupée, dans la zone d'activités existante, par le centre d'entretien de la A16.

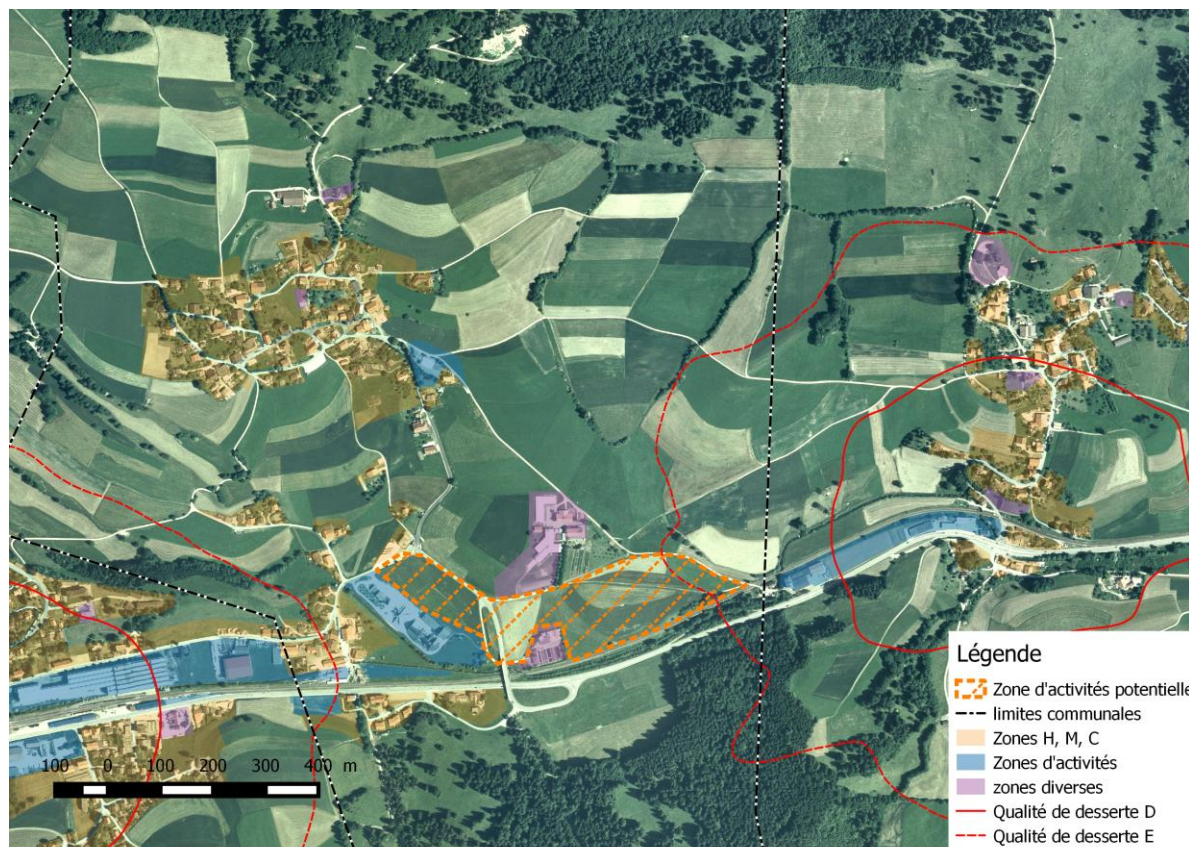
Les possibilités de développement autour de l'existant sont nombreuses dans ce secteur ; elles peuvent être estimées à 6 ha.

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

Le développement de ce secteur peut se faire par étapes.

Le secteur 1 est inscrit comme zone de développement économique d'importance régionale dans le « projet de territoire » du PAL en cours de révision de la commune de Loveresse. Nous avons proposé à la commune de Loveresse d'élargir ce périmètre ou de faire une mention moins précise de la future zone d'activité potentielle, ceci afin de prendre en compte d'éventuels développements en aval de la station d'épuration.

Dans son examen préalable, le canton relève que les conflits devront être réglés et que la question de la qualité de la desserte devra aussi être réglée avant que ce projet ne puisse continuer son développement.



Responsabilité : Commune de Loveresse	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne, beco (promotion) <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Les conditions préalables pour que ce secteur puisse passer en coordination réglée sont dépendantes du respect des priorités régionales établies et réévaluée tous les 4 ans dans la CRTU. Ces conditions sont les suivantes : a) Les autres secteurs industriels d'importance régionale existants suivants ont la priorité sur la réalisation de ce secteur : Tramelan, Les Brues / Tavannes, Les Pontins b) La réalisation d'un pôle industriel à La Cray/Pré Vercelin sur la commune de Valbirse n'a pas été possible (pas d'arrêt TP retenu par PRODES – pas de développement voulu par la commune de Valbirse). c) La zone d'activités à La Cray/Pré Vercelin se réalise mais les conditions économiques nécessitent la création d'un 2ème pôle ou troisième pôle (voire aussi Court) d'importance régionale dans la Vallée de Tavannes. d) La commune de Loveresse révisé son règlement communal et y inscrit les différentes possibilités lui permettant d'avoir une politique foncière proactive en cas de nécessité d'achat de ces terrains (selon nouvelle LC). 2. Les démarches et conditions de réalisation de ces pôles seront examinées et détaillées dans les prochaines CRTU ; on citera déjà pour information les points ci-dessous : - Acquisition des terrains par la commune de Loveresse (ou contrat prouvant la disponibilité des terrains). - Gestion des compensations (m ²), tractations avec les propriétaires fonciers. - Faisabilité technique et économique du projet validée. - Solutions pour améliorer la qualité de la desserte ou compenser son absence (plan mobilité des entreprises / installation de parcs B+R aux gares de Pontenet et Reconvilier). - Les zones industrielles d'importance régionale respectent des prescriptions sévères dans les domaines de la durabilité (utilisation de l'espace, énergies renouvelables, matériaux durables, écologie industrielle, aménagements des espaces et des toits favorables à la biodiversité, etc.). Ces exigences élevées de durabilité et sont fixées d'entente avec les partenaires du projet (communes, région, canton) ; elles figurent dans le Plan de quartier et font l'objet d'une approbation par le canton.	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - sans objet
Evaluation de la mesure : – à compléter ultérieurement	
Conflits : - Surfaces d'assolement - Prise en compte du périmètre de consultation des accidents majeurs - Corridor migratoire d'importance suprarégionale - Chemin IVS - Zone de danger faible	
Dépendance avec d'autres mesures - à compléter ultérieurement	
Documentation ► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015)	

U4-04.04 – Sonceboz-Sombeval, Brassiège, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

Ce secteur potentiel pour le développement d'une zone d'activités d'importance régionale est mentionné ici sur la base d'une évaluation grossière de la situation des zones d'activités dans le Vallon de Saint-Imier et le Bas-Vallon.

Ce secteur est particulièrement bien desservi. La commune de Sonceboz-Sombeval attire déjà de nombreuses entreprises et des synergies peuvent être trouvées en cas d'ouverture de nouvelles surfaces pour les activités.

Dans son examen préalable, le canton indique que la qualité de la desserte de ce site doit être améliorée avant que son développement ne puisse continuer.

Priorité de la mesure selon la région : **-B**Etat de la coordination : **Information préalable****Description et illustration de la mesure**

En continuité du site industriel existant, une zone de 1.5 ha peut être mise à disposition dans le futur.

La qualité de la desserte est bonne (D), avec un accès au plat jusqu'à la gare.

Une extension de ce périmètre en direction de Corgémont est possible.

**Responsabilité :**

Commune de Sonceboz

Autres organes concernés :

- Canton de Berne, beco (promotion)
- Association régional Jura-Bienne (suivi)

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Lors de la phase d'information-participation, il conviendra d'examiner la position de la commune par rapport à cette proposition.
2. Par la suite, les démarches nécessaires seront entreprises en fonction de la vitesse du développement du secteur de La Clé à Saint-Imier.

Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - sans objet
Evaluation de la mesure : - à compléter ultérieurement	
Conflits : - Surfaces d'assolement - Prise en compte du périmètre de consultation des accidents majeurs - Zone de danger moyen	
Dépendance avec d'autres mesures - à compléter ultérieurement	
Documentation	

U4-04.05 – Sonceboz-Sombeval, Blanches Terres, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

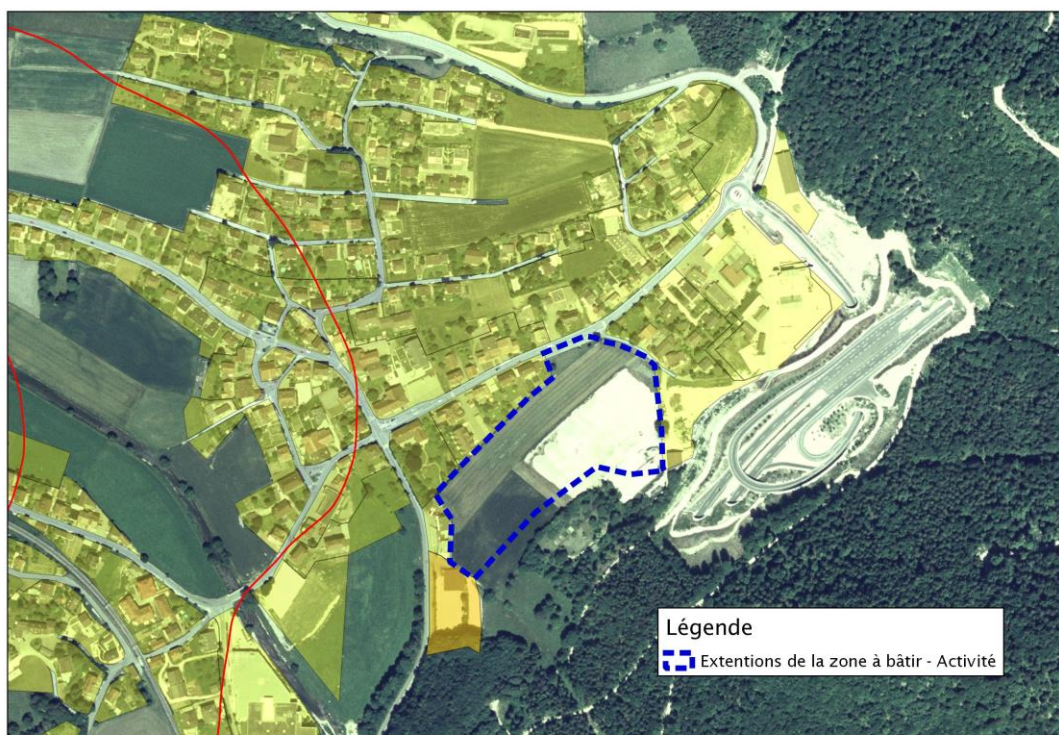
Dans le vallon de Saint-Imier, le développement d'une future zone d'activités d'importance régionale doit se faire en priorité dans la commune de Sonceboz.

Ce secteur ne bénéficie pas d'une qualité de desserte suffisante par les TP, mais il est par contre très bien connecté à la jonction autoroutière.

Le développement d'une zone mixte habitat - activité est une option à moyen et long terme dans ce secteur.

Priorité de la mesure selon la région : **-C**Etat de la coordination : **Information préalable****Description et illustration de la mesure**

Ce secteur se situe dans une zone déjà construite et à proximité de la jonction A16. Il est par contre assez éloigné de la gare.

**Responsabilité :**

Commune de Sonceboz-Sombeval

Autres organes concernés :

- Canton de Berne, beco (promotion)
- Association régional Jura-Bienne (suivi)

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Le développement du site de Brassiège est prioritaire à Sonceboz car il bénéficie d'une qualité de desserte suffisante.
2. En cas de non-réalisation du secteur de Brassiège, une nouvelle évaluation pour ce périmètre de Blanches Terres sera alors à faire.
3. Le développement de ce secteur nécessite une amélioration de la qualité de la desserte et ne pourra pas être approuvé sans que la démonstration de cette amélioration de la desserte soit apportée.

Réalisation :

- 2017 -2020
- À une date ultérieure
- Tâche permanente

Coûts et clé de répartition des frais :

- sans objet

Evaluation de la mesure : -- à compléter ultérieurement
Conflits : - Surfaces d'assolement - Prise en compte du périmètre de consultation des accidents majeurs
Dépendance avec d'autres mesures - à compléter ultérieurement
Documentation

U5 – Réseau régional de centres

Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : A5
<p>Description du groupe de mesures :</p> <p>Le canton a défini une hiérarchie dans les centres : 1) importance nationale (Berne), 2) importance cantonale (Bienne, Thoun), 3) Centres régionaux d'importance cantonale (Saint-Imier/Moutier) 4) Centres d'importance régionale. L'inscription de ces centres est importante pour justifier des décisions dans les domaines, notamment, de la politique régionale, des équipements, des transports et de l'urbanisation.</p> <p>Les centres « doubles » de niveau 4 de La Neuveville / Tavannes-Reconvilier / Sonceboz-Corgémont proposés dans la première CRTU ont été repris dans le plan directeur.</p> <p>Au vu de la fusion des communes de Bévilard, Malleray et Pontenet, la nouvelle commune de Valbirse devient la 4^{ème} commune du Jura bernois la plus peuplée avec près de 4'000 habitants. De plus le projet immobilier d'Espace-Birse va permettre à cette commune d'augmenter le nombre de ses habitants et un nouvel arrêt TP est projeté pour desservir le secteur de La Cray/Pré Vercelin. Pour ces raisons, la région a proposé que Valbirse soit également considérée comme centre de niveau 4 dans le plan directeur cantonal et la CRTU. Cette proposition a été acceptée dans l'examen préalable du canton. Valbirse sera inscrit comme centre de niveau 4 dans le plan directeur cantonal lors de sa prochaine révision.</p> <p>La définition du réseau régional de Centres avait été très discutée dans le cadre de la première CRTU, notamment parce que les caractéristiques géographiques du Jura bernois ont conduit à la création d'un chapelet de centres de moyenne importance, plus difficiles à hiérarchiser que dans ce que l'on peut observer sur le Plateau suisse. En relation avec l'implantation de nouvelles zones d'activités, le projet de centres en réseau (cf. mesure ci-après) avait été décidé dans ce cadre. Ce projet doit désormais se poursuivre dans le sens où il s'avère nécessaire de réaliser des mesures intercommunales afin de créer de nouvelles zones d'activités.</p>	
<p>Objectifs du groupe de mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le réseau de centres est pris en compte par le canton et par la région comme base de décision dans les domaines de la politique de l'aménagement du territoire et/ou de la politique régionale (NPR). - Le projet de Centres en réseau a pour objectif de montrer que des projets peuvent se faire en dehors du réseau de centre défini par le canton du moment que des collaborations intercommunales et une justification régionale existent. 	
<p>Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définition du réseau de centres dans le Jura bernois (U5-01) - Mesure concernant le projet de Centres en réseau (U5-02) 	

U5-01 – Réseau régional de centres	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : A5.01-08	
Contexte de la mesure : Le canton et les régions définissent leur réseau de centres	
Objectif de la mesure : - Définir le réseau de centres de niveau 3 et 4 dans le Jura bernois, en tant que base décisionnelle pour le canton et les régions dans les domaines de la politique régionale, des transports et de l'urbanisation, pour la réalisation d'équipements, etc..	
Priorité de la mesure selon la région : -	Etat de la coordination : Cf. Liste ci-après
Description et illustration de la mesure -	
Responsabilité: Canton	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes concernées
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Le réseau régional de centres est conçu comme suit dans le Jura-bernois : a. Centre cantonal selon le plan directeur cantonal : Bienne b. Centres régionaux d'importance cantonale selon le plan directeur cantonal : Moutier, Saint-Imier, Tramelan pour la politique régionale ² c. Centres d'importance régionale fixés dans le plan directeur : La Neuveville, Sonceboz-Corgémont, Tavannes-Reconvilier, Tramelan. d. Centre d'importance régionale à fixer dans le plan directeur : Valbirse e. Centre d'importance régionale « en devenir » : Courtelary-Cormoret 2. L'ancrage de fonctions suprarégionales ou supracommunales par les autorités cantonales et par la région tient compte du réseau régional de centres. 3. Le canton et la CRT 1 veillent à ce que la qualité de l'offre en desserte par les TP corresponde au moins à un train toutes les demi-heures pour les gares principales des centres de niveau 3 et 4, et prennent les mesures pour la mise en place ou le maintien de cette cadence. Le prochain schéma d'offre (2018-2021) doit notamment faire passer le niveau d'offre de 2 à 3 pour le tronçon Tavannes – Tramelan de la ligne 237. 4. L'OPC tient compte du niveau de centre pour planifier les aménagements des routes cantonales qui les traversent dans l'optique d'une promotion de la mobilité douce et de l'amélioration de la sécurité des usagers. 5. Les communes concernées pratiquent une politique foncière active et encouragent une urbanisation de qualité, mixte, durable et d'une densité supérieure à la moyenne dans leurs zones centrales et/ou qui bénéficient d'une bonne qualité de desserte. 6. Les communes concernées mettent en place des mesures en faveur de la pratique de la mobilité douce et encouragent, par diverses mesures, l'utilisation des TP.	
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition Sans objet
Evaluation de la mesure : La mesure est importante car elle a des répercussions sur les grands projets d'aménagements du territoire. Ces centres, même si la révision du plan directeur cantonal n'aboutit pas sous la forme proposée, vont à l'avenir concentrer une bonne partie de la croissance démographique du Jura bernois.	
Conflits :	
Dépendance avec d'autres mesures : non	

² Dans le Plan directeur cantonal, Saint-Imier et Tramelan sont interchangeable dans le cadre de décisions relevant de la politique régionale.

Documentation

► Plan directeur cantonal ► Projet de Centres en réseau ► Prise de position de la CMJB sur le plan directeur en cours de révision en 2015.

Liste des mesures :

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Etat de la coordination
U5-1-a Moutier centre de niveau 3	Moutier est un centre de niveau 3	Canton	Existant
U5-1-b Saint-Imier centre de niveau 3	Saint-Imier est un centre de niveau 3 Saint-Imier et Tramelan sont des centres de niveau 3 « interchangeables » d'un point de vue de la politique régionale.	Canton	Existant En cours
U5-1-c Tramelan centre de niveau 3	Tramelan est un centre de niveau 4 Saint-Imier et Tramelan sont des centres de niveau 3 « interchangeables » d'un point de vue de la politique régionale.	Canton	Existant En cours
U5-1-d Sonceboz – Corgémont centre de niveau 4	Sonceboz et Corgémont constituent un centre « double » de niveau 4	ARJB	Existant
U5-1-e Tavannes – Reconvilier centre de niveau 4	Tavannes et Reconvilier constituent un centre « double » de niveau 4	ARJB	Existant
U5-1-f Courtelary – Cormoret centre de niveau 4	Courtelary et Cormoret constituent un centre « double » de niveau 4 en devenir.	ARJB	Information préalable
U5-1-g Valbirse centre de niveau 4	Valbirse est un centre de niveau 4 qui sera intégré dans la prochaine révision du Plan directeur cantonal.	ARJB	Existant (demande approuvée en 2016)
U5-1-h La Neuveville centre de niveau 4	La Neuveville est un centre de niveau 4	ARJB	Existant

U5-02 – Projet-pilote de « Centres en réseau » dans la Vallée de Tavannes + Tramelan	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : A5.09	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Le projet est né durant les ateliers de travail de la première CRTU, en relation avec les difficultés dans le Jura bernois de déterminer un réseau de centres.</p> <p>Cette étude commencée en 2011 a dû être reportée à plusieurs reprises car il n'a pas été possible de la réaliser en même temps que les projets de collaborations et fusions qui ont eu lieu dans les communes de la vallée de Tavannes dès 2012. Ensuite, le projet a été chamboulé par la votation de mars 2013 sur la LAT, il ne faisait plus de sens d'étudier les collaborations intercommunales dans le domaine de l'urbanisation sans tenir compte des conséquences de ce changement législatif très important.</p> <p>Le projet a donc été bouclé en 2014 ; il a permis d'obtenir les bases (état des zones à bâtir³) nécessaires pour la réflexion et répondre aux objectifs fixés (cf. ci-dessous). Pour les zones destinées à l'habitat, le projet donne une série de recommandations. Pour les zones destinées aux activités, le projet de centres en réseau fait un état des lieux précis des zones existantes, et propose des démarches assez urgentes car les espaces disponibles pour les entreprises sont assez faibles et mal répartis. Le projet donne aussi les premières pistes de réflexions pour une gestion intercommunale des zones d'activités à créer dans le futur ; il semble en effet que seule une collaboration intercommunale dans ce domaine permettra de mettre en zone des secteurs intéressants dans le futur, les contraintes au niveau de l'AT étant très élevées. De plus amples informations sur ce thème sont fournies dans le chapitre sur les « bases » dans le rapport explicatif de la 2^{ème} CRTU.</p> <p>Le projet de Centres en réseau est une base très importante pour la réalisation de la 2^{ème} CRTU, en particulier pour toutes les mesures qui concernent le nord du Jura bernois. Les principales recommandations et conclusions de ce projet et la suite de ce projet (travaux préparatoires en vue de réaliser une ou plusieurs zones d'activités) seront présentées auprès des communes concernées.</p>	
<p>Objectif de la mesure :</p> <p>- Etudier la faisabilité et donner des démarches pour une gestion intercommunale des questions urbaines importantes. Le projet concerne les communes de la Vallée de Tavannes + Tramelan.</p>	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : Existant / Réalisé
Description et illustration de la mesure -	
<p>Responsabilité:</p> <p>Association régionale Jura-Bienne</p>	<p>Autres organes concernés</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Communes concernées</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton (OACOT)</p>
Démarches et étapes de mise en œuvre : -	
<p>Réalisation:</p> <p><input type="checkbox"/> 2013-2015 (réalisé)</p>	<p>Coûts et clé de répartition</p> <p>Communes : 10'000 CHF / Canton : 20'000 CHF / ARJB : 10'000 CHF</p>
<p>Evaluation de la mesure :</p> <p>Le projet est important, notamment dans les pistes de réflexions et les propositions qui concernent la réalisation des futures zones d'activités. Ce projet a permis de définir des mesures dans la 2^{ème} CRTU qui sont aussi pragmatiques que possible. Il sera une base pour la réalisation de projets intercommunaux, sans doute nécessaires, en tout cas dans la mise en œuvre des futures zones d'activités régionales.</p>	
Conflits : -	
<p>Dépendance avec d'autres mesures : Influence sur toutes les mesures concernant l'urbanisation dans les communes concernées.</p>	
<p>Documentation</p> <p>► Plan directeur cantonal en cours de révision ► Projet de Centres en réseau ► Projet de modification de la Loi sur les constructions</p>	

³ Les données de bases obtenues sur les zones à bâtir ont été transmises aux responsables du géoportail régional dans le cadre du projet de suivi des zones à bâtir (cf. mesure U1-b)

U6 – Secteurs à réhabiliter ou à densifier via une planification d'ensemble

Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : A3
<p>Description :</p> <p>Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance cantonale ou régionale qui devraient faire l'objet d'une analyse d'ensemble afin de déterminer si il y a des possibilités de densifier le bâti existant, de le restructurer, et si oui, de planifier les démarches pour rendre possible cette densification.</p> <p>Ces mesures peuvent aussi bien concerner des zones mixtes que des zones destinées à l'habitat, ou encore des zones d'activités.</p> <p>Les potentiels de densification ne sont pas mesurables par la région sans analyse détaillée. Ainsi certaines zones mentionnées dans la CRTU ne présenteront peut-être pas de grands intérêts une fois qu'elles auront été analysées.</p> <p>Pour l'habitat, la définition de ces zones dans la CRTU est une nouvelle exigence du canton. La région s'est basée sur le projet de Centres en réseau et sur les conceptions ou plans d'aménagements locaux mais tous les projets et intentions des communes ne lui sont pas connues, la phase d'information-participation n'a malheureusement pas permis de consolider ces mesures.</p>	
<p>Objectifs du groupe de mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Répondre aux exigences du Canton et mettre de nouvelles offres sur le marché sans utilisation supplémentaire de terrains. - Améliorer la qualité de certains sites bâtis bien desservis par les TP - Construire là où les infrastructures existent déjà pour réduire les coûts à long terme pour les communes - Densifier le bâti existant sans nuire à la qualité de vie 	
<p>Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les secteurs d'importance régionale pour la restructuration de pôles industriels (U6-01) - les secteurs d'importance régionale pour la restructuration de l'habitat et/ou mixte (U6-02) 	

U6-01 – Secteurs d'importance régionale pour la restructuration de pôles industriels	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : A2/II.02-04	
Contexte de la mesure : La région définit les zones d'activités qui ont une importance régionale en cas de restructuration. A relever que depuis la première CRTU, un de ces secteurs (Mesure A2/II.01, ancienne Schaublin) fait l'objet d'une transformation totale (projet Espace Birse, cf. mesure U2-1-a).	
Objectif de la mesure : - Indiquer les secteurs de restructuration qui pourraient avoir des effets d'importance régionale voire cantonale en cas de projet de restructuration globale. - Procéder au suivi de ces sites.	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Cf. Liste ci-après
Description et illustration de la mesure	
-	
Responsabilité: Association régionale Jura-Bienne	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers / promoteurs / industriels
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Les pôles avec des forts potentiels de restructuration doivent être coordonnés avec la région. 2. Le Canton soutient financièrement la restructuration de pôles industriels dès lors qu'ils font l'objet d'une planification locale d'ensemble (réalisation d'un Plan de quartier nécessaire). 3. Les communes désignées soutiennent la réalisation des potentiels de densification et de réhabilitation de ces secteurs. 4. Les secteurs industriels prioritaires pour faire l'objet d'une aide de la part du Canton sont listés au verso.	
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition Sans objet
Evaluation de la mesure : En cas d'évolution sur ces sites, le suivi par la région est important puisque les besoins en zones à bâtir peuvent être considérablement modifiés en cas de projets immobiliers, comme le montre l'exemple de l'Espace Birse.	
Conflits :	
Dépendance avec d'autres mesures : non	
Documentation	

Liste des mesures :

Nom du projet	N° 1ère CRTU	Nb ha estimés	Compétence	Etat de la coordination	Remarques
Valbirse, ancienne Schaublin	A2/II.01	3.3	-	Existant	En cours de réalisation (cf. mesure U2-1.01)
U6-01.01 Péry – Rondchâtel - Vigier	A2/II.02	22	ARJB / Canton	Coordination réglée	
U6-01.02 Reconvilier, Centre – Boillat	A2/II.03	7	ARJB / Canton	Coordination réglée	
U6-01.03 Saint-Imier, Rue des Noyes	A2/II.04	8	ARJB / Canton	Coordination réglée	

Ces mesures ne sont pas illustrées, il n'y a pas eu de changements par rapport à la première CRTU.

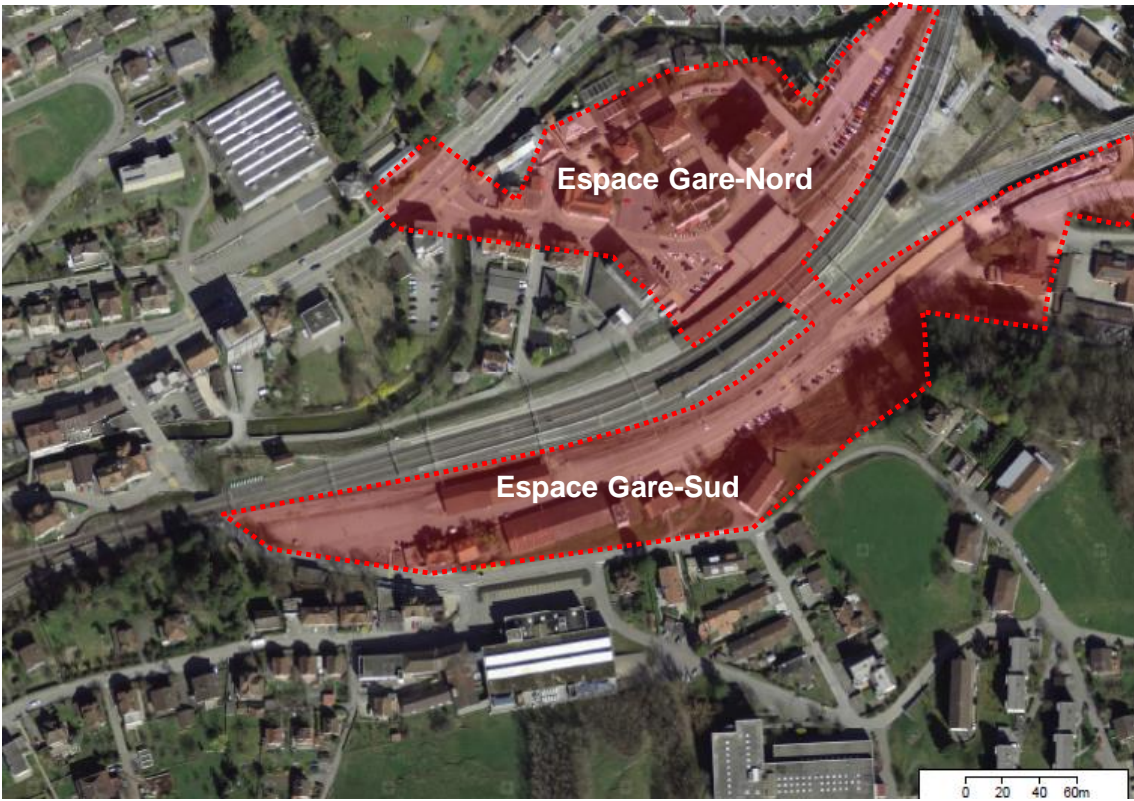
En cas de changements prévisibles dans ces secteurs, il sera important que la région et les communes concernées s'entendent sur l'affectation future de ces secteurs. Pour les secteurs 06-1.02 et 06-1.03 il semble que l'optique sera plutôt de les affecter en zones mixtes.

U6-02 : Secteurs d'importance régionale pour la restructuration des zones habitat ou mixtes

Ce groupe de mesures est nouveau à intégrer dans la CRTU.

Les sites inscrits dans ce type de mesures et qui sont reconnus d'importance cantonale dans la synthèse des CRTU que le canton réalise peuvent bénéficier, lorsqu'une phase concrète de planification démarre, d'une subvention cantonale pour lesdits travaux de planification.

U6-02.01 – Moutier, Aménagement des « Espaces Gare », secteur d'importance cantonale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes	
Etat : Octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>La municipalité de Moutier et les CFF ont pour projet de dynamiser les « Espaces-Gare » au nord et sud des voies. Le réaménagement de ces secteurs est une des mesures choisies par la ville de Moutier pour inverser la dynamique démographique et économique négative constatée dans cette commune ces dernières années. L'objectif global de cette mesure consiste – via la requalification des espaces concernés – à améliorer significativement l'attractivité de la ville de Moutier.</p> <p>Le secteur au sud des voies CFF à Moutier est actuellement sous-utilisé (hangar et P+R au bord des voies) ou occupé par des bâtiments vétustes. Le déménagement du magasin Landi qui a eu lieu en 2015 provoque une opportunité pour mettre en place les conditions de développement favorables pour d'autres activités dans ce secteur.</p> <p>La commune de Moutier considère ce projet comme prioritaire, il figure dans son programme de législature 2015-2018 et le conseil municipal a donné son accord le 2 février 2016 pour le lancement de la procédure urbanistique.</p> <p>Des contacts avec les CFF – principal partenaire ce projet – ont déjà eu lieu. Les CFF participeront aux études de ce projet qui correspond à leur stratégie actuelle.</p> <p>Ce projet est proposé comme étant d'importance cantonale dans la synthèse cantonale qui doit être approuvée fin 2016. C'est pourquoi, d'un point de vue régional, nous pouvons considérer cette mesure comme étant une coordination réglée, sous réserve de son inscription dans le plan directeur cantonal.</p>	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Coordination réglée (sous réserve de l'inscription dans le plan directeur.
<p>Description et illustration de la mesure</p> <p>Sans entrer dans le détail du projet actuel (état : étude préalable, juin 2015) qui doit se réaliser par étapes et dans le cadre fixé par une Zone à planification Obligatoire (ZPO), on relèvera les 3 principaux éléments suivants :</p> <p>Dans l'<u>Espace Gare-Nord</u>, la requalification comprend des mesures concernant la réorganisation du trafic motorisé, la circulation des piétons, les arrêts de bus et le stationnement. Le but global est aussi de proposer une meilleure qualité des espaces publics.</p> <p>Dans l'<u>Espace Gare-Sud</u>, les objectifs sont plutôt de favoriser le développement mixte (économie et habitat) en mettant à profit le fait que ce secteur est actuellement en pleine mutation (groupe de constructions vétustes, déménagement prévu du magasin Landi) et peu valorisé.</p> <p>Le renforcement de l'<u>Interface Nord-Sud</u> de la Gare est aussi une étape importance pour le processus de requalification d'ensemble.</p> <p>A relever que la qualité de desserte de l'ensemble de ce secteur est excellente (B).</p> <p>La planification globale de ce secteur doit permettre d'augmenter la qualité et la densité du tissu bâti. La région estime que la planification doit viser un indice d'utilisation du sol entre 0.9 et 1.2.</p>	

	
Responsabilité : Commune de Moutier	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne, OACOT <input checked="" type="checkbox"/> CFF <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Validation du projet de financement (par étapes) par la commune de Moutier. 2. Planification via une ZPO 3. Réalisation par étapes 4. Durant tout le processus, coordination avec d'autres mesures de la CRTU (notamment station Bike and Ride).	
Réalisation : <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - sans objet
Evaluation de la mesure : Redonner – via un processus de requalification – une dynamique positive pour toute la ville de Moutier et en particulier pour l'Espace-gare est un enjeu important pour le Jura bernois. La mesure aura d'autant plus d'impact régional si la restructuration et les nouvelles constructions sont réalisées aux endroits prévus dans l'étude préalable (juin 2015) et permettent d'offrir des logements et des places de travail dans un secteur présentant la meilleure qualité de desserte du Jura bernois. Le statut de secteur d'importance cantonale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes, défini par la fiche A_08 du plan directeur cantonal, permet à la commune de ne pas comptabiliser ces terrains dans ses quotas de réserves de zones à bâtir.	
Conflits : - Sans objet (zone existante)	
Dépendance avec d'autres mesures - Réalisation d'une station B+R (cf. mesure MC-2)	
Documentation ► Conception Moutier 2030 / demande de subvention de la ville de Moutier du 2 septembre 2016.	

U6-02.02 – Reconvilier, Gare et alentours, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure**

Cette mesure est en fait un regroupement de différentes propositions de la 2^{ème} CRTU et se base sur les éléments ci-dessous :

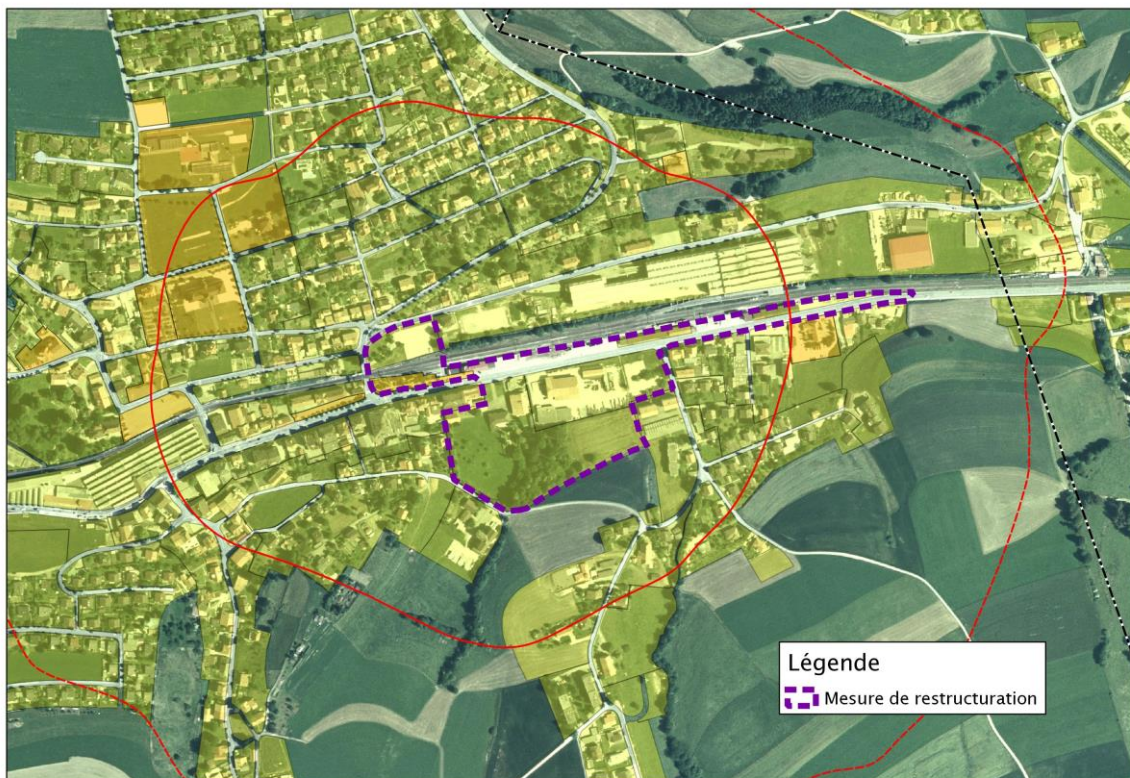
- Un arrêt TP à Reconvilier Est n'est plus envisagé, de ce fait le secteur en zone à bâtir de la Vauche ne pourra jamais avoir une bonne qualité de desserte.
- Autour de la gare, il y a de grands secteurs dans la zone à bâtir qui ne sont pas construits, notamment pour des questions de thésaurisation. La nouvelle LAT et surtout les possibilités inscrites dans la Loi sur les constructions permettront à la commune de Reconvilier d'agir sur ces réserves à court et moyen terme.
- Une extension de la zone à bâtir importante est reconnue comme prioritaire par la région, du moment que les surfaces en zone à bâtir de la Vauche soit déclassées en compensation de cette nouvelle mise en zone. Le but est de réaliser le développement futur près dans une qualité de desserte adéquate.
- Au total autour de la gare, dans un rayon de 300 mètres, il y a potentiellement, avec le projet de Champs du Crêt, environ 5 ha de zone à bâtir. Il va de soi que le but n'est pas de tout construire (préservation des éléments naturels existants, par exemple).
- La commune de Reconvilier a un projet « Espace Gare » en cours d'étude.

Pour toutes ces raisons, une planification d'ensemble et par étapes de ce secteur est nécessaire, notamment pour régler les questions de mobilité et d'aménagement des routes communales et cantonales en conséquence de l'évolution de l'urbanisation.

La restructuration doit permettre d'augmenter la qualité et la densité du secteur. La région estime que l'urbanisation du secteur doit viser un indice d'utilisation du sol comprise dans une fourchette de 0.6 à 1.

Priorité de la mesure selon la région : **B**Etat de la coordination : **Information préalable****Description et illustration de la mesure**

La mesure est illustrée ci-dessous :

**Responsabilité :**

Commune de Reconvilier

Autres organes concernés :

- Canton de Berne, OPC et OACOT
- Association régionale Jura-Bienne (suivi)

<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <p>1. Ce projet d'ensemble est conséquent et se prolongera sur de nombreuses années. Dans un premier temps la commune et la région doivent en discuter.</p> <p>2. La commune devra dans un premier temps revoir l'ensemble de son PAL et rendre les terrains disponibles avant que les étapes d'un projet d'ensemble et les mesures parallèles sur les routes ne puissent être mises en œuvre.</p> <p>3. Vu les démarches complexes à mener pour réaliser un tel projet et les conflits potentiels, un processus participatif est nécessaire.</p>	
<p>Réalisation :</p> <p><input type="checkbox"/> 2017 -2020</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure</p> <p><input type="checkbox"/> Tâche permanente</p>	<p>Coûts et clé de répartition des frais :</p> <p>- sans objet</p>
<p>Evaluation de la mesure :</p> <p>Une évaluation de cette mesure est prématurée actuellement. Il est clair que le déplacement de la zone à bâtir de la Vauche vers la gare de Reconvilier est une mesure importante pour répondre aux objectifs d'effets de la CRTU.</p>	
<p>Conflits :</p> <p>- Mise à disposition de terrains thésaurisés / sortie de terrains de la zone à bâtir / processus de densification dans des zones déjà construites.</p>	
<p>Dépendance avec d'autres mesures</p> <p>- Reconvilier, La Vauche, secteur en zone à bâtir d'importance régionale destiné à l'habitat retiré de la 2^{ème} CRTU</p> <p>- U4-2.03 – Reconvilier, Champs Biains, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat</p> <p>- TIM-TV.03 – Reconvilier – Requalification de la route cantonale à la hauteur de la gare</p>	
<p>Documentation</p> <p>► Projet-pilote de Centres en réseau ► Projet Espace-gare</p>	

U6-02.03 – Tramelan, Gare et alentours, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>	
Contexte de la mesure Demande formulée par la commune de Tramelan lors de la phase d'information-participation de la 2 ^{ème} CRTU.	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : Information préalable
Description et illustration de la mesure La restructuration doit permettre d'augmenter la qualité et la densité du secteur. La région estime que l'urbanisation doit viser une densité d'utilisation d'au minimum 0.8. La mesure est illustrée ci-dessous :	
	
Responsabilité : Commune de Tramelan	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne, OPC et OACOT <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Projet par étapes et en fonction des opportunités 2. Vu les démarches complexes à mener pour réaliser un tel projet et les conflits potentiels, un processus participatif est nécessaire.	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - sans objet
Evaluation de la mesure : à faire	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures : -	
Documentation	

U7 – Offre, répartition et financement des équipements publics	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : A6	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>La planification de l'urbanisation et des transports doit tenir compte des équipements publics supracommunaux et régionaux existants. Les nouveaux besoins doivent s'intégrer harmonieusement et correspondre aux objectifs de concentration des activités et de qualité de desserte.</p> <p>Depuis la première CRTU, il n'y a pas eu de réflexions sur une définition précise des éventuels besoins futurs en équipements publics dans le Jura bernois.</p> <p>De telles réflexions peuvent avoir lieu dans les prochaines années en fonction d'opportunités ou de besoins particuliers (par exemple, infrastructures pour entreposer du bois ou coordination régionale des infrastructures sportives).</p> <p>Pour l'instant, cette Fiche de mesure donne la liste des infrastructures d'importance régionale existante et représente donc une situation initiale.</p>	
<p>Objectif de la mesure :</p> <p>- Prendre en compte d'une part les besoins publics dont l'importance est supracommunale ou régionale et d'autre part le choix de l'emplacement pour les nouveaux besoins publics supracommunaux et régionaux.</p>	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : Existant / Réalisé
<p>Description et démarches de la mesure</p> <p>1. Les équipements publics déterminants d'importance régionale sont en particulier:</p> <p>Formation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centres d'enseignement supérieur (écoles secondaires): Moutier, Malleray, Reconvilier, Tavannes, Tramelan, Corgémont, Courtelary, Saint-Imier, La Neuveville, Bellelay - Centres de formation de Moutier : école de maturité spécialisée (EMSp) / Centre professionnel artisanal et industriel du Jura bernois (CPAI-JB) / Ecole prévôtoise - Centre de formation de Saint-Imier : Ecole de musique du Jura bernois (EMJB), Haute Ecole Arc Ingénierie, Centre professionnel artisanal et industriel du Jura bernois (CPAI-JB), Lycée technique Baptiste-Savoie (LTSI), Ecole supérieure de commerce (ESC, bientôt plus qu'à Tramelan), Ecole Professionnelle de Saint-Imier - l'EPSI , Centre Technique du Moule (CTM), Institut interdisciplinaire de recherche appliquée et de transformation technologique TT-Novatech, Centre de formation des professions de la santé (CEFOPS) - Centres de formation et d'activité de Tramelan : Centre de documentation, de formation et de formation continue du CIP, Centre professionnel Commercial du Jura bernois (CPC-JB), zone d'activité du CIP – REGENOV. - Centre de formation de La Neuveville : école supérieure de commerce <p>Sport / Culture</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plage et activités nautiques à La Neuveville - Installations sportives de Moutier (piscine et patinoire) - Installations sportives de Tramelan (piscine et patinoire) - Installations sportives de Saint-Imier (piscine et patinoire) - Piscine couverte de l'Orval à Bévillard, Valbirse - Centres culturels (La Neuveville, Saint-Imier, Tavannes, Moutier) - Forum de l'Arc -Siams à Moutier <p>Santé publique</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hôpital du Jura bernois (sites de Moutier et de Saint-Imier) - Homes (équipement dont la planification au niveau régional est maintenant obligatoire) - Bellelay (centre psychiatrique) <p>2. À tous les échelons (communes, agglomération, canton), les planifications tiennent compte des besoins d'exploitation et d'espace des équipements publics supracommunaux.</p> <p>3. La région coordonne l'implantation de nouveaux équipements publics d'importance régionale.</p>	
<p>Responsabilité:</p> <p>Association régionale Jura-Bienne</p>	<p>Autres organes concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Communes concernées <input checked="" type="checkbox"/> Canton (OACOT)

Démarches et étapes de mise en œuvre : -	
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition --
Evaluation de la mesure : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures :	
Documentation ▶ 1 ^{ère} CRTU	

U8 – Urbanisation vers l'intérieur	
Etat : octobre 2016 <i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure / intègre les mesures U8 et U9 de la première CRTU</i>	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Avec la nouvelle LAT, le dimensionnement des zones à bâtir dans les communes doit répondre aux besoins pour les besoins des 15 prochaines années. Les réserves existantes dans la zone à bâtir doivent être utilisées avant de pouvoir mettre en zone de nouveaux secteurs.</p> <p>La votation sur la LAT provoque des changements dans la législation (Loi sur les constructions) ainsi que des modifications dans le plan directeur cantonal – notamment la Fiche A_01 concernant le dimensionnement de la zone à bâtir.</p> <p>La grande majorité des communes du Jura bernois ne pourra pas ouvrir de nouvelles zones à bâtir ces prochaines années. Il est donc nécessaire que les communes s'organisent au niveau de leur règlement et lors de la révision de leur PAL pour répondre aux nouvelles exigences.</p> <p>La problématique de l'aménagement du territoire sera un élément très important ces prochaines années pour les communes. Une vision d'ensemble de la problématique est nécessaire afin que les communes puissent prioriser leurs actions. C'est dans ce contexte que les propositions de mesures de cette nouvelle Fiche de la CRTU sont formulées.</p>	
<p>Objectifs de la mesure :</p> <p>Encourager la densification du milieu bâti dans le respect des qualités urbanistiques, de l'environnement et environnementales.</p> <p>Assurer un bon échange d'informations et de pratiques entre la région et les communes.</p> <p>Inciter les communes à utiliser les outils existants et à gérer au mieux les problématiques de l'urbanisation interne ;</p>	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : cf. projets de réalisation ci-dessous
<p>Description et démarches de la mesure</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les communes du Jura bernois tiennent compte du guide l'OACOT concernant la densification vers l'intérieur (guide sur l'urbanisation interne) lorsqu'elles révisent leurs plans d'aménagements locaux. 2. Toutes les communes sont encouragées à utiliser les nouvelles possibilités de la Loi sur les constructions (cf. Rapport explicatif) en les intégrant dans leur propre réglementation. 3. Les communes-centres (centres de niveau 3 et 4) jouent un rôle important dans le domaine de l'urbanisation et dans l'utilisation des transports publics. A ce titre, nous faisons pour ces communes les recommandations suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a) Revoir rapidement leur PAL et leurs règlements des constructions dès que le Plan directeur cantonal et la Loi sur les constructions seront approuvés ; b) Planifier l'ensemble des travaux ayant un lien avec le territoire pour les 4-5 prochaines années (cf. liste dans le rapport explicatif), afin de répondre aux exigences dans les temps et trouver des synergies entre ces travaux. c) pour répondre aux nombreuses exigences, se créer une marge de manœuvre et mettre des priorités, il est important pour les communes-centres d'établir un « projet de territoire ». Si possible, une telle planification doit déboucher sur une planification avec un caractère contraignant pour les autorités communales (plan directeur communal – Indication des actions et de leurs coûts – inscription des priorités dans le plan financier de la commune). d) réfléchir aux besoins d'actions de la commune dans le domaine de l'urbanisation en général et en particulier à la mise en place d'une politique foncière. 3. La région met en ligne à disposition de tous – avec l'accord des communes – les conceptions, règlements, projets des communes du Jura bernois qui sont effectués dans ce domaine, à titre d'exemple. 4. La compensation intercommunale de terrains à bâtir en zone H et M (les zones d'activités sont traitées à part) n'est pas encore envisagée pour le Jura bernois mais pourrait éventuellement être mise en œuvre à terme. 	

Responsabilité: Communes concernées Association régionale Jura-Bienne		Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Centre-Jura <input checked="" type="checkbox"/> Canton (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Parc régional Chasseral	
Démarches et étapes de mise en œuvre : -			
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente		Coûts et clé de répartition --	
Evaluation de la mesure : -			
Conflits : -			
Dépendance avec d'autres mesures :			
Documentation ► PAL de Tavannes et de Loveresse en cours de révision ► Conception directrices de Saint-Imier et Moutier ► OACOT, Examen préalable de la Conception directrice Moutier 2030. ► Plan directeur cantonal version approuvée en mai 2016 et Loi sur les constructions en cours d'approbation. ► Co-citoyenneté : une intégration innovante et ambitieuse de la population pour une urbanisation durable (Val-de-Ruz, NE) ► OACOT, Guide sur l'urbanisation interne (avril 2016).			

Projets possibles de réalisation

Projet de réalisation	Explication sur le contenu	Responsabilité	Information préalable	Réalisation en cours	Existant
U8.01. Echange d'informations	Echange d'information et mise en ligne des bons exemples de la région permettant la densification (politique foncière, plans directeurs communaux, etc.).	ARJB / CMJB	X		
U8.02. Adaptation de la réglementation	La nouvelle Loi sur les constructions est intégrée dans la réglementation communale.	Toutes les communes du Jura bernois	X		
U8.03. Politique foncière	Les communes du Jura bernois établissent une politique foncière afin de se créer une marge de manœuvre dans leur aménagement local.	Toutes les communes du Jura bernois	X		
U8.04. Conception directrice	Une Conception directrice ou un projet de territoire est utile pour toutes les communes ; cette mesure a un lien avec la politique foncière, mais aussi avec d'autres thèmes comme la mobilité par exemple.	Moutier, Saint-Imier			X
		Loveresse, Tavannes		X	
		Autres communes	X		
U8.05. Plan directeur communal	Les grandes communes établissent une conception de leur territoire qui aboutit à un plan directeur communal afin de prioriser leurs actions et de les ancrer dans le long terme.	Communes-centres de niveaux 3 et 4	X		
U8.06. Compensation régionale de terrains à bâtir.	Un mécanisme de compensation régionale de terrains à bâtir en zone H, M, C est mis en place par la région, mais uniquement sur demande des communes et en cas de besoins avérés	ARJB Communes concernées	X		

U9 – Coordination entre urbanisation et politique du 3ème âge	
Etat : octobre 2016 <i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure</i>	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>La population des personnes du 3^{ème} et 4^{ème} âge augmente dans le Jura bernois – comme ailleurs en Suisse. Le vieillissement de la population provoque des impacts sur les collectivités qui doivent être anticipés au mieux.</p> <p>La création de logements adaptés et de logements protégés permet de réduire les charges sociales (coûts de ces logements moins élevés que dans les EMS) et constitue une meilleure solution pour une catégorie de la population âgée.</p> <p>La gestion de certains points de la politique du 3^{ème} âge est transférée du canton aux régions à partir de 2016 ; cette Fiche de mesure vise à faire le lien entre cette politique et l'aménagement du territoire dans le Jura bernois.</p> <p>On relèvera que selon la commission du 3^{ème} âge du Jura bernois le nombre de logements dits adaptés est presque suffisant au vu des nombreuses réalisations récentes dans les communes du Jura bernois, mais la qualité de certains de ces logements et leur environnement peuvent encore faire l'objet de mesures de la part des autorités communales.</p>	
<p>Objectifs de la mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Encourager les communes-centres à anticiper le vieillissement de la population par des mesures d'urbanisation - Faire le lien entre politique du 3^{ème} âge dans le Jura bernois et aménagement du territoire. 	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : En cours
<p>Description et démarches de la mesure</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les communes-centre (niveau 3 et 4) prennent des mesures afin que les besoins en logements protégés et en logements adaptés soient suffisants dans le Jura bernois. 2. La région recommande aux communes de niveau 3 et 4 de considérer cette thématique lorsqu'elles révisent leur aménagement local. 3. Les logements de ce type et de qualité élevée sont créés dans des environnements favorables, soit dans les zones centres, bien desservies d'un point de vue des services et des transports publics et sans obstacles architecturaux ou topographiques. 	
<p>Responsabilité:</p> <p>Communes concernées</p> <p>Conférence des maires (CMJB)</p>	<p>Autres organes concernés</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Centre-Jura</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton (OACOT) : de cas en cas</p>
Démarches et étapes de mise en œuvre : -	
<p>Réalisation:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente</p>	<p>Coûts et clé de répartition</p> <p>--</p>
<p>Evaluation de la mesure :</p> <p>-</p>	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures :	
<p>Documentation</p> <p>► Besoins en logements adaptés (étude commission du 3^{ème} âge du Jura bernois).</p>	

P. Mesures concernant le paysage, la nature, l'énergie, les activités touristiques et loisirs

Pour la plupart de ces mesures il s'agit ici de mentionner des informations générales, des besoins de coordinations intersectorielles ou encore des projets à venir. Ces thèmes sont présentés dans la CRTU en fonction des besoins d'agir avérés à court, moyen et long terme. Plusieurs de ces thèmes sont en attente de consignes cantonales avant d'être développés plus en profondeur, surtout en ce qui concerne le domaine des paysages et de la biodiversité.

P1 - Limites régionales à l'urbanisation sans marges de manœuvre	
Etat : novembre 2015	N° 1 ^{ère} CRTU : A9
<p>Contexte de la mesure : La carte de la CRTU intègre les limites importantes à l'urbanisation définies dans les Plans directeurs régionaux de l'ARJB et de l'ACJ en vigueur.</p>	
<p>Objectifs de la mesure : Le développement local tient compte de la préservation de portions de paysages importantes et présentant vis-à-vis du paysage ouvert des contours clairs et bien structurés. Le contour du développement urbain évite le mitage (étalement urbain, fusion de noyaux urbains) et induit si possible un développement urbain dense et centré sur les zones bien desservies par les transports publics. Les limites actuelles définies dans les plans directeurs régionaux encadrent le développement urbain à long terme. Etant donné la votation sur la LAT, la plupart des communes du Jura bernois ne pourront pas étendre leurs zones à bâtir ces 15 prochaines années au moins ; ainsi il n'est pas nécessaire d'apporter d'éventuelles modifications à ces limites dans le cadre de la 2^{ème} CRTU. Le maintien de ces limites régionales à l'urbanisation est nécessaire à long terme.</p>	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : Cf. projets de réalisation
<p>Description et illustration des mesures Les limites régionales contraignantes figurent sur la carte CRTU.</p>	
<p>Responsabilité: Communes</p>	<p>Autres organes concernés</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne</p>
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les communes prennent en compte les limites importantes à l'urbanisation définies dans les CRTU lors de la révision de leurs PAL. Les limites en coordination réglée sont reprises des plans directeurs régionaux et sont coercitives pour les autorités communales et cantonales. Les autres limites définies sur la CRTU ne sont pas contraignantes. 2. La définition des limites régionales ne remet pas en cause le fonctionnement de révision des Plans d'aménagements locaux (PAL) des communes qui est sous la responsabilité de l'OACOT. Dans le cadre de cet exercice, les communes doivent toujours prendre en compte les conditions énoncées dans le plan directeur cantonal (Fiche de mesures A_01). 3. Les communes décident du développement urbain local dans le cadre de la marge de manœuvre désignée sur la carte CRTU. Des écarts dans la limitation de la marge de manœuvre sont tolérés pour autant que des données locales (comme la topographie, des stratégies d'urbanisation ou des conditions-cadre liées à l'équipement) les justifient et que l'intégrité des surfaces agricoles et les espaces verts soit préservée. 4. Les limites d'urbanisation importantes des localités désignées sur la carte du plan directeur sont déterminées dans les détails en fonction de considérations d'ordre local, topographique et d'aménagement urbain (forme et emplacement de bâtiments, plantations). 5. Le Canton devra fournir à terme des indications claires pour que les organismes chargés de réaliser les CRTU puissent revoir à l'échelle régionale les limites à l'urbanisation. 	

Réalisation: <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts : -
Evaluation des mesures : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures - A7 (urbanisation vers l'intérieur).	
Documentation -	

Projets de réalisation

Projet de réalisation	Explication sur le contenu	Responsabilité	Information préalable	Réalisation en cours	Coordination réglée
P1.01 - P1.35	Limites régionales contraignantes, selon la carte CRTU (liste dans la table attributaire de la carte CRTU)	Communes concernées			X
	La limite d'importance régionale définie au sud des voies CFF à Courtelary devrait pouvoir être abolie afin que Courtelary puisse au besoin se développer dans un secteur avec une bonne qualité de desserte.	Courtelary	X		

P2 - Limites régionales à l'urbanisation avec marges de manœuvre (non contraignantes)	
Etat : novembre 2015	N° 1 ^{ère} CRTU : A9
Contexte de la mesure : La carte de la CRTU intègre les limites à l'urbanisation d'importance régionale, non contraignantes.	
Objectifs de la mesure : Le développement local tient compte de la préservation de portions de paysages importantes et présentant vis-à-vis du paysage ouvert des contours clairs et bien structurés. Le contour du développement urbain évite le mitage (étalement urbain, fusion de noyaux urbains) et induit si possible un développement urbain dense et centré sur les zones bien desservies par les transports publics. Les limites régionales encore non contraignantes seront à faire approuver afin de renforcer les limites existantes dans le cadre de la nouvelle politique d'aménagement du territoire.	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : Information préalable
Description et illustration des mesures Les limites régionales contraignantes figurent sur la carte CRTU.	
Responsabilité: Communes	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Le Canton devra fournir à terme des indications claires pour que les organismes chargés de réaliser les CRTU puissent revoir à l'échelle régionale les limites à l'urbanisation, qu'elles soient contraignantes ou non.	
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts : -
Evaluation des mesures : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures - U9 et U10 (urbanisation vers l'intérieur).	
Documentation -	

Projets de réalisation

Projet de réalisation	Explication sur le contenu	Responsabilité	Information préalable	Réalisation en cours	Coordination réélisée
P2.01 – P2.98	Limites régionales non contraignantes, selon la carte CRTU (liste dans la table attributaire de la carte CRTU)	Communes concernées	X		

P3. Définition, réalisation et entretien des parcours pour la pratique du cyclotourisme et du VTT

Etat : octobre 2016

Description du groupe de mesures :

Concernant les itinéraires de cyclotourisme :

Depuis une dizaine d'années, la Fondation SuisseMobile a créé – en collaboration avec les milieux touristiques, les cantons et les communes - un réseau à l'échelle de la Suisse de parcours balisés pour la pratique du cyclotourisme. SuisseMobile et ses partenaires se charge de la définition, de la signalisation et de la promotion de ces parcours.

En quelques années le succès de ces parcours est important et ils constituent désormais une base importante pour la pratique du tourisme et des loisirs dans toute la Suisse.

Les itinéraires dans le Jura bernois définis il y a une dizaine d'années sont susceptibles d'être améliorés. Dans le cadre de la révision du plan sectoriel Vélo, la section mobilité douce de l'OPC, l'ARJB et Jura bernois tourisme ont fait des propositions de modifications qui ont été intégrées dans le Plan directeur sectoriel Vélo, approuvé en décembre 2014. Ces propositions ont aussi déjà été discutées avec SuisseMobile.

En dehors des routes cantonales, la réalisation des itinéraires pour le cyclotourisme est à la charge des communes, qui peuvent bénéficier d'une subvention cantonale de 40% des coûts. Hors routes cantonales, l'entretien des itinéraires est à la charge des communes, tandis que le canton se charge de la signalisation.

C'est l'OPC qui coordonne les actions à mener dans ce domaine pour aboutir à des réalisations, la CRTU n'a ici qu'un rôle d'information auprès des communes et de coordination avec les autres activités dans le domaine des transports, de l'urbanisation, du paysage et des planifications agricoles, notamment.

Concernant les itinéraires de VTT :

Par rapport à la première CRTU, un nouveau thème concernant la planification des itinéraires pour la pratique du VTT est ajouté, car il s'agit d'un besoin avéré pour le tourisme dans le Jura bernois d'une part, et d'autre part le Plan sectoriel Vélo du canton de Berne indique de manière contraignante que les régions sont compétentes en ce qui concerne la signalisation des itinéraires VTT.

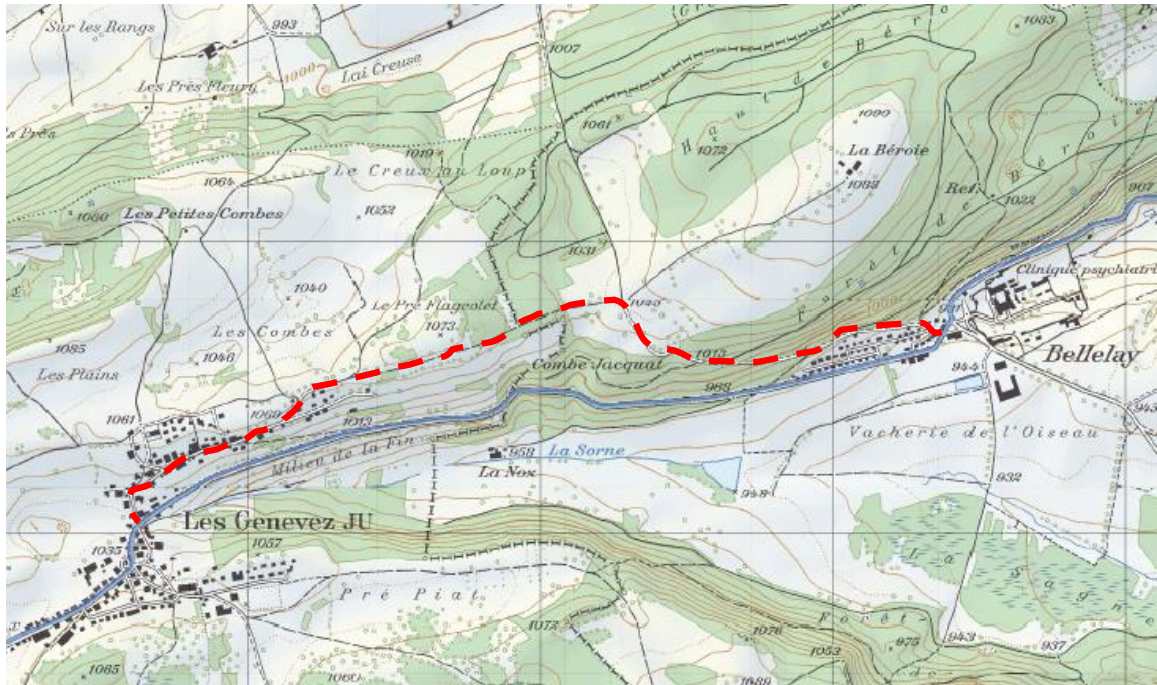
Objectifs du groupe de mesures :

- Avoir une vision d'ensemble des réalisations dans le domaine de la mobilité douce dans le Jura bernois, coordonner les différents domaines de la mobilité douce (surtout entre trafic pour le cyclotourisme et trafic pour le vélo au quotidien) et réagir en cas d'évolution des besoins.
- Favoriser les mesures par paquets
- Favoriser la réalisation des mesures et permettre un suivi des réalisations via la CRTU.
- Pouvoir donner une information aussi claire que possible aux communes sur la durée.
- Renforcer l'utilisation des TP et la qualité de vie.
- Examiner la création d'un fonds pour gérer l'entretien des infrastructures hors des routes cantonales.

Ce groupe de mesures comprend des mesures classées par itinéraires :

- Mesures concernant l'itinéraire SuisseMobile d'importance nationale n° 7 (P3.01)
- Mesures concernant l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n° 23 (P3.02)
- Mesures concernant l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n° 50 (P3.03)
- Mesures concernant l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n° 54 (P3.04)
- Mesures concernant l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n° 64 (P3.05)
- Mesures concernant l'itinéraire SuisseMobile d'importance locale n° 100 => itinéraire régional, pas de mesures dans la CRTU.
- Mesures concernant la création d'un nouvel itinéraire SuisseMobile d'importance régionale dans le Vallon de Saint-Imier (P3.06)

P3.01 – Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance nationale n° 7	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>L'itinéraire national n° 7 de SuisseMobile va en 6 étapes de Bâle à Nyon et est appelé « Route du Jura ». Durant l'étape 3 qui va de Saignelégier à La Chaux-de-Fonds cet itinéraire traverse une portion du Jura bernois (Mont-Soleil – Montagne du Droit de Sonvilier – La Cibourg).</p> <p>Une mesure est très importante à réaliser pour cet itinéraire, elle est décrite sous les mesures en faveur de la mobilité douce (MD-4) car elle concerne la route cantonale.</p> <p>En dehors de cette mesure MD-4 à La Cibourg, il n'y a pas d'autres changements nécessaires à notre connaissance sur cet itinéraire. Un changement de tracé est proposé pour éviter des trajets sur les routes fréquentées, mais il concerne en premier lieu le canton du Jura.</p>	
<p>Objectifs des mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - améliorer la sécurité de l'itinéraire national 7 selon projet SuisseMobile 2030, améliorer dans le même temps la situation pour les piétons. - Cette mesure reprend la mesure d'optimisation de l'itinéraire proposée dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste (mesure n° 152). 	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Coordination en cours
<p>Description et illustration des mesures</p> <p>Cf. Mesure MD-4.</p>	
<p>Responsabilité:</p> <p>Office des Ponts et Chaussée</p>	<p>Autres organes concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne (suivi) <input checked="" type="checkbox"/> Commune de Renan <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires privés
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <p>1. Réalisation des travaux dès que possible</p>	
<p>Réalisation:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente 	<p>Coûts (réalisation, entretien non compris) :</p> <p>Clef de répartition des frais</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Canton (100%)
<p>Evaluation des mesures :</p> <p>Ce point noir pour le cyclotourisme et la pratique de la randonnée pédestre dans le Jura bernois doit être supprimé dans les meilleurs délais.</p>	
<p>Conflits :</p> <p>-</p>	
<p>Dépendance avec d'autres mesures</p> <p>- MD-4</p>	
<p>Documentation</p> <p>► Plan sectoriel Vélo (approuvé en décembre 2014), prise de position de l'ARJB relative à ce Plan sectoriel ► Itinéraires nationaux, régionaux et locaux, 2013, © SuisseMobile ► Etude de planification pour le trafic cycliste Courtelary – La Cibourg, OPC, octobre 2013</p>	

P3.02 – Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n° 23	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>
<p>Contexte des mesures :</p> <p>L'itinéraire régional n° 23 de SuisseMobile conduit en 2 étapes de Bâle à Tramelan et est appelé « Bâle – Franches-Montagnes ». Cet itinéraire passe dans le Jura bernois via les gorges du Pichoux - le Petit-Val - Bellelay - (Les Genevez JU) - Les Reussilles et se termine à Tramelan.</p> <p>Une seule correction est proposée sur cet itinéraire. Elle correspond à la mesure n° 153 du Plan sectoriel Vélo.</p>	
<p>Objectifs de la mesure :</p> <p>- améliorer la sécurité et l'attractivité de l'itinéraire régional 23.</p>	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : Coordination en cours
<p>Description et illustration des mesures</p> <p>Entre Bellelay et Les Genevez (JU), des tronçons de route sont rectilignes et la route est peu large. Ainsi, la sécurité des cyclistes, notamment à la montée, est mauvaise.</p> <p>Une possibilité de déviation par Béroie a été proposée et reprise dans le Plan sectoriel Vélo (n° 153 du PS Vélo). Elle permet de passer dans des endroits plus attractifs pour les cyclotouristes.</p>	
	
<p>Seuls 360 mètres de chemin devraient être améliorés afin que les cyclistes puissent emprunter cet itinéraire. Nous partons d'une estimation de 150.- par mètres pour réaliser cette amélioration (pas de revêtement en dur nécessaire) + 6'000 CHF pour aussi retoucher la route entre la fin des Genevez et l'entrée dans la forêt.</p>	
<p>Responsabilité: Commune de Saicourt</p>	<p>Autres organes concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC) <input checked="" type="checkbox"/> Canton du Jura <input checked="" type="checkbox"/> Commune des Genevez <input checked="" type="checkbox"/> JT et JBT, BernRando <input checked="" type="checkbox"/> SuisseMobile <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires privés
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consultation du Canton du Jura, entente sur le partage des coûts de réalisations 2. Inscription dans le Plan du réseau routier en tant que coordination réglée, dès que la participation financière côté JU est validée et que la participation de la commune de Saicourt est aussi validée. 3. Réalisation des travaux, sous la responsabilité de la commune. 	
Réalisation:	Coûts (réalisation, entretien non compris) :

<input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	- 60'000.- Clef de répartition des frais Partie JU : 30'000 CHF. Partie BE : 30'000 CHF <input checked="" type="checkbox"/> Commune (60%) : 18'000 CHF <input checked="" type="checkbox"/> Canton (40%) : 12'000 CHF
Evaluation des mesures : Une amélioration constante des parcours pour le cyclotourisme renforce l'image positive et l'attrait du Jura bernois dans ce domaine d'activité touristique.	
Conflits : - autres utilisateurs (piétons / agriculteurs)	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Plan sectoriel Vélo (approuvé en décembre 2014), prise de position de l'ARJB relative à ce Plan sectoriel ► Itinéraires nationaux, régionaux et locaux, 2013, © SuisseMobile ► Coûts occasionnés par la construction des infrastructures de mobilité douce les plus courantes, 2010, OFROU	

P3.03 – Mesure sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n° 50	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>	
Contexte des mesures : L'itinéraire régional n° 50 de SuisseMobile conduit en 5 étapes de Genève à Olten et est appelé « Route du pied du Jura ». Cet itinéraire ne passe pas dans le Jura bernois, mais le projet serait de déplacer l'itinéraire actuel qui suit la rive sud du Lac de Biemme à la rive nord. Ainsi cet itinéraire passerait par La Neuveville. Cette mesure est proposée dans le Plan directeur sectoriel Vélo (mesure n° 140). Le suivi de la mesure est assuré non pas par l'ARJB mais par l'association seeland.biel/bienne, principalement concernée par ce tronçon.	
Objectif de la mesure : - améliorer l'attractivité de l'itinéraire régional 50 en le faisant passer par la rive nord du Lac de Biemme. - réaliser sur tout ce tronçon (Bienne – Le Landeron) une piste cyclable attrayante.	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : Information préalable
Description et illustration des mesures Mesure non illustrée.	
Responsabilité: Communes concernées	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Association seeland.biel/bienne s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Office des Ponts et Chaussée, III ^{ème} arrondissement <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Neuchâtel <input checked="" type="checkbox"/> Communes de Biemme, Douanne-Daucher, Gléresse, La Neuveville, Le Landeron (NE). <input checked="" type="checkbox"/> JBT et TBS <input checked="" type="checkbox"/> SuisseMobile <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires privés
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. défini par s.b/b.	
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts (réalisation, entretien non compris) : - XXX.- Clef de répartition des frais Partie NE : Partie BE : <input checked="" type="checkbox"/> Communes BE (60%) : CHF <input checked="" type="checkbox"/> Canton BE (40%) : CHF
Evaluation des mesures : Une amélioration constante des parcours pour le cyclotourisme renforce l'image positive et l'attrait du Jura bernois dans ce domaine d'activité touristique.	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Plan sectoriel Vélo (approuvé en décembre 2014), prise de position de l'ARJB relative à ce Plan sectoriel ► Itinéraires nationaux, régionaux et locaux, 2013, © SuisseMobile	

P3.04 – Mesure sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°54

Etat : novembre 2015

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte des mesures :**

L'itinéraire régional n°54 de SuisseMobile conduit en 4 étapes de Liesthal à Sainte-Croix et est appelé « Arc jurassien ». Cet itinéraire traverse le Jura bernois d'ouest en est, une étape étant d'ailleurs prévue à Tramelan. Une amélioration de l'attrait et de la sécurité sur cet itinéraire est proposée sur la base de discussions entre l'ARJB et la section mobilité douce de l'OPC (étude de corridor Vallon de Saint-Imier – Montagne du Droit, 2013).

Cette mesure constitue une optimisation de l'itinéraire 54 comme préconisé dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste (mesures n° 150 et n°176).

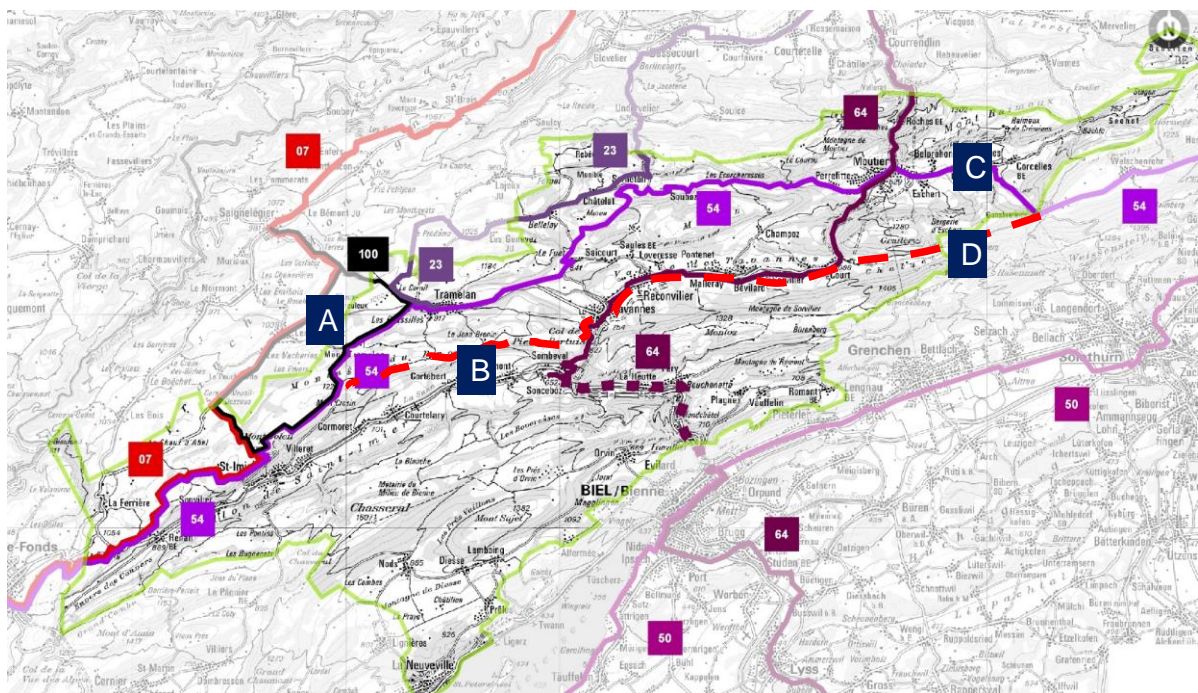
Objectif de la mesure :

► améliorer l'attractivité de l'itinéraire régional 54 en le faisant passer par des itinéraires où le trafic motorisé est peu présent. ► rendre l'itinéraire plus facile à pratiquer et plus sécurisé, de manière à améliorer son attractivité pour les familles.

Priorité de la mesure selon la région : **B**Etat de la coordination : **Information préalable****Description et illustration des mesures**

La proposition de l'ARJB et de la section mobilité douce de l'OPC se base sur les éléments suivants :

- Parcours dangereux sur la route cantonale entre Les Reussilles et le Mont-Crosin (lettre **A** ci-dessous), sans possibilités d'aménagements à courts et moyens termes pour améliorer la situation.
- Amélioration forte de l'attractivité en passant sur la crête de la Montagne du Droit (Mont-Crosin – Col du Pierre Pertuis). Aménagement d'un chemin nécessaire (lettre **B**) : cet élément figure sur la carte CRTU.
- Le changement de parcours profite, dans la vallée de Tavannes, du réseau continu de pistes cyclables entre Tavannes et Court.
- A Court la proposition c'est de passer directement par le col de la Binz pour redescendre sur Gännsbrunnen (lettre **D**). Ce tronçon ne nécessite qu'un changement de signalisation et permet d'éviter le secteur dangereux pour les cyclistes qui se situe entre La gare de Gännsbrunnen et Corcelles (lettre **C**). En outre, les modèles de données du canton de Berne indiquent qu'une augmentation du trafic, y compris poids-lourds, est à craindre sur ce tronçon Moutier – Gännsbrunnen, ce qui va encore péjorer la situation.





Le secteur entre la Bise de Cortébert et la Bise de Corgémont nécessite un renforcement du chemin existant sur environ 700 mètres.

C'est la seule mesure – en dehors du balisage – nécessaire pour réaliser la modification de cet itinéraire.

Responsabilité:

Communes concernées

Autres organes concernés

- Office des Ponts et Chaussées, IIIème arrondissement
- Association régionale Jura-Bienne (suivi)
- Canton de Soleure
- Communes de Cortébert et de Corgémont
- Jura bernois tourisme JBT
- Parc régional Chasseral
- SuisseMobile
- Propriétaires privés / bourgeoisies
- Commission des pâturages boisés

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Le changement d'itinéraire proposé nécessite le renforcement d'un chemin agricole en terre battue sur la Montagne du Droit, dans un pâturage boisé entre la Bise de Corgémont et la Bise de Cortébert, sur une distance de 700 mètres.
2. Une estimation des coûts (700 mètres à 150 CHF le mètre = environ 100'000 CHF) doit être affinée et le contact avec les propriétaires fonciers est à réaliser par l'OPC.
3. Une coordination et une information avec tous les partenaires est nécessaire (milieux agricoles, parc régional Chasseral, Pro Natura, commission des pâturages boisés, JBT, communes, etc.). Il est nécessaire de faire en sorte que ce chemin ne puisse pas être utilisé par des voitures.
4. Le projet avec recherche de partenaires éventuels pour le financement est du ressort des communes.

Réalisation:

- 2017 -2020
- À une date ultérieure
- Tâche permanente

Coûts (réalisation, entretien non compris) :

- 100'000 CHF.-

Clef de répartition des frais

- Communes (60%) : 60'000 CHF
- Canton BE (40%) : 40'000 CHF

Evaluation des mesures :

Une amélioration constante des parcours pour le cyclotourisme renforce l'image positive et l'attrait du Jura bernois dans ce domaine d'activité touristique.

Conflits :

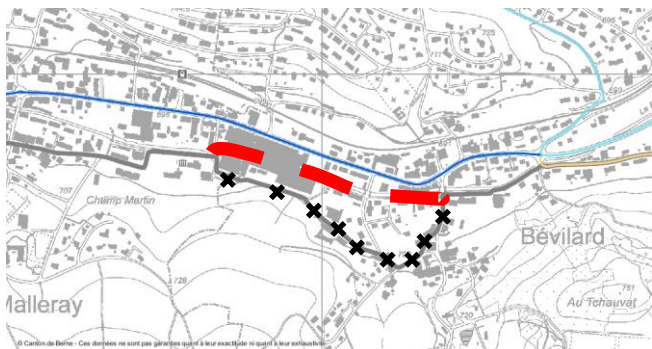
-

Dépendance avec d'autres mesures

-

Documentation

► Plan sectoriel Vélo (approuvé en décembre 2014), prise de position de l'ARJB relative à ce Plan sectoriel ► Itinéraires nationaux, régionaux et locaux, 2013, © SuisseMobile

P3.05 – Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n° 64	
Etat : novembre 2015 <i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure</i>	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>L'itinéraire national n° 64 de SuisseMobile va en 4 étapes de Kandersteg à Boncourt et est appelé « Lötschberg - Jura ». Durant l'étape 3 qui va de Bienne à Delémont, l'itinéraire traverse le Jura bernois par les Cluses du Taubenloch, puis celles de Court et de Moutier.</p> <p>Actuellement, au vu de la situation dans les gorges du Taubenloch, l'itinéraire SuisseMobile propose de faire le trajet Sonceboz-Bienne avec le train.</p> <p>Cet itinéraire n° 64 rejoint, via Boncourt – Delle – Belfort (voie cyclable appelée la francovélosuisse), un itinéraire de cyclotourisme européen (Euro-Vélo 6) ; il constitue donc un élément structurant d'importance.</p> <p>Cet itinéraire va connaître des améliorations fortes ces prochaines années, selon les mesures suivantes décrites dans la CRTU :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Séparation du trafic lent dans les gorges de Taubenloch (MD-4) - Point noir routier des gorges de Court (TIM-8) <p>D'autres mesures ponctuelles et en dehors de la route cantonale sont signalées ci-dessous ; elles contribueront aussi à améliorer la qualité de cet itinéraire.</p>	
<p>Objectifs des mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - améliorer la sécurité et l'attractivité de l'itinéraire régional 64. - faire de cet itinéraire une liaison cycliste privilégiée entre le Plateau Suisse et l'itinéraire Euro-Vélo 6, qui relie l'océan Atlantique à la Mer noire. 	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Coordination en cours (mesure concernant la ZPO Espace Birse) / Information préalable (mesures concernant la voie cyclable au bord de la Birse à Moutier).
<p>Description et illustration des mesures</p> <p>Pour les mesures dans les Gorges de Moutier, Court et Taubenloch, cf. Fiches de mesures correspondantes.</p> <p>D'autres mesures sont plus locales :</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 1; padding-left: 10px;"> <p>Le déplacement de l'itinéraire de cyclotourisme au bord de la Birse dans le cadre du projet Espace-Birse a été signalé et est prévu dans le cadre de la ZPO de ce projet. Ce changement d'itinéraire est une opportunité qui améliore sa qualité.</p> </div> </div> <p>Par ailleurs, on signalera que l'itinéraire pourrait être un peu amélioré dans la ville de Moutier en passant non plus sur la route cantonale mais par la rue des Oeuches. Cette proposition a déjà été rapportée à l'OPC. L'amélioration de la mobilité douce à Moutier est par ailleurs prévue dans la Conception 2030 en lien avec la revitalisation des tronçons de la Birse.</p>	
<p>Responsabilité: Communes concernées</p>	<p>Autres organes concernés (pour les mesures locales) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Office des Ponts et Chaussée <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne (suivi) <input checked="" type="checkbox"/> Communes de Moutier et de Valbirse <input checked="" type="checkbox"/> SuisseMobile <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires privés
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Réalisation du tronçon vers l'Espace-Birse 2. Réalisation par étape des tronçons dans la ville de Moutier en lien avec la revitalisation de la Birse. 	
Réalisation:	Coûts (réalisation, entretien non compris) :

<input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 (mesure liée à la ZPO Espace-Birse) <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure (Moutier) <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Clef de répartition des frais <input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Promoteur Espace-Birse <input checked="" type="checkbox"/> Moutier
Evaluation des mesures : Toutes les mesures sur cet itinéraire sont nécessaires afin qu'il puisse atteindre une cohérence d'ensemble et une qualité élevée.	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Plan sectoriel Vélo (approuvé en décembre 2014), prise de position de l'ARJB relative à ce Plan sectoriel ► Itinéraires nationaux, régionaux et locaux, 2013, © SuisseMobile ► ZPO Espace Birse ► www.francovelosuisse.com	

P3.06 – Nouvel itinéraire de cyclotourisme entre La Chaux-de-Fonds et Bienne

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

Une fois que le point noir pour la mobilité douce dans les Gorges du Taubenloch sera résolu (la Confédération prévoit de créer une voie séparée pour le trafic lent dans ce secteur, cf. Mesure MD-4), un itinéraire La Chaux-de-Fonds - Bienne parcourant tout le vallon de Saint-Imier serait envisageable. Cette proposition a déjà été discutée entre l'ARJB et l'OPC, elle est reprise dans le Plan directeur sectoriel Vélo. La Fondation SuisseMobile est aussi d'accord d'étudier – à terme – cette possibilité, qui impliquerait des modifications sur l'itinéraire 22 (Lausanne – La Chaux-de-Fonds), notamment.

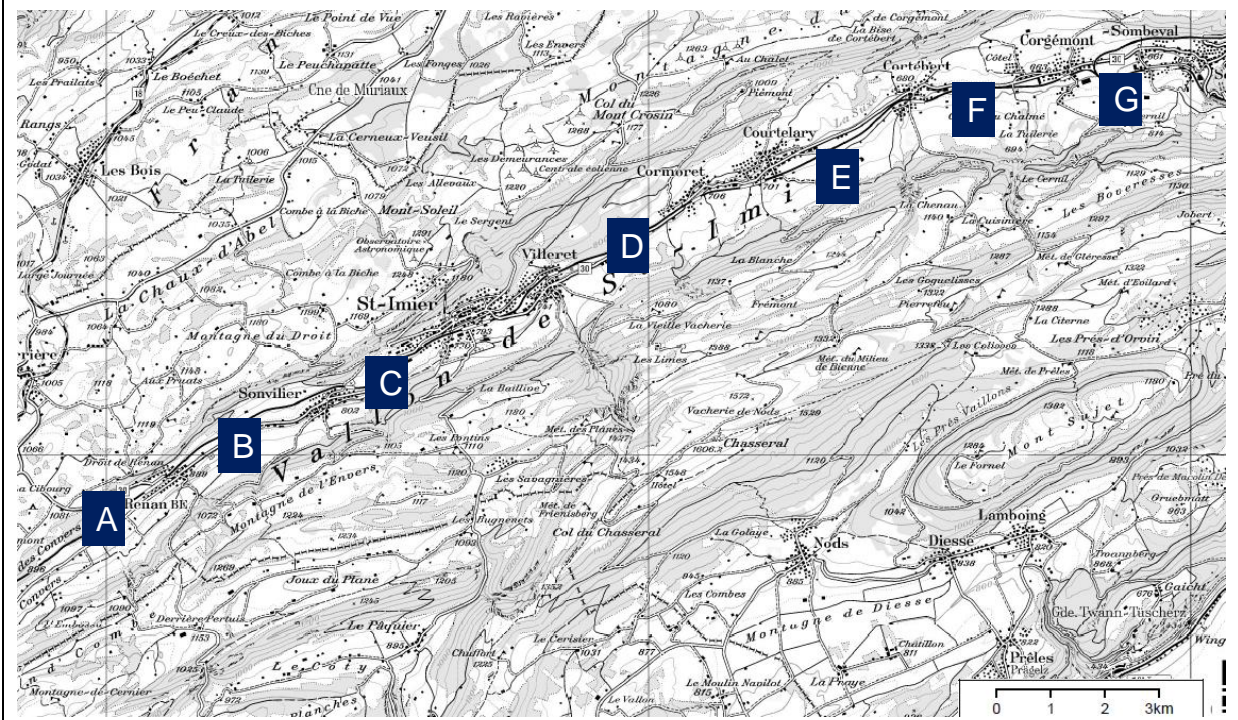
Objectifs de la mesure:

- créer un réseau cyclable dans le Vallon de Saint-Imier à la fois attractif pour les visiteurs du parc naturel régional Chasseral (PNRC) et pour les habitants du parc (enfants et familles).
- intégrer des mesures de valorisation du patrimoine et du paysage à cet itinéraire en collaboration avec le PNRC.
- coordination avec les autres domaines de la CRTU (utilisation des TP / zones de loisirs)
- dans le cadre du projet de planification agricole / AF qui va débuter en 2016 (Communes de Sonceboz a Villaret), le canton veille à ce que les intérêts du cyclotourisme en particuliers soient pris en compte et cherche des synergies pour promouvoir une utilisation mixte des dessertes nouvelles ou modifiées. .

Priorité de la mesure selon la région : A

Etat de la coordination : **-Information préalable pour les itinéraires de cyclotourisme A, D, F, G****Description et illustration de la mesure**

La situation pour un itinéraire de cyclotourisme dans le vallon de Saint-Imier est la suivante :



A. Entre la Chaux-de-Fonds et Renan l'itinéraire ne nécessite que du balisage. Le passage aux Convers est très attractif pour la pratique du vélo.



B. Entre Sonvilier et Renan, l'itinéraire de cyclotourisme ne peut passer par la route (diverses études et essais de l'OPC ont montré que la mise en place de bandes cyclables dans ce secteur créait plus de danger que l'inverse...). Dans ce secteur, une variante par des dessertes agricoles est à privilégier (cf. photo ci-contre).

Une réalisation pourrait se faire en parallèle avec le projet d'améliorations foncières du Vallon de Saint-Imier s'il se réalise.

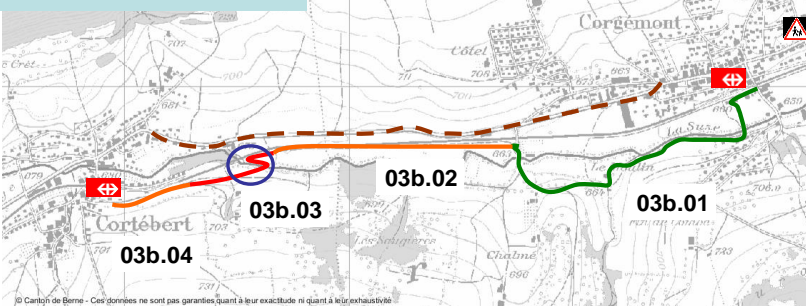
C. Entre Sonvilier et Saint-Imier, des bandes cyclables sont présentes et il n'y a pas de nécessités d'aménagement à moyen terme. Les traversées de Saint-Imier et Villeret sont aussi réalisables sans mesures particulières.

D. Entre Villeret et Cormoret le projet en cours pour réaliser une piste cyclable au bord de la route cantonale (cf. Fiche de mesure MD-LR-03). Un passage par des dessertes agricoles pour le parcours de cyclotourisme reste à réaliser même si l'infrastructure sur la route cantonale est créée.

E. Entre Courtelary et Cortébert la piste cyclable existe en dehors de la route cantonale, la situation est bonne.

F. Entre Cortébert et Corgémont, des bandes cyclables ont été récemment réalisées sur la route cantonale. La réalisation d'une piste cyclable sur le chemin existant (cf. carte ci-dessous) permettrait de compléter l'itinéraire dans le vallon de Saint-Imier et offrirait un parcours attrayant pour les écoliers et pour la pratique du cyclotourisme. Ce tronçon demanderait un aménagement (pont) sur la Suze, sinon la desserte est existante ou ne nécessite que peu de modifications. Un éventuel projet sur ce tronçon est entièrement du ressort des communes concernées.

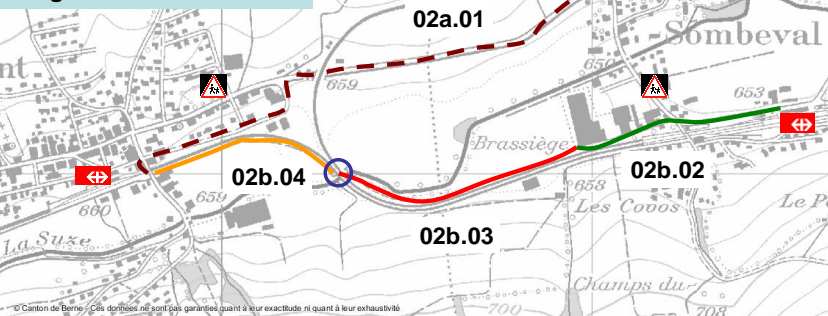
Section 03 : Corgémont - Cortébert



G. Entre Corgémont et Sonceboz, des bandes cyclables ont été récemment réalisées sur la route cantonale et ce tronçon respecte les standards cantonaux.

La réalisation d'une piste cyclable sur le chemin existant (cf. carte ci-dessous) permettrait de compléter l'itinéraire dans le vallon de Saint-Imier et offrirait un parcours attrayant pour les écoliers et pour la pratique du cyclotourisme. Ce secteur ne demande que peu de travaux. Un éventuel projet sur ce tronçon est entièrement du ressort des communes concernées.

Section 02 : Sonceboz - Corgémont



Responsabilité: Office des Ponts et Chaussées (mesures A à E) Communes de Cortébert, Corgémont, Sonceboz-Sombeval pour les mesures F et G	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne (suivi) <input checked="" type="checkbox"/> Office des Ponts et Chaussées (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Communes concernées <input checked="" type="checkbox"/> Syndicat AF <input checked="" type="checkbox"/> Parc régional Chasseral <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires privés
Démarches et étapes de mise en œuvre : <ol style="list-style-type: none"> 1. Cette mesure est une mesure d'ensemble, elle dépend de la réalisation au préalable d'autres mesures décrites dans la CRTU, notamment la mesure TIM-9 concernant l'infrastructure entre Villeret et Cormoret. 2. La mesure dépend aussi d'opportunités, notamment entre Renan et Sonvilier en cas d'amélioration foncières. 3. Des démarches plus précises seront à établir en fonction de l'état d'avancement des réalisations dans les différents tronçons de ce futur itinéraire cyclable. 	
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> 2016 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Clef de répartition des frais <input checked="" type="checkbox"/> Selon projets / si AF ou non Coûts (réalisation, entretien non compris) : -
Evaluation de la mesure : Un itinéraire de cyclotourisme attrayant sur tout le vallon de Saint-Imier est une infrastructure porteuse d'un point de vue touristique mais aussi pour la qualité de vie des habitants et leurs déplacements en mobilité douce.	
Conflits : - autres utilisateurs (piétons / agriculteurs)	
Dépendance avec d'autres mesures - à compléter	
Documentation ► Plan directeur BE (en vigueur) & Plan sectoriel Vélo (approuvé en décembre 2014) ► Prise de position de l'ARJB du 21 avril 2014 sur le Plan sectoriel Vélo	

P3.07 – Définition, balisage et entretien des parcours VTT dans le Jura bernois

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

Le Plan directeur cantonal (objectif B22 notamment) et le Plan sectoriel vélo (approuvé en décembre 2014) indiquent que les communes sont chargées de planifier, construire, exploiter et entretenir les itinéraires pour la pratique du VTT, s'ils répondent à un besoin. Le Plan sectoriel Vélo fixe par ailleurs que les régions sont compétentes en ce qui concerne la signalisation des itinéraires VTT : les itinéraires VTT doivent être définis de manière précise sur une carte et approuvés par l'OACOT avant que l'OPC ne puisse délivrer les autorisations pour le balisage. Les communes doivent financer tant la réalisation que l'entretien des parcours.

Dans le Jura bernois, les pistes VTT sont beaucoup trop nombreuses à l'heure actuelle, parfois mal signalées, peu attrayantes selon les attentes actuelles des utilisateurs. Pourtant, le Jura bernois est une région idéale pour la pratique du VTT ; l'itinéraire national Bâle-Lyon est un des plus utilisés de Suisse et l'itinéraire régional Weissenstein-Chasseral est aussi très connu.

Le besoin d'intervention est donc fort dans le Jura bernois dans ce domaine et des travaux à plusieurs niveaux sont à entreprendre : organisation et financement sur le long terme, révision des tracés, signalétique, valeur ajoutée régionale.

Un groupe d'accompagnement (commission VTT Jube) réunissant Jura-bernois tourisme (JBT), le Parc naturel régional Chasseral (PNRC), SuisseMobile, Berne Rando et l'Association régionale Jura-Bienne (ARJB) s'est déjà constitué pour traiter de ce domaine. L'OPC est informé de ces travaux.

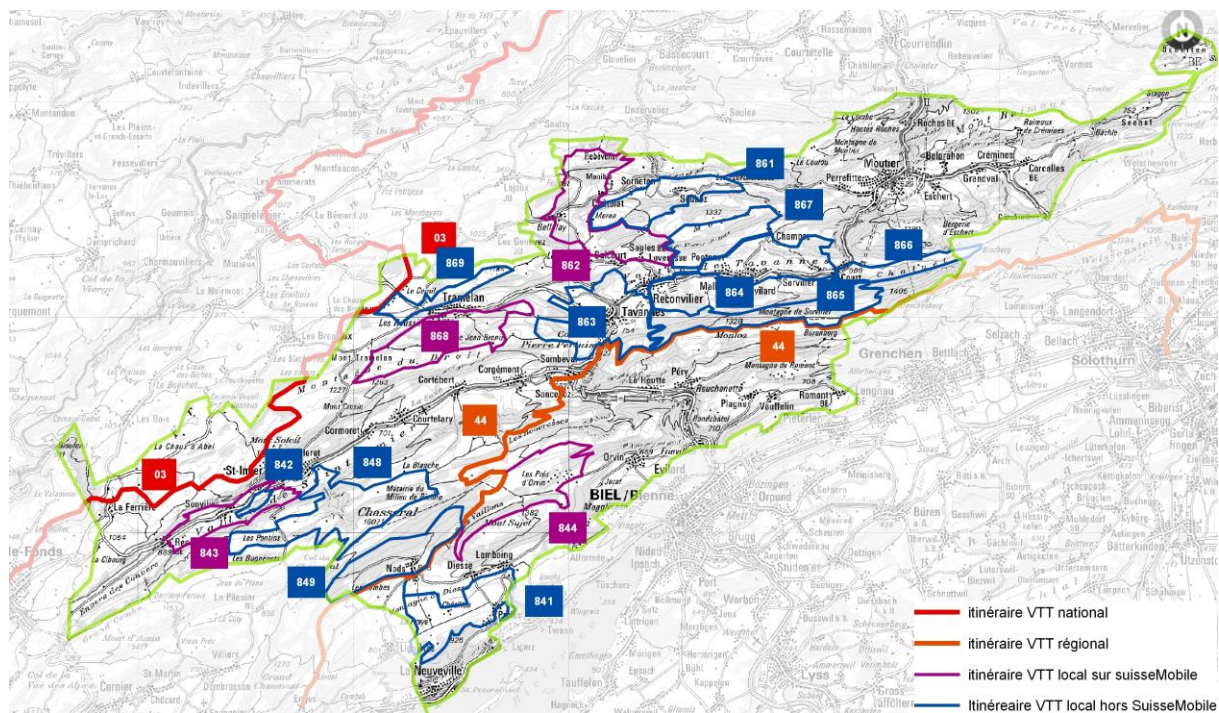
Objectifs de la mesure:

- définition de la gouvernance (rôles dans la signalisation, l'entretien, le financement, la collaboration avec les cantons proches et la promotion des parcours VTT).
- intégrer les parcours VTT dans la CRTU afin de répondre aux exigences de l'OPC.
- coordination avec les autres domaines de la CRTU (utilisation des TP / zones de loisirs)

Priorité de la mesure selon la région : A

Etat de la coordination : **Coordination en cours****Description et illustration de la mesure**

Actuellement il y a 17 itinéraires VTT dans le Jura bernois. 1 est d'importance nationale, 1 d'importance régionale, 15 d'importance locale, dont 4 qui figurent sur le site internet de SuisseMobile. Certains itinéraires sont entretenus par des communes, d'autres par le SSEVT, d'autres encore par Berne Rando - Parc régional Chasseral (cf. Rapport explicatif pour le détail).



La mesure vise à retirer la plupart des itinéraires locaux, à ne garder que les plus attractifs si nécessaire. D'autres itinéraires seront peut-être proposés sur la base des éléments suivants : liaison avec les TP,

attractivité des parcours, mise en valeur des sites touristiques régionaux, etc. Une planification à l'échelle de tout le Jura bernois doit permettre de trouver des tracés qui évitent des conflits potentiels (avec les randonneurs pédestres, la tranquillité de la faune, etc).

La mesure vise aussi à améliorer l'attractivité des itinéraires d'importance nationale et régionale ; la proposition principale à ce titre est que l'itinéraire d'importance régionale (n°44) passe vers le sommet de Chasseral.

Responsabilité:

Commission VTT : Jura-bernois tourisme
(direction du projet), Fondation SuisseMobile,
Parc naturel régional Chasseral, Berne Rando,
Association régionale Jura-Bienne

Autres organes concernés

- Canton de Berne (OACOT et OPC)
- Communes du Jura bernois
- Propriétaires privés

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Attendre le retour du canton concernant le programme NPR 2016-19.
2. En fonction des montants obtenus ou non via la NPR, réaliser l'avant-projet et faire les demandes de financement complémentaires (cf. clé de financement ci-dessous).
3. La mesure peut être considérée comme coordination en cours une fois que le financement du projet sera trouvé.
4. Travaux de définition des tracés, d'évaluation des coûts d'entretien et des mesures de valorisation des itinéraires VTT par le groupe d'accompagnement. Ces travaux peuvent se réaliser en parallèle à la modification de la CRTU et faire l'objet d'une phase d'information-participation ciblée ou séparée de la CRTU. Des accords, notamment avec les propriétaires fonciers, les ONG de protection de la nature et les randonneurs, sont importants à obtenir avant l'intégration des tracés sur la carte CRTU.
5. Proposition de clé de financement annuelle pour les coûts d'entretiens auprès des communes, en collaboration avec la CMJB.
6. Intégration de tous ces éléments dans la 3^{ème} CRTU (dès 2018), avec validation prévue en 2020.
7. Le cas échéant, des itinéraires pourront être approuvés à des états de coordination différents (par exemple comme coordinations en cours si leur mise en œuvre n'est pas encore approuvée par tous les protagonistes).

Réalisation:

- 2016 -2020
- À une date ultérieure
- Tâche permanente (modification des tracés et financement de l'entretien)

Coûts (Conception du réseau, entretien non compris) :

- CHF 310'000.-, dont CHF 110'000.- de financement via le programme NPR

Clef de répartition des frais de réalisation (entretien = communes)

- Confédération (CHF 55'000.-)
- Canton (CHF 55'000.-)
- CJB (coûts de réalisations des itinéraires)
- Autres partenaires pressentis pour participer au financement de manière directe ou via des prestations : Parc naturel régional, CJB, JBT, Berne Rando, ARJB-ACJ
- Fonds et donateurs
- Communes (financement de l'entretien par clé de répartition à passer via la CMJB)

Evaluation de la mesure :

Intégrée à d'autres mesures comme prévu dans le programme de mise en œuvre de la NPR 2016-19, la mesure est importante pour la création de valeur ajoutée dans le tourisme au niveau du Jura bernois.

Conflits :

- autres utilisateurs (piétons / agriculteurs) - protection de la faune et de la flore (espèces sensibles sur le massif de Chasseral notamment).

Dépendance avec d'autres mesures

- Itinéraires pour le cyclotourisme - Augmentation de l'utilisation des TP (dans le cas de la création d'un parcours de descente en lien avec le funiculaire de Mont-Soleil).

Documentation

► Plan directeur BE (en vigueur) & Plan sectoriel Vélo ► Itinéraires VTT nationaux et régionaux, 2013, © SuisseMobile ► Programme de mise en œuvre NPR 2016-2019 du Jura bernois ► Diagnostic et perspectives VTT dans le Jura bernois (commission VTT, état avril 2015)

P4 – Zones prioritaires pour la détente et les loisirs	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : CI
Contexte de la mesure : Coordonner au besoin les offres de loisirs avec les éléments d'aménagement du territoire.	
Objectifs de la mesure: - Des offres sont créées dans les secteurs appropriés pour combler ou renforcer les besoins dans le domaine de la détente et des loisirs.	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : -
Description et illustration de la mesure Les mesures sont intégrées sur la carte CRTU.	
Responsabilité: Communes concernées Jura bernois tourisme Parcs régionaux PNRC et PNRD	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (JCE / OACOT / OPC / SPN) <input checked="" type="checkbox"/> Communes du Jura bernois <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires privés <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Les secteurs où l'offre est diffuse ne sont pas représentés sur la carte CRTU ; l'ARJB coordonne les éventuels besoins dans le cadre d'autres projets (amélioration écologique et esthétique des cours d'eau, renforcement de l'attrait des Gorges de Moutier et de Court, projet de réflexion sur l'avenir des crêtes dans le Jura bernois) ou avec d'autres organismes (Parc régional Chasseral, JBT, s.b/b pour les rives du Lac de Biemme à La Neuveville). En cas de besoins précis une indication cartographique sera alors à indiquer dans les futures mises à jour de la CRTU. 2. Les secteurs dans lesquels l'offre a lieu dans un cadre géographique limité sont désignés sur la carte CRTU ; ce sont des secteurs potentiellement intéressants pour l'intégration d'offres publiques, semi-publiques ou privées dans le domaine des loisirs, du sport, de la détente, de la culture ou du tourisme. 3. Les communes conservent une marge de manœuvre dans les zones prioritaires pour la détente et les loisirs indiquées sur la carte CRTU et, en cas de besoin, édictent les bases juridiques nécessaires en matière de planification (par exemple, édicition d'un plan de quartier). 4. L'ARJB et JBT coordonnent l'évaluation des sites pour les installations de détente et de loisirs fortement fréquentées par le public en tenant compte des conditions locales, notamment en ce qui concerne la desserte. Cette coordination se fait en partenariat avec les Parc régionaux dans leur périmètre. 5. En cas d'installations supra-communales, les communes concernées réalisent les partenariats requis. 6. Il est tenu compte du fait que dans certains secteurs (rive des lacs, pâturages boisés notamment) les affectations prioritaires concernent la préservation des milieux naturels ou des activités agricoles. 7. Dans le Jura bernois ces principales zones de détente et de loisirs sont les suivantes : <u>a) Installations / sites bien délimités présentant une importance supralocale ou suprarégionale (attirent des visiteurs depuis l'extérieur de la région). Ces sites sont inscrits sur la carte CRTU.</u> P4.01 : Mont Soleil (VTT, parcours équestres, trottinette, parcours éoliennes, observatoire, etc.) P4.02 : Chasseral sommet (panorama, randonnée) P4.03 : Tour de Moron (panorama, randonnée, architecture) P4.04 : Pistes de ski de Tramelan – Mont-Tramelan P4.05 : Pistes de ski des Bugnenets – Savagnières (Saint-Imier) P4.06 : Pistes de ski des Prés d'Orvin P4.07 : Bison-Ranch (Orvin) P4.08 : Nods (parapente, randonnées, ski-de-fond, ski) P4.09 : Rives du lac de Biemme (La Neuveville) P4.10 : Bellelay, Saicourt P4.11 : Zoo du Siki Ranch, Crémines P4.12 : Forum de l'Arc – HECL, Moutier P4.13 : La Cibourg, Renan P4.14 : Espace Défi – Les Lovières de Tramelan <u>b) Secteurs à offres touristiques et de loisirs diffus</u>	

<ul style="list-style-type: none"> - Crêtes de Raimeux, Graiteray, Moron, Montoz, Montagne du Droit, Montagne de Moutier-Perceux, Montagne de Romont, Bözingenberg, massif de Chasseral, l'Echelette, Mont Sujet. - Bords de rivières - Gorges de Court et de Moutier (randonnée, mobilité douce, paysage, culture) - Pâturages boisés (randonnée, paysage, activités de cueillette) - Franches-Montagnes (randonnée, paysage, culture équestre, etc.) <p>7. Les communes et institutions concernées entretiennent les zones de détente et les équipent en fonction de leur affectation en tenant compte de l'utilisation agricole et forestière. Les communes impliquées s'accordent sur la clé de répartition des frais pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien.</p>	
<p>Réalisation:</p> <p><input type="checkbox"/> 2016 -2020</p> <p><input type="checkbox"/> À une date ultérieure</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente</p>	<p>Clef de répartition des frais de réalisation</p> <p><input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Coûts :</p> <p>-</p>
<p>Evaluation de la mesure :</p> <p>La définition de pôles touristiques et la gestion du trafic sont principalement du ressort de JBT ou les parcs régionaux en coordination avec les communes concernées. Cette thématique ne touche donc qu'indirectement la CRTU.</p>	
<p>Conflits :</p> <p>- Accès aux sites touristiques avec les moyens de transports individuels / agriculture / protection des espèces sensibles.</p>	
<p>Dépendance avec d'autres mesures</p> <p>- Augmentation de l'utilisation des TP (par exemple funiculaires)</p>	
<p>Documentation</p> <p>▶</p>	

P5 – Champ d’aviation de Courtelary	
Etat : octobre 2016 <i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure</i>	
Contexte de la mesure : Pour des besoins de coordination dans l’occupation du territoire, le canton demande que le champ d’aviation de Courtelary soit intégré dans la CRTU.	
Objectifs de la mesure: - tenir compte des différents périmètres du champ d’aviation dans les décisions relevant de l’aménagement du territoire.	
Priorité de la mesure selon la région :	Etat de la coordination : donnée de base
Description et illustration de la mesure Cette mesure est intégrée sur la carte CRTU.	
Responsabilité: Communes concernées (Cortébert et Courtelary)	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (JCE / OACOT / OPC) <input checked="" type="checkbox"/> Confédération ? <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Afin que nous puissions prendre en compte de manière appropriée cet élément dans la prochaine CRTU, nous attendons du canton une carte avec la légende explicative des différents périmètres. 2. Les communes concernées et la région prennent en compte les éventuelles incidences du champ d’aviation sur leurs décisions d’aménagement du territoire.	
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2016 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Clef de répartition des frais de réalisation <input checked="" type="checkbox"/> Coûts : -
Evaluation de la mesure : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d’autres mesures -	
Documentation ► Plan sectoriel de l’infrastructure aéronautique (PSIA) – mise à jour de la fiche de Courtelary (état 2015).	

P6 – Rives du Lac de Bienne	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : C2	
Contexte de la mesure : L'aménagement des rives du Lac de Bienne nécessite une planification intercommunale.	
Objectifs de la mesure: - Les rives du lac sont mises en valeur via une actualisation du plan directeur cantonal des rives et via une vision globale en matière d'aménagement.	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Coordination en cours
Description et illustration de la mesure Cette mesure n'est pas illustrée.	
Responsabilité: Association Seeland.biel/bienne	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (SPN / OACOT / OPC) <input checked="" type="checkbox"/> Commune de La Neuveville <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Biel/Bienne Seeland
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. La mise en valeur de la zone des rives du lac est reconnue comme une tâche à accomplir conjointement entre les communes riveraines. 2. Un plan-cadre conceptuel est élaboré en tenant compte des prescriptions en vigueur relatives aux plans des rives du lac. Il comprend: - La formulation des caractéristiques spécifiques des secteurs partiels et des comportements en matière d'aménagement des espaces libres. - La détermination des points forts fonctionnels (concentration des équipements destinés à la détente et aux loisirs, installations touristiques). - La détermination des zones de régénération. - La détermination d'éléments d'équipement (équipements dérivés, infrastructure de base). - Des principes pour la matérialisation des atteintes dues à la construction. - Des principes pour la desserte et le stationnement. - Des principes pour la répartition des frais relatifs à la réalisation, à l'exploitation et à l'entretien. 3) L'Association s.b/b vise la création d'un fonds pour financer les mesures de compensation écologique. 4) Le secteur de Daucher - Bienne - Nidau - Ipsach est classé en tant que première priorité. 5) Pour le Jura-bernois, seule la commune de La Neuveville est concernée par ces travaux. L'association s.b/b s'engage à prendre en compte les besoins de La Neuveville et à les intégrer dans son programme. Les éventuels besoins de coordinations sont assurés par l'ARJB.	
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> 2016 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Clef de répartition des frais de réalisation <input checked="" type="checkbox"/> Canton 50% <input checked="" type="checkbox"/> Communes 50% Coûts : - inconnus
Evaluation de la mesure :-	
Conflits :-	
Dépendance avec d'autres mesures : - linkes Bielerseeufer (Biel/Bienne Seeland)	
Documentation ► Plans communaux de protection des rives ► Plan directeur cantonal « Rives du Lac ».	

P7. Mesures et projets dans les domaines de la nature et du paysage

Etat : octobre 2016

Description du groupe de mesures :

Les mesures concernant la nature et la qualité du paysage n'ont pas été réévaluées prioritairement dans le cadre de la révision de la 2^{ème} CRTU. Les efforts pour la 2^{ème} CRTU ont en effet porté avant tout sur les effets de la nouvelle LAT (votation de mars 2013).

Les consignes dans les directives et le manuel CRTU pour la prise en compte des domaines « nature et paysage » dans les CRTU sont peu nombreuses, le cadre général donné est donc celui des mesures E du Plan directeur cantonal.

Des modifications sont en cours dans le domaine nature et paysage :

- le canton de Berne est en train de reprendre la gestion de tous les projets de réseaux écologiques ainsi que les projets de qualité du paysage. Le rôle des régions a été récemment défini. Il n'est pas encore clairement établi si ces changements nécessiteront l'abrogation des plans directeurs des réseaux écologiques auxquels l'ARJB et les communes ont fortement contribué (Plan directeur réseau écologique du Vallon de Saint-Imier, approuvé en 2006 / Plan directeur réseau écologique des « Trois-Vaux », approuvé en 2008).
- la planification cantonale pour la création de zones paysagères d'importance cantonale a été stoppée par le parlement bernois, mais pourrait être remise à l'ordre du jour.
- les applications concrètes de la stratégie biodiversité suisse ne sont pas encore connues, les parcs naturels régionaux du Chasseral et de Doubs servant de régions-pilotes dès 2016 pour la mise en œuvre de cette stratégie nationale.

Les questions liées au paysage et à la diversité biologique constituent un thème important à prendre en compte de manière régionale ces prochaines années. Les Fiches de mesures ci-dessous sont donc avant tout informatives et serviront de base aux mesures plus concrètes à venir.

Objectifs du groupe de mesures :

- Avoir une vision d'ensemble des projets relevant dans le domaine de la nature et paysage dans le Jura bernois, coordonner avec les autres domaines (urbanisation notamment) et réagir en cas d'évolution des besoins.
- Permettre un suivi des réalisations via la CRTU et donner une information aussi claire que possible aux communes sur la durée.
- Renforcer la qualité du paysage et de la biodiversité comme bases essentielles aux activités économiques et à la qualité de vie.

Ce groupe de mesures comprend les mesures suivantes :

- Espaces verts structurants (P7.01)
- Paysages à protéger et paysages agricoles à préserver (P7.02)

P7.01 – Espaces verts structurants, corridors de migration	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : C4	
Contexte de la mesure : Des espaces permettant les déplacements de la faune sont établis dans toute la Suisse. La conservation de ces espaces et leur amélioration (augmentation de la qualité des structures paysagères, par exemple), sont nécessaires afin d'assurer la survie à long terme des populations de nombreux animaux (brassage génétique).	
Objectifs de la mesure: - Les espaces verts structurants sont maintenus et leurs qualités en structures paysagères renforcées.	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Coordination en cours
Description et illustration de la mesure Les espaces verts structurants sont dessinés sur la carte CRTU.	
Responsabilité: Communes concernées.	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (SPN / OACOT / OFOR) <input checked="" type="checkbox"/> CAJB, Pro Natura, FRI <input checked="" type="checkbox"/> PNRC / PNRD <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Les espaces verts structurants sont prioritaires lors de mise en œuvre de projets de revitalisations de milieux, de plantations de haies ou d'arbres dans la zone agricole, de mise en réseaux des surfaces de compensations écologiques, etc. 2. Les communes lorsqu'elles révisent leur PAL, tiennent compte de ces espaces verts structurants et examinent les possibilités d'y améliorer la qualité ou la connectivité des habitats naturels ou semi-naturels (murs en pierres sèches, haies, allées d'arbres par exemple) pérennes.	
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2016 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Clef de répartition des frais de réalisation <input type="checkbox"/> Au cas par cas Coûts : -
Evaluation de la mesure : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Projet cantonal d'aménagement du paysage PCAP ► Projets de réseaux écologiques (Chasseral et 3-Vaux).	

P7.02 – Paysages à protéger et paysages agricoles à préserver	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : C5	
Contexte de la mesure : Le maintien de paysages remarquables et l'utilisation durable des paysages agricoles sont des bases essentielles pour les activités économiques et la qualité de vie.	
Objectifs de la mesure: - Conserver l'intégrité d'ensemble, les particularités patrimoniales et la diversité des milieux constituant les paysages remarquables - Conserver des fonctions agricoles durables dans les paysages ouverts.	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Etat initial
Description et illustration de la mesure Ces deux types d'espaces sont représentés sur la carte CRTU.	
Responsabilité: Communes	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (SPN / OACOT / OFOR) <input checked="" type="checkbox"/> CAJB, Pro Natura, FRI <input checked="" type="checkbox"/> PNRC / PNRD <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1) Les paysages remarquables à protéger se basent sur des éléments existants (inventaires) ou qui bénéficient déjà d'une protection légale (haies, cours d'eau, etc.) ; ils représentent ainsi une situation initiale sur la carte CRTU. 2) Dans les zones de paysages à protéger indiquées sur la carte CRTU, l'intégrité d'ensemble, les particularités patrimoniales et la diversité des milieux et des espèces est mise en valeur et conservée. 3) Dans les zones de paysages agricoles à préserver le caractère agricole, l'intégrité des fonctions naturelles des sols, des éléments naturels structurants et de toutes les autres parties constitutives de ces espaces sont à préserver et à utiliser le plus durablement possible, selon les connaissances actuelles. 4) Dans le cadre d'autres étapes de planification, les intérêts de l'agriculture, de la protection de la nature et du paysage ainsi que des exigences des loisirs et de détente seront adaptés les uns par rapport aux autres. 5) Dans les zones de paysages à protéger, les communes ont comme principe de veiller à l'abandon de mesures susceptibles d'avoir des conséquences préjudiciables de toute sorte (émissions sonores, trafic, modifications de terrains, perturbation des milieux naturels, etc.) sur les paysages et les éléments qui les composent. Les constructions et installations agricoles ne sont pas concernées pour autant qu'elles soient en concordance avec l'image du paysage et les milieux naturels. 6) Les communes tiennent compte des paysages remarquables définis dans la CRTU dans le cadre des plans de zones qu'elles établissent. Les dispositions du droit supérieur (zones IFP, zones de protection de la nature cantonales, zones de protection des eaux etc.) demeurent réservées. 7) Les communes concernées élaborent des concepts de développement des paysages selon leurs besoins et garantissent les mesures nécessaires de protection, de mise en valeur et de soin compte tenu de l'utilisation agricole.	
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2016 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Clef de répartition des frais de réalisation <input type="checkbox"/> Au cas par cas Coûts : -
Evaluation de la mesure : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures : -	
Documentation ► Projet cantonal d'aménagement du paysage PCAP ► Projets de réseaux écologiques (Chasseral et 3-Vaux).	

P8. Mesures et projets dans les domaines de l'énergie

Etat : octobre 2016

Description du groupe de mesures :

Les mesures concernant l'énergie n'ont pas été réévaluées dans le cadre de la révision de la 2^{ème} CRTU. Dans la première CRTU, deux fiches de mesures avaient été rédigées, l'une concernant le bois-énergie, l'autre concernant l'énergie éolienne. La Fiche de mesure concernant le bois-énergie est maintenue ici à titre informatif. Quant à l'énergie éolienne, elle fait l'objet d'une planification séparée (Plan directeur des parcs éoliens approuvé en 2008 et modifié en 2012) ; le groupe technique de la 2^{ème} CRTU a décidé de ne pas reprendre cette Fiche. Sur la carte CRTU figure toutefois le parc éolien de la Montagne du Droit comme donnée de base du plan directeur cantonal bernois. Une proposition de mesure concernant le label « Cités de l'énergie » est ajoutée.

Les autres activités de la région concernant le domaine de l'énergie peuvent être consultées sur le site internet www.jurabernoisenergie.com. Le cadastre solaire régional réalisé en 2013 est quant à lui disponible sur le geoportail régional : www.geojb.ch.

Enfin, on relèvera que la société en main communales JbEole SA a été créée au mois de mai 2015 et qu'elle sera à l'avenir un acteur dans la mise en œuvre de mesures dans le domaine de l'énergie dans le Jura bernois.

Objectifs du groupe de mesures :

- Etablir les coordinations si nécessaire entre l'aménagement du territoire et les projets d'utilisation des ressources énergétiques renouvelables régionales.
- Mettre en place les conditions nécessaires à la réalisation de la stratégie énergétique de la confédération et à celle du Canton.

Ce groupe de mesures comprend les mesures suivantes :

- Bois-énergie (P8.01)
- Plan directeur communal de l'énergie (P8.02)

P8.01 – Filière bois-énergie	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : C8	
Contexte de la mesure : La stratégie énergétique du Jura bernois indique que le potentiel d'utilisation du bois est sous-utilisé dans le Jura bernois et que l'utilisation de cette ressource est particulièrement intéressante d'un point de vue économique ; c'est la ressource renouvelable qui permet le plus la mise en place de cycles courts ; une part importante des dépenses liées à l'utilisation du bois restant dans la région	
Objectifs de la mesure: - Garantir que l'aménagement du territoire prenne en compte les développements futurs de la filière bois. - Garantir que le Jura bernois ne soit pas qu'un exportateur de bois-énergie, mais créer des projets d'utilisation du bois-énergie qui favorisent les courtes distances de transport. - Créer une augmentation marquée de l'utilisation du bois-énergie en développant une coordination régionale qui harmonise au mieux les besoins régionaux en bois d'œuvre et en bois-énergie (réseaux de chaleur communaux, besoins des privés, etc.) et les possibilités de production. Les besoins peuvent être atteints sans toucher au capital de renouvellement de la forêt d'une part, et d'autre part les objectifs de valorisation des diverses fonctions d'intérêt public de la forêt (diversité biologique, détente et loisirs, protection, etc.) sont maintenus, voire améliorés.	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Information préalable
Description et illustration de la mesure Vision d'ensemble à moyen et long terme des besoins et de l'approvisionnement régional en bois au sens large, augmentation marquée de l'utilisation du bois-énergie dans le Jura bernois pour le marché régional.	
Responsabilité: Communes, bourgeoisies et propriétaires forestiers privés Division forestière 8	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (SPN / OACOT / OFOR) <input checked="" type="checkbox"/> CAJB, Pro Natura, FRI <input checked="" type="checkbox"/> PNRC / PNRD <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Au niveau de la relation entre développement de la filière bois et aménagement du territoire on veillera notamment à - garantir les possibilités de transports par la route et le rail - déterminer des sites potentiels de dépôt et d'arrosage des arbres en cas d'ouragan - déterminer des sites potentiels de stockage couvert pour le bois-énergie - évaluer les sites potentiels pour les reboisements mais aussi les sites potentiels de déboisements. 2. Au niveau du renforcement de la filière bois-énergie les premiers éléments à connaître pour le lancement de projets ultérieurs sont les suivants : - Potentiels de production régionale / conflits d'utilisation / réseaux de distribution - Estimation des besoins avérés par les communes - Intérêt de la part des milieux forestiers (organismes publics et privés). 3. La région coordonne les planifications énergétiques régionales avec les objectifs de cette fiche de mesure.	
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2016 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Clef de répartition des frais de réalisation <input type="checkbox"/> Coûts : -
Evaluation de la mesure : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures : -	
Documentation ► Stratégie énergétique du Jura bernois ► Projet de monitoring de l'autonomie énergétique du Parc régional Chasseral	

P8.02 – Plans directeurs communaux de l'énergie	
Etat : octobre 2016 <i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure</i>	
Contexte de la mesure : La loi sur l'énergie dans le canton de Berne indique les communes qui doivent réaliser un plan directeur communal de l'énergie de manière obligatoire. Toutes les autres communes peuvent réaliser une planification de ce type sur une base volontaire. Elles sont soutenues dans leurs démarches par une subvention cantonale de 50% des coûts. Dans le Jura bernois, seule la commune Moutier devra réaliser une planification de ce type ; la région est d'avis que d'autres communes devraient réaliser cet exercice.	
Objectifs de la mesure: - Tenir à jour la liste des communes actives dans la planification énergétique (BEakom / Cités de l'énergie / plan directeur communal de l'énergie). - Inciter les communes les plus grandes du Jura bernois à réaliser des plans directeurs de l'énergie et à intégrer les mesures dans leurs plans d'aménagements locaux et dans leurs planifications financières. - La région évalue régulièrement avec les communes l'opportunité de réaliser, si nécessaire, un plan directeur régional de l'énergie.	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : Information préalable
Description et illustration de la mesure Cf. Tableau de l'état des lieux ci-dessous.	
Responsabilité: Centres de niveau 3 et 4 Coûts (plan directeur énergie) <input checked="" type="checkbox"/> Communes (50%) <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (50%)	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT / OCEE) <input checked="" type="checkbox"/> PNRC / PNRD <input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. La région recommande que les communes-centres de niveau 3 établissent un plan directeur communal de l'énergie. 2. La région recommande que les communes centres de niveau 3 et 4 qui n'ont pas encore commencé un processus Beakom et/ou Cite de l'Énergie s'inscrivent dans ces programmes volontaires et atteignent la labellisation. 3. La région tient à jour l'état des lieux et l'état d'avancement de ces différents programmes en faveur de l'efficacité énergétique dans les communes du Jura bernois. 4. En cas de besoin avéré, la région réalise des plans intercommunaux ou régionaux de l'énergie	
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2016 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Clef de répartition des frais de réalisation (plan directeur énergie) <input checked="" type="checkbox"/> Communes (50%) <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (50%) Coûts : -
Evaluation de la mesure : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Plan directeur communal de l'énergie, guide OACOT/OCEE ► Conception énergétique de la ville de Moutier ► Stratégie énergétique du Jura bernois ► Projet d'autonomie énergétique du Parc régional Chasseral	

Etat des lieux dans les communes :

	BEakom	Cite de l'Energie	Plan directeur de l'énergie	Remarques
Moutier	Oui	Labellisé	Débuté en 2014	
Saint-Imier	Oui	Membre		
Tramelan	Oui	Membre		
Corgémont	Oui			
La Neuveville	Oui	Membre		

P9 – Parcs naturels régionaux du Chasseral (PRC) et du Doubs (PDoubs)	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : C10
Contexte de la mesure : La confédération a approuvé la charte de ces deux parcs régionaux en 2012-2014 ; ces acteurs et leurs activités vont ainsi durablement s'exercer dans leurs communes-membres.	
Objectifs de la mesure: <ul style="list-style-type: none"> - La région vise le maintien et le développement à long terme des activités du PRC. Pour cela, dans ses projets de développement et dans ses activités liées à l'aménagement du territoire, l'ARJB tient en compte les visions et stratégies du PRC. Les régions veillent au minimum à ce que les projets de développement futurs ne mettent pas en danger l'inscription du PRC sur le long terme, mais au contraire la favorise. - Il en va de même en cas de création du PDoubs pour la commune bernoise concernée (La Ferrière). - Les communes concernées veillent dans leurs activités et leur planification financière à coordonner leurs activités avec celles du parc et à mettre en place les conditions favorables à un développement à long terme du PRC et du PDoubs. <p>Une coordination entre les organes du PRC & du PDoubs et la région est instituée de manière à créer des synergies sur des projets de développement régional communs</p>	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Coordination réglée
Description et illustration de la mesure Cette mesure n'est pas illustrée.	
Responsabilité: Associations régionales Jura-Bienne, Centre-Jura et conférence des maires du Jura bernois. Associations des parcs naturels régionaux du Doubs et du Chasseral.	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Neuchâtel (SAT) <input checked="" type="checkbox"/> Communes du PRC et du PDoubs <input checked="" type="checkbox"/> Confédération (OFEV)
Démarches et étapes de mise en œuvre : <ol style="list-style-type: none"> 1. Le périmètre du parc régional Chasseral et celui du PDoubs sont représentés sur la carte CRTU. 2. L'aménagement du territoire doit tenir compte des objectifs et des stratégies du Parc régional Chasseral, et du Parc régional du Doubs, demandés par la Confédération et définis dans le détail dans les chartes de ces deux projets (cf. documentation). 3. En particulier, Cantons, régions et parcs doivent se coordonner en cas de d'élaboration d'un « programme de développement territorial » au sein des parcs. 4. La coordination entre les organes du PRC et ceux de la région est institutionnalisée sous une forme qui reste à définir. Cette coordination concerne notamment le développement de projets régionaux dans les domaines de l'énergie, de la mobilité, de la valorisation des valeurs naturelles et paysagère. 5. Une coordination entre les régions et le PDoubs reste à définir. 	
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2016 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente Coûts : -	Clef de répartition des frais de réalisation <input checked="" type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Cantons BE, NE, JU <input checked="" type="checkbox"/> Associations régionales Jura-Bienne, Centre-Jura et Conférence des maires du Jura bernois. <input checked="" type="checkbox"/> Communes concernées.
Evaluation de la mesure : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures : -	
Documentation ► Charte 2013-2022 du parc régional Chasseral ► Charte du parc régional du Doubs	
Contrôle Evaluations de la part de l'OFEV / participation des communes	

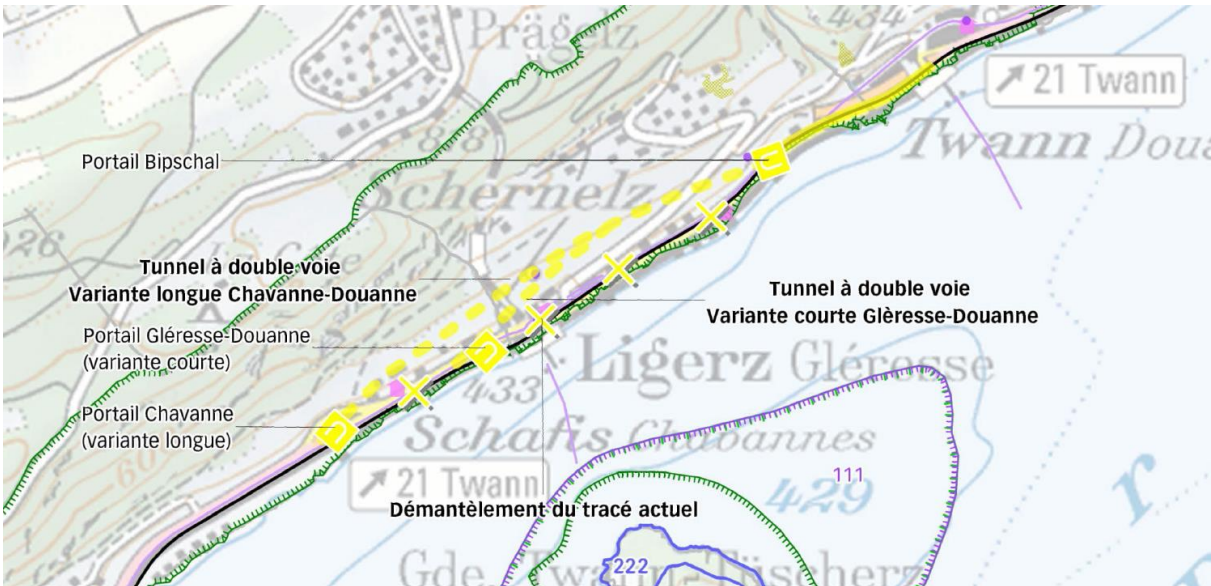
M – Mesures concernant la mobilité

Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : B2 – B3 – B4
<p>Description du groupe de mesures :</p> <p><u>Rôle de la CRTU dans le domaine des lignes nationales :</u> La qualité de l'offre et les infrastructures sur les lignes nationales sont du ressort de l'Office fédéral des transports (OFT). Les changements qui interviennent à ce niveau ont toutefois une incidence sur les lignes régionales (par exemple, adaptation de l'infrastructure pour le maintien des bonnes correspondances dans les nœuds ferroviaires).</p> <p><u>Rôle de la CRTU pour les lignes ferroviaires régionales :</u> La CRTU doit déterminer les besoins à moyen et long termes pour les transports publics en relation avec l'évolution de l'urbanisation. La CRTU joue donc un rôle avant tout dans le domaine des infrastructures pour le trafic régional, soit, pour le Jura bernois, pour les lignes de train Bienne – La Chaux-de-Fond / Bienne – Moutier / Moutier – Soleure / Tavannes – Le Noirmont.</p> <p><u>Rôle de la CRTU en ce qui concerne les lignes de bus et les funiculaires :</u> L'offre par les lignes de bus ne concerne que marginalement la CRTU, car elle ne nécessite pas d'infrastructures et relève donc avant tout d'adaptations au niveau de l'offre. A ce niveau, l'offre est déterminée tous les 4 ans par la CRT1 dans le schéma d'offre régional. Ainsi, seuls les projets de lignes de bus ayant éventuellement une incidence sur l'aménagement du territoire ou d'autres mesures de la CRTU sont relevés dans les Fiches de mesures.</p> <p>L'offre TP des funiculaires est traitée de manière marginale dans la CRTU, car comme pour les bus, les funiculaires sont à étudier au niveau de l'offre avant tout et sont du ressort de la CRT 1.</p> <p><u>Rôle de la CRTU en ce qui concerne le transfert route-rail</u> Ce domaine n'est pas étudié dans le Jura bernois.</p>	
<p>Objectif du groupe de mesures :</p> <p>- Anticiper les besoins de coordination entre les TP et l'urbanisation à moyen et long termes et indiquer les mesures d'adaptation des infrastructures régionales nécessaires.</p>	
<p>Remarques concernant le programme PRODES :</p> <p>- Le développement de l'infrastructure ferroviaire va désormais passer par l'inscription des mesures dans le programme PRODES (cf. rapport explicatif). Le canton de Berne se coordonne avec les régions et les données des CRTU afin de transmettre ses besoins et ses mesures dans le programme PRODES. Ce travail a été réalisé en 2014 pour la première étape de PRODES. Les mesures inscrites dans cette première étape seront validées par le parlement en 2017 et réalisées dans les années 2020-2025.</p>	
<p>Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les mesures concernant les lignes d'importance nationale (TP-Nat) - les mesures concernant les lignes d'importance régionale (TP-Reg) - les mesures concernant la route et le rail (TP-RR) => pas de mesures identifiées dans le Jura bernois - les mesures concernant les lignes de bus (TP-route) => pas de mesures identifiées dans le Jura bernois 	

TP-Nat – Mesures concernant les transports publics – Lignes nationales

Etat : octobre 2016	<i>N° 1^{ère} CRTU : A5</i>
Description du groupe de mesures : Les projets concernant les infrastructures ferroviaires nationales sont de la compétence de l'Office fédéral des transports (OFT), en coordination avec les cantons, l'ARE et les entreprises de transports (CFF, BLS, etc.). Le Jura bernois est concerné par les modifications sur ces lignes, notamment lorsqu'il y a des changements d'horaires. L'enjeu pour le Jura bernois dans ce contexte est de veiller à ce que les lignes régionales aient les infrastructures nécessaires afin de permettre le maintien des cadences souhaitées ainsi que la qualité des correspondances dans les nœuds ferroviaires (Bienne, Moutier, Sonceboz, Tavannes, La Chaux-de-Fonds).	
Objectifs du groupe de mesures : - Suivi des modifications importantes dans l'infrastructure ferroviaire nationale et des incidences éventuelles sur les besoins de modifications dans l'infrastructure régionale	
Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants : - Mesures d'accélération entre Bienne et Bâle (TP-Nat.01) - Elimination du goulet d'étranglement de Gléresse (TP-Nat.02)	

TP-Nat.01 – Moutier – Adaptation de l'entrée en gare	
Etat : octobre 2016	<i>N° 1^{ère} CRTU : B3.14</i>
Contexte de la mesure : Le tracé à voie unique sur la ligne Bâle à Bienne ne permet qu'un choix d'horaire et empêche la possibilité d'améliorer la capacité de la ligne. Les seuls croisements possibles des trains s'effectuent dans les gares ou dans certaines haltes. La construction de doubles voies ainsi que l'amélioration des possibilités de croisements sur la ligne permettront une flexibilité de l'horaire ainsi qu'une amélioration de la capacité. A l'heure actuelle, le doublement de la voie entre Delémont et Laufon est prévu à long terme, ainsi que des travaux entre Delémont et Choindez.	
Priorité de la mesure selon la région : -B	Etat de la coordination : Information préalable
Description et illustration de la mesure Une adaptation de la gare de Moutier (prolongement des voies doubles de part et d'autre des sorties de la gare) est une option envisagée dans le cadre de mesures d'accélération de la ligne Bienne – Bâle.	
Responsabilité : Office fédéral des transports	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. La réalisation est à examiner lors de l'élaboration d'une étape d'aménagement ultérieure de PRODES. La construction et le financement exigent sa prise en compte dans un arrêté fédéral.	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : -
Evaluation de la mesure : - à évaluer ultérieurement.	
Conflits : - à évaluer ultérieurement.	
Dépendance avec d'autres mesures - Amélioration des correspondances au nœud de Moutier (mesure TP-Reg.04)	
Documentation ► Rapport de la région de planification Ouest/CTS0, novembre 2014	

TP-Nat.02 – Gléresse – Doublement de la voie	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : B3.13
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Entre Genève et Romanshorn le secteur de Gléresse est le seul qui ne soit pas pourvu d'une double voie. La réalisation d'un tunnel et la mise en place de la double voie à Gléresse permettront d'augmenter les capacités et d'accélérer, un peu, le trajet sur ce tronçon.</p> <p>Ce projet est prévu depuis longtemps, il figure désormais dans l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2013.</p> <p>La réalisation du tunnel de Gléresse aura des effets positifs sur la qualité de vie et du paysage de la rive gauche du Lac de Biemme. Une autre influence de la réalisation de ce projet c'est que la gare actuelle de Gléresse sera abandonnée. Ainsi, le funiculaire de Prêles – Gléresse n'aura plus un accès direct à une desserte avec le train. Une desserte avec le bus sera à prévoir en remplacement. Les conséquences de l'abandon de la gare de Gléresse sur l'offre en bus dans tout le secteur – y compris le Plateau de Diesse – n'ont pas encore été précisément étudiées. Une évaluation des possibilités pour la desserte par bus avait été proposée dans le cadre de l'étude d'aménagement pour la rive gauche du lac de Biemme en 2004 mais elle devra être réadaptée aux conditions d'horaires qui prévaudront en 2025, lors de l'entrée en service de ce tunnel.</p>	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Réglée
<p>Description et illustration de la mesure</p> <p>Le calendrier de réalisation de cette mesure est pour l'instant le suivant, selon le Conseil exécutif du canton de Berne en réponse à l'interpellation 079-2015 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fin 2015 : choix de la variante - 2016-2017 : avant-projet - 2018-2020 : projet de construction - 2020 – 2025 : durée des travaux <p>Localisation et illustration de la mesure (c'est la variante longue, de 2,1 km, qui a été retenue).</p> 	
<p>Responsabilité :</p> <p>Office fédéral des transports</p>	<p>Autres organes concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi) <input checked="" type="checkbox"/> Service archéologique
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La réalisation de cette mesure figure dans un arrêté fédéral. 2. Les influences sur l'offre en bus et la qualité de la desserte à Prêles, notamment, seront à examiner ultérieurement par la CRT1. 	

Réalisation : <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - Confédération, via le Fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Les coûts sont estimés vers 400 millions de CHF.
Evaluation de la mesure : -- à évaluer ultérieurement.	
Conflits : - avec l'utilisation du funiculaire de Gléresse – Prêles et la qualité de la desserte sur le Plateau de Diesse. - potentielles découvertes archéologiques	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Projet d'aménagement FAIF ► Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2013 ► OFT, Plan sectoriel des transports, 2014 ► Interventions traitées par le Conseil-exécutif. ► Etude d'aménagement de la rive gauche du lac de Bienne, 2004	

TP-Reg – Transports publics – Lignes régionales

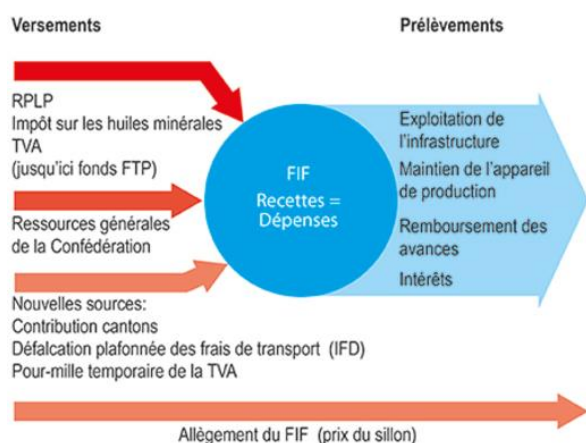
Etat : novembre 2015

N° 1^{ère} CRTU : B2 et B3

Description du groupe de mesures :

La votation sur le financement de l'infrastructure ferroviaire du 9 février 2014 a provoqué certains changements dans la manière de financer les travaux d'infrastructures. A présent, c'est la confédération qui va récolter l'argent. Les Cantons, regroupés par régions d'aménagement, seront toujours des partenaires importants dans le choix et la priorisation des mesures. Dans ce contexte, le canton de Berne prend en compte la synthèse des CRTU afin d'établir les projets qu'il défend auprès de la Confédération.

FAIF: fonds d'infrastructure ferroviaire FIF



Les coûts de maintenance, d'exploitation et d'aménagement sont pris en charge par un seul fonds : le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

Celui-ci permet de financer à long terme les coûts de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure actuelle ainsi que l'aménagement de nouvelles infrastructures ferroviaires.

Le FIF financera l'infrastructure ferroviaire des CFF et celle des chemins de fer privés. Jusqu'ici, cette dernière était en partie cofinancée par les cantons.

Les adaptations comme par exemple la mise aux normes des quais (Loi sur le handicap) ne font pas partie des mesures à intégrer dans la CRTU.

Par ailleurs, on relèvera que les travaux préparatoires de PRODES 2030 ont montré que des charges en voyageurs trop importantes étaient à prévoir d'ici à 2030 dans le Jura bernois entre Sonceboz et Bienne ainsi que sur le tronçon de La Neuveville. Dans ces cas les mesures envisagées ne sont pas liées à l'infrastructure mais à une augmentation des cadences ou des places dans les trains.

Objectifs du groupe de mesures :

- Suivi de la réalisation et des impacts des nouvelles infrastructures sur le réseau régional
- Définition et priorisation des mesures si nécessaire pour atteindre les objectifs de la Conception directrice, intégration de ces mesures dans les arrêtés des prochains programmes d'investissements de la Confédération.

Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants :

Afin de déterminer les projets d'infrastructures qui doivent être retenus dans le programme PRODES 2030, l'office des transports a organisé des séances d'informations avec la CRT1 et les régions en 2014 déjà. Les mesures retenues dans le Jura bernois sont les suivantes :

- Nouvel arrêt TP de la Clé, Saint-Imier (TP-Reg.01)
- Nouvel arrêt TP de La Faverge, Villeret (TP-Reg.02)
- Nouvel arrêt TP de La Cray/Pré Vercelin, Bévillard (TP-Reg.03)

D'autres arrêts TP avaient été évoqués dans la première CRTU et sont retirés sur la base des études réalisées depuis (étude Metron 2007 et 2010 / étude Gentizon 2014) ; les Fiches de mesures retirées correspondantes figurent en annexe au Rapport explicatif.

D'autres mesures seront sans doute nécessaires à moyen et long terme afin de maintenir ou de réaliser les lignes définies dans la Conception directrice de la CRTU du Jura bernois. Ces mesures seront à intégrer dans les programmes d'infrastructures qui suivront PRODES 2030 :

- Moutier, adaptation de la gare pour amélioration de l'offre (TP-Reg.04)
- Tavannes, mesures d'accélération sur le Plateau d'Orange (TP-Reg.05)
- Cortébert, doublement de la voie (TP-Reg.06)
- Péry – La Heutte, doublement de la voie (TP-Reg.07)
- Mesures d'accélération dans les Gorges de Court (TP-Reg.08)

Enfin, des mesures de conservation de l'infrastructure de base sont données si nécessaire :

- Assainissement du tunnel du Weissentein (TP-Reg.09)

TP-Reg.01 – Saint-Imier– Nouvelle gare de La Clé						
Etat : novembre 2015					N° 1 ^{ère} CRTU : B2.01	
Contexte de la mesure :						
Cet arrêt TP se situe vers la zone de développement économique d'importance cantonale de La Clef, cf. Fiche de mesure U4-1. Il est prioritaire dans la première CRTU. Le nombre d'emplois actuels et potentiels desservis par cet arrêt est important. Ci-dessous les emplois actuels et prévus en 2030 aux alentours de cet arrêt :						
Lieu	Emplois, rayon de 250 m		Total emplois, rayon de 500 m		Habitants, rayon de 500 m	
	2014	2030	2014	2030	2014	2030
St-Imier	130	-	540	800	780	900
Quelle: Kanton Bern						
On relèvera que l'utilisation de cet arrêt pourrait être encore plus importante que prévu en cas de réalisation du pôle habitat d'importance cantonale de La Clef (cf. mesure U4-1)						
Le 22 septembre 2013, la population de Saint-Imier a accepté le crédit d'environ 1.5 millions pour la réalisation de cet arrêt.						
Suite à la votation sur le FAIF, ce projet sera peut-être réintégré dans PRODES 2025.						
Priorité de la mesure selon la région : A				Etat de la coordination : Réglée		
Description et illustration de la mesure						
Cf. Fiche de mesure U2-3-a pour une représentation et une localisation						
Responsabilité : Office fédéral des transports				Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Commune de Saint-Imier <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)		
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Pas de démarches particulières.						
Réalisation : <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente				Coûts et clé de répartition des frais : - 3.5 Mio. - Selon votation et convention avec les CFF ou via le Fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).		
Evaluation de la mesure : – mesure très importante, qui permet d'apporter une qualité de desserte à l'ouest de Saint-Imier, de desservir le pôle de développement économique d'importance cantonale et, éventuellement, le futur pôle habitat d'importance cantonale.						
Conflits : -						
Dépendance avec d'autres mesures - Pôle de développement économique de la Clef (U2-3-a) - Pôle habitat d'importance cantonale de la Clef (U4-1)						
Documentation ► Commune de Saint-Imier ► Etude SMA (Rapport technique pour l'étape d'aménagement 2030 de la CTSO, novembre 2014 ► Synthèse cantonale des CRTU, 2012						

TP-Reg.02 – Villeret– Déplacement de l'arrêt actuel vers les Faverges

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : B2.01**Contexte de la mesure :**

La gare actuelle de Villeret est excentrée par rapport à l'urbanisation et surtout par rapport à la zone d'activité des Faverges qui s'est fortement développée ces dernières années. Ainsi, l'idée est de supprimer la gare actuelle et de la déplacer au meilleur endroit d'un point de vue du potentiel « client » dans la commune de Villeret.

Ci-dessous les emplois actuels et prévus en 2030 aux alentours de cet arrêt, selon

Lieu	Emplois, rayon de 250 m		Total emplois, rayon de 500 m		Habitants, rayon de 500 m	
	2014	2030	2014	2030	2014	2030
Villeret Ouest	730	-	800	1'200	600	700

Quelle: Kanton Bern

D'un point de vue régional, la réalisation de ce nouvel arrêt TP est moins prioritaire que ceux de la Clé et de La Cray/Pré Vercelin, car l'impact sur l'aménagement du territoire est moins important, le potentiel « clients » est le plus faible de ces trois arrêts et contrairement aux deux autres arrêts, la qualité de la desserte existe déjà avec la gare actuelle.

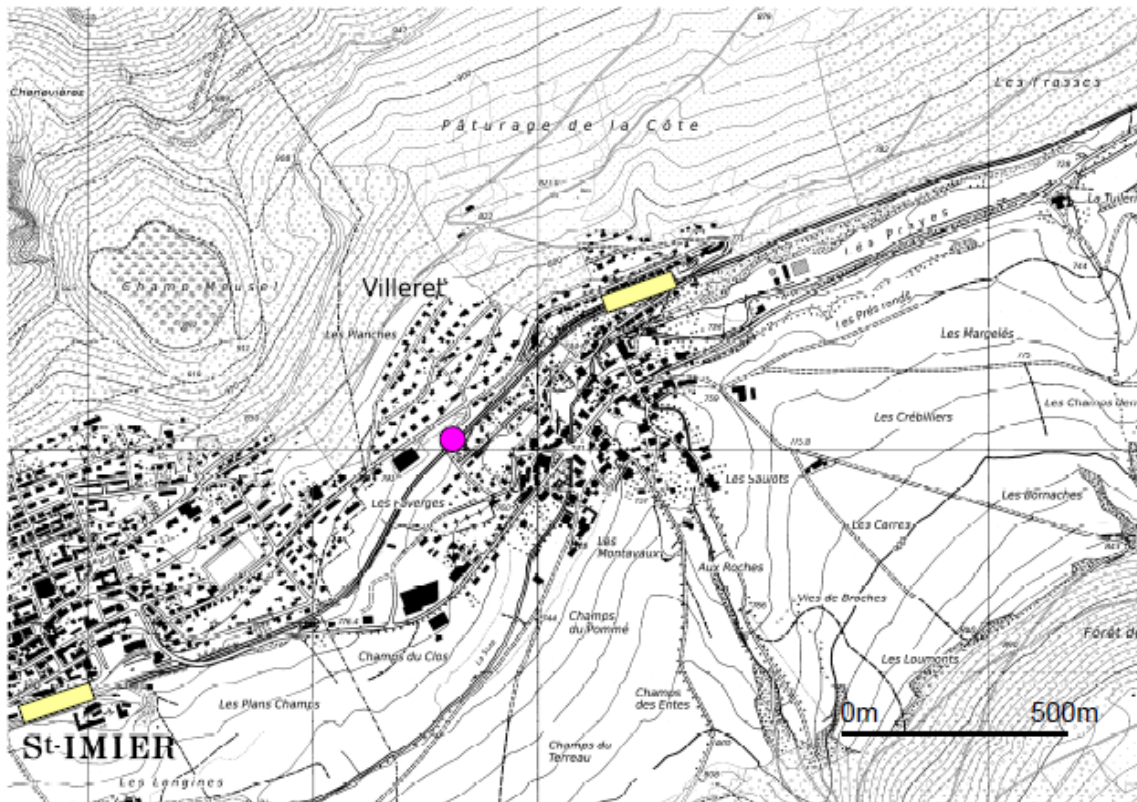
En cas d'approbation de cet arrêt dans PRODES par les chambres fédérales en 2017, l'arrêt pourrait être construit d'ici à 2025.

Priorité de la mesure selon la région : **B**

Etat de la coordination : **En cours**

Description et illustration de la mesure

Emplacement de l'arrêt prévu à Villeret (point rose) par rapport aux gares existantes (en jaune) :

**Responsabilité :**

Office fédéral des transports

Autres organes concernés :

- Canton de Berne
- Commune de Villeret
- Association régional Jura-Bienne (suivi)

Démarches et étapes de mise en œuvre :	
1. La réalisation de cette mesure figure dans un arrêté fédéral.	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - 3.5 Mio. - Confédération, via le Fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).
Evaluation de la mesure : - mesure importante puisque cet arrêt fait partie des 3 retenus dans le Jura bernois ; la desserte de la zone d'activité, avec actuellement déjà un nombre élevé d'emplois, est un enjeu important qui devrait s'accompagner par un « plan mobilité » pour les entreprises de ce secteur. - Une amélioration du nombre de personnes bénéficiant d'une bonne qualité de desserte est importante dans le Jura bernois pour le maintien de l'offre TP - Les zones industrielles sont très souvent hors de la qualité de la desserte dans le Jura bernois ; la réalisation de cet arrêt permettrait d'améliorer sensiblement la situation à ce niveau mais devrait alors être accompagnée de plans de mobilité pour les employés. - une augmentation du nombre d'emploi est possible vu que des réserves dans la zone d'activité sont disponibles - une augmentation du nombre d'habitants est aussi possible, notamment si le projet de déplacement des stades de football de la rue de Tivoli, envisagé comme mesures stratégique dans la Conception directrice de Saint-Imier 2030.	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures - Pôle de développement économique de la Clef (mesure U4-01.01)	
Documentation ► Etude Metron 2007 & 2010 ► Etude SMA (Rapport technique pour l'étape d'aménagement 2030 de la CTSO, novembre 2014. ► Conception directrice Saint-Imier 2030 ► Synthèse cantonale des CRTU, 2012.	

TP-Reg.03 – Valbirse– Nouvel arrêt TP de La Cray/Pré Vercelin

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : B2.02**Contexte de la mesure :**

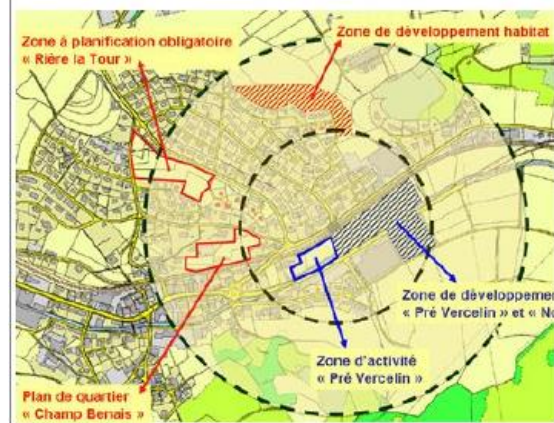
Ce projet d'arrêt a le meilleur potentiel sur la ligne 226 en termes de personnes et d'emplois qui seraient nouvellement desservis. Cet arrêt figure en coordination en cours dans la première CRTU. Le canton voulait réaliser cet arrêt, mais pour des questions de coûts la commune de Bévillard n'avait pas souhaité cet arrêt en janvier 2013.

Cependant, en 2014 la votation sur le FAIF a changé la situation, puisque désormais les coûts d'infrastructures ne sont plus en partie à charge de la commune. Par ailleurs, la commune de Bévillard fait désormais partie de la commune de Valbirse.

Dans le cadre du projet-pilote de Centres en réseau, un des meilleurs sites potentiels pour accueillir une future zone d'activité d'importance régionale se situe vers l'arrêt prévu de La Cray/Pré Vercelin.

Enfin, on relèvera que le déplacement de la Schaublin a amené un nombre important d'emplois dans ce secteur ; un aménagement piétonnier au-dessus de la Birse permettrait de mettre ces emplois dans une excellente qualité de desserte.

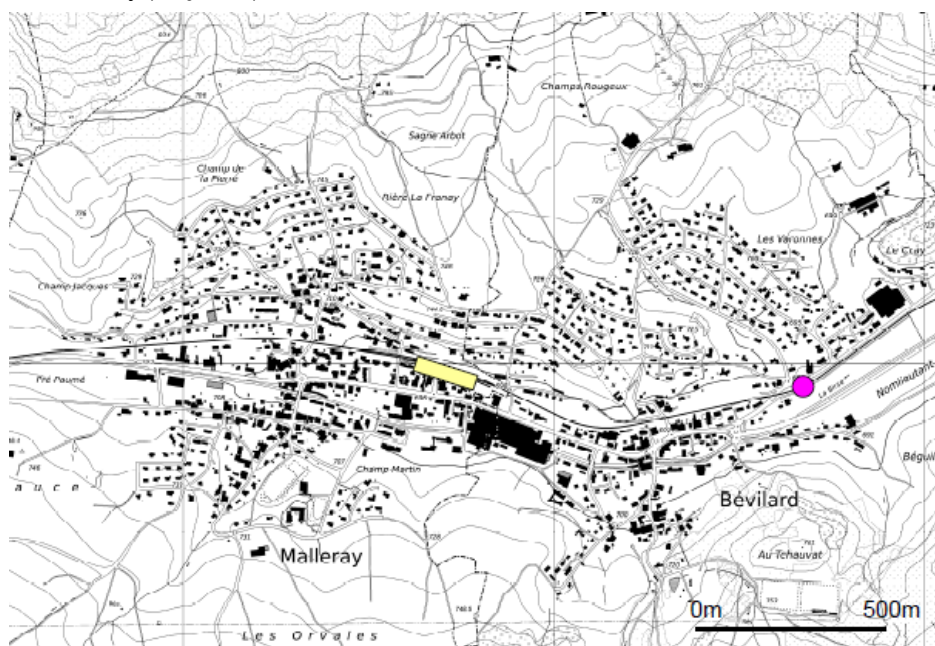
Pour ces différentes raisons, la région a soutenu la réalisation de cet arrêt TP dans le cadre de PRODES 2030, notamment en mettant en exergue les possibilités existantes et potentielles d'urbanisation autour de ce futur arrêt examinées dans le cadre du projet de Centres en réseau.

Plan de situation avec les cercles de 250 et 500 mètres :

En cas d'approbation de cet arrêt dans PRODES par les chambres fédérales en 2017, l'arrêt pourrait être construit d'ici à 2025.

Priorité de la mesure selon la région : **A**Etat de la coordination : **En cours****Description et illustration de la mesure**

Emplacement de l'arrêt prévu à Bévillard, La Cray/Pré Vercelin (point rose), par rapport à la gare existante de Malleray (en jaune) :

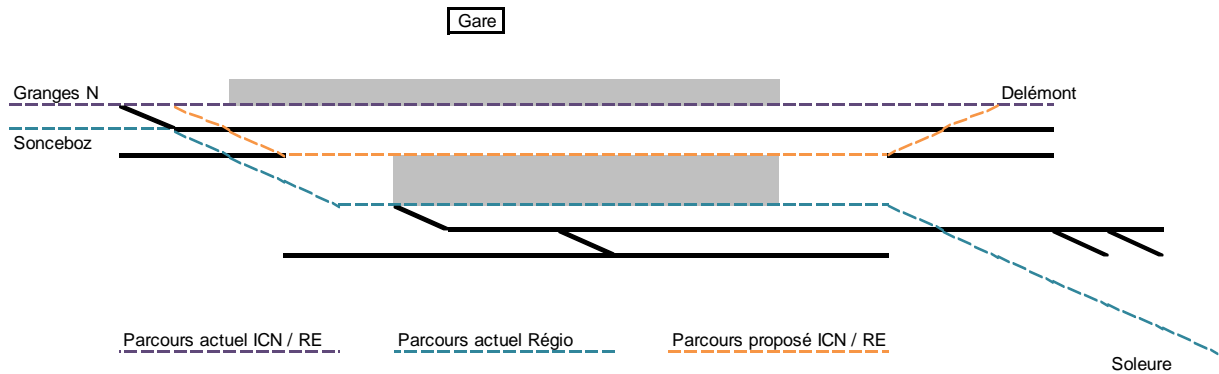


Responsabilité : Office fédéral des transports	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Commune de Valbirse <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. La réalisation de cette mesure figure dans un arrêté fédéral.	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - 3.5 Mio. - Confédération, via le Fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).
Evaluation de la mesure : – mesure importante pour desservir un secteur déjà riche en emplois et en habitants - la réalisation de cet arrêt TP est nécessaire pour envisager le développement d'une future zone d'activité à cet endroit. Cette zone d'activité serait prioritaire sur les autres endroits définis dans la vallée de Tavannes justement parce qu'elle est la seule à pouvoir bénéficier d'un arrêt TP. - les études de base ont montré la faisabilité technique et la possibilité d'intégrer ce nouvel arrêt dans l'horaire actuel.	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures - Pôle de développement économique potentiel de La Cray/ Pré Vercelin (mesure U4-4-b)	
Documentation ► Etude Metron 2010 ► Etude Gentizon 2014 ► Etude SMA (Rapport technique pour l'étape d'aménagement 2030 de la CTSO, novembre 2014. ► Projet-pilote de Centres en réseau. ► Synthèse cantonale des CRTU, 2012.	

TP-Reg.04 – Moutier – Adaptations de la gare pour amélioration de l'offre	
Etat : octobre 2016	<i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure</i>
Contexte de la mesure : La qualité des correspondances entre Delémont et la ligne Moutier – Sonceboz – Bienne est très mauvaise, avec des temps d'attente de 25 minutes. Ces temps d'attentes péjorent l'utilisation de cette ligne, qui est déjà un taux d'utilisation trop faible. La faible utilisation de cette ligne risque de se prolonger car l'horaire de 2016 péjore encore la situation actuelle d'une part, et d'autre part l'influence de l'ouverture de la A16 sur tout son tronçon - qui va considérablement raccourcir les temps de parcours entre Delémont et la Vallée de Tavannes - va favoriser les Transports Individuels Motorisés. Des adaptations techniques à la gare de Moutier pourraient permettre d'obtenir de bonnes correspondances. Dans son examen préalable, le canton indique les raisons pour lesquelles il n'est pas possible avec les conditions actuelles d'horaire d'assurer les correspondances à Moutier dans les 2 sens. Pour permettre ces correspondances, le canton indique qu'il s'agira d'examiner dans le détail les temps de parcours actuels et les mesures qui pourraient diminuer ces temps de parcours. Une fois ces mesures identifiées, une étude sommaire de faisabilité et une estimation des coûts devraient être réalisées.	
Objectif de la mesure : - Assurer des correspondances sveltes entre Delémont et Tavannes.	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : IP (Information préalable)
Degré de maturité de la mesure : 2.2	

Description et illustration de la mesure

Parmi d'autres possibilités ou variantes, le schéma des voies de la gare de Moutier ci-dessous donne le sens général de la mesure, à savoir le fait que les 2 trains arrivent sur le même quai permettant le passage rapide de l'un à l'autre par les usagers.

**Responsabilité :**

Office fédéral des transports (OFT)

Autres organes concernés :

- Canton de Berne
- Commune de Moutier
- CRT 1
- Association régional Jura-Bienne (suivi)

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Réaliser une étude de faisabilité et une estimation des coûts. L'étude de faisabilité doit notamment indiquer si la mesure est possible d'un point de vue de la sécurité (gare courbe).
2. Si l'étude est concluante, intégrer cette mesure dans le prochain programme de financement de l'infrastructure de la confédération
3. La réalisation de cette mesure figure dans un arrêté fédéral.

Réalisation :

- 2017 -2020
- À une date ultérieure
- Tâche permanente

Coûts et clé de répartition des frais :

- 50 millions
- Confédération, via le Fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

Evaluation de la mesure :

- Si le besoin est prouvé, la mesure est nécessaire pour améliorer la qualité de l'offre et l'utilisation de la ligne Moutier – Sonceboz – Bienne. Le canton de Berne évalue dans le contexte actuel que le rapport coûts-bénéfices de cette mesure est faible.

Conflits :

-

Dépendance avec d'autres mesures

- Mesures d'accélération sur la ligne Bienne – Bâle (TP-Nat-1)
- Mesures d'accélération dans les Gorges de Court afin de raccourcir les temps de parcours (mesure à évaluer si la présente mesure est réalisable).

Documentation

- Mandat de planification Arc jurassien ► Synthèse cantonale des CRTU, 2012

TP-Reg.05 – Tavannes– Mesures d'accélération sur le Plateau d'Orange	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : B2.08	
Contexte de la mesure : La mise en vigueur du système de coupe-accroche à Sonceboz en 2013 a pour conséquences que l'intervalle de temps permettant aux CJ d'effectuer un aller-retour entre Tavannes et Tramelan est diminué. Ainsi, des mesures pour augmenter la vitesse des trains sont nécessaires entre Tavannes et Tramelan. Une modification du tracé de la ligne sur le Plateau d'Orange s'inscrit dans ces mesures d'accélération. Dans son examen préalable, le canton relève que cette mesure ne se justifie plus actuellement avec le nouvel horaire 2016.	
Objectif de la mesure : - Assurer les correspondances à Tavannes (et donc assurer la pérennité d'une utilisation correcte de la ligne) - Permettre le croisement des trains à la gare des Reussilles (éviter des investissements coûteux à la gare de Tramelan)	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : E (En cours)
Degré de maturité de la mesure : 2.2	
Description et illustration de la mesure La mesure à ce stade n'est pas illustrée et ne figurera pas sur la carte CRTU.	
Responsabilité : Office fédéral des transports	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Commune de Tavannes <input checked="" type="checkbox"/> CRT 1 <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Intégration de cette mesure dans le prochain programme de financement de l'infrastructure de la confédération si le besoin est justifié dans le cadre d'un prochain horaire. 2. La réalisation de cette mesure figure dans un arrêté fédéral.	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - Coûts estimés : 7 millions de CHF - Confédération, via le Fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).
Evaluation de la mesure : - la mesure est importante pour le maintien de la qualité de l'offre entre Tavannes et Tramelan et le maintien de la cadence à la demi-heure entre ces deux villages. - la cadence à la demi-heure sur le tronçon Tavannes – Tramelan est inscrite dans la conception directrice de la CRTU. - Le canton, dans sa synthèse cantonale, estime que cette mesure a un rapport coûts-bénéfices moyens	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Mandat de planification Arc jurassien ► Synthèse cantonale des CRTU, 2012	

TP-Reg.06 – Cortébert– Doublement de la voie	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : B2.09	
Contexte de la mesure : Afin de garantir à moyen et long terme la qualité de l'offre TP dans le vallon de Saint-Imier, il est probable qu'une mesure d'accélération soit nécessaire (soit à Cortébert / soit à La Heutte) sur cette ligne 225. La mesure consisterait à créer un îlot de croisement, soit une double voie, entre Cortébert et Corgémont.	
Objectif de la mesure : - Assurer le maintien de la qualité de l'offre (cadences et correspondances dans les nœuds de Bienne et La Chaux-de-Fonds)	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : E (En cours)
Degré de maturité de la mesure : 2.2	
Description et illustration de la mesure La mesure à ce stade n'est pas illustrée et ne figurera pas sur la carte CRTU.	
Responsabilité : Office fédéral des transports	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Communes de Cortébert et Corgémont <input checked="" type="checkbox"/> CRT 1 <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Apporter la preuve du besoin selon les modifications d'horaires à venir 2. Intégration de cette mesure dans le prochain programme de financement de l'infrastructure de la confédération. 3. La réalisation de cette mesure figure dans un arrêté fédéral.	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - Estimation de 40 millions de CHF - Confédération, via le Fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).
Evaluation de la mesure : - Si le besoin est prouvé, la mesure est nécessaire à réaliser pour le maintien de la qualité de l'offre ; - les cadences à la demi-heure pour les centres situés sur la ligne 225 ainsi que le maintien des bonnes correspondances au nœud de Bienne sont inscrites dans la conception directrice de la CRTU. - Le canton, dans sa synthèse cantonale, estime que cette mesure a un rapport coûts-bénéfices faible.	
Conflits : - Surfaces d'assolement	
Dépendance avec d'autres mesures - Réalisation d'une piste cyclable entre Cortébert et Corgémont le long de la ligne CFF.	
Documentation ▶ Mandat de planification Arc jurassien ▶ Synthèse cantonale des CRTU, 2012	

TP-Reg.07 – La Heutte-Péry – Doublement de la voie	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : B2.10	
Contexte de la mesure : <p>Afin de garantir à moyen et long terme la qualité de l'offre TP dans le vallon de Saint-Imier, il est probable qu'une mesure d'accélération soit nécessaire (soit à Cortébert / soit à La Heutte) sur cette ligne 225.</p> <p>La mesure consisterait à créer un îlot de croisement, soit une double voie, entre Péry et La Heutte. Elle provoquerait un déplacement de la gare de La Heutte.</p> <p>D'un point de vue régional et si c'est techniquement pertinent, la mesure d'accélération de Cortébert est prioritaire sur celle-ci.</p>	
Objectif de la mesure : - Assurer le maintien de la qualité de l'offre (cadences et correspondances dans les nœuds de Bienne et La Chaux-de-Fonds)	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : E (En cours)
Degré de maturité de la mesure : 2.2	
Description et illustration de la mesure La mesure à ce stade n'est pas illustrée et ne figurera pas sur la carte CRTU.	
Responsabilité : Office fédéral des transports	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Commune de Péry – La Heutte <input checked="" type="checkbox"/> CRT 1 <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Apporter la preuve du besoin selon les modifications d'horaires à venir 2. Apporter la preuve que la mesure n'est pas possible d'abord dans le tronçon Cortébert – Corgémont. 3. Intégration de cette mesure dans le prochain programme de financement de l'infrastructure de la confédération. 4. La réalisation de cette mesure figure dans un arrêté fédéral.	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - Estimation de 38 millions de CHF - Confédération, via le Fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).
Evaluation de la mesure : - Si le besoin est prouvé, la mesure est nécessaire à réaliser pour le maintien de la qualité de l'offre, en tenant compte des démarches ci-dessus ; - Les cadences à la demi-heure pour les centres situés sur la ligne 225 ainsi que le maintien des bonnes correspondances au nœud de Bienne sont inscrites dans la conception directrice de la CRTU. - Le canton, dans sa synthèse cantonale, estime que cette mesure a un rapport coûts-bénéfices faible.	
Conflits : - Surfaces d'assolement	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Mandat de planification Arc jurassien ► Synthèse cantonale des CRTU, 2012	

TP-Reg.08 – Mesures d'accélération dans les Gorges de Moutier	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>
Contexte de la mesure : Les correspondance au nœud de Moutier sont très mauvaises et doivent être améliorées absolument. Les temps de parcours dans les Gorges pourraient être raccourcis avec une amélioration des voies.	
Objectif de la mesure : - Permettre l'amélioration de l'offre au nœud de Moutier en raccourcissant les temps de parcours entre Court et Moutier. Assurer le maintien de la qualité de l'offre (cadences et correspondances dans les nœuds de Bienne et La Chaux-de-Fonds)	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Information préalable
Degré de maturité de la mesure :	
Description et illustration de la mesure La mesure à ce stade n'est pas illustrée et ne figurera pas sur la carte CRTU.	
Responsabilité : Office fédéral des transports	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Communes de Moutier et de Court <input checked="" type="checkbox"/> CRT 1 <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Examiner si les améliorations dans la gare permettent une amélioration de l'offre au nœud de Moutier 2. Si oui, examiner si le raccourcissement des temps de parcours dans les Gorges de Moutier est nécessaire pour une bonne et stable offre à Moutier. 3. Si oui, inscrire cette mesure dans le prochain programme de financement de l'infrastructure de la confédération. 4. La réalisation de cette mesure figure dans un arrêté fédéral.	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - Pas d'estimation - Confédération, via le Fonds pour le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).
Evaluation de la mesure : - Le besoin de cette mesure doit être apporté en lien avec les mesures d'amélioration à la gare de Moutier.	
Conflits :-	
Dépendance avec d'autres mesures : -	
Documentation ► Préparation schéma d'offre 2016-2018 ► Etude Gentizon 2014	

TP-Reg.09 – Assainissement du tunnel du Weissenstein	
Etat : novembre 2015 <i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure</i>	
Contexte de la mesure : L'assainissement du tunnel de Gännsbrunnen – Oberdorf va coûter environ 170 millions de CHF. Sans cet assainissement la ligne Moutier – Soleure sera évidemment abandonnée. Pour l'instant, des mesures permettent d'exploiter la ligne pendant quelques années. La décision de faire les travaux ou non d'assainissement est du ressort de la Confédération (OFT). Politiquement, les cantons et régions concernées s'engagent pour le maintien de cette ligne.	
Objectif de la mesure : - Information concernant l'évolution de ce thème	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : -
Degré de maturité de la mesure : -	
Description et illustration de la mesure La mesure à ce stade n'est pas illustrée et ne figurera pas sur la carte CRTU.	
Responsabilité : Office fédéral des transports	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Cantons de Berne et de Soleure <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Pas de démarches particulières, la mesure est ici à titre informatif.	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - Estimation de 170 millions - Répartition des frais non connue
Evaluation de la mesure : - le maintien de l'infrastructure ferroviaire est inscrit dans la conception directrice de la CRTU.	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Pérennité de la ligne ferroviaire Moutier-Soleure, réponse du Conseil-exécutif du 28 janvier 2015.	

TIM – Transports Individuels Motorisés

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : B2 et B3

Description du groupe de mesures :

Dans le domaine des routes, le but de la CRTU est d'indiquer les besoins à moyen et long termes et de veiller à une coordination avec les mesures qui relèvent de l'urbanisation et des transports publics. Elle s'occupe des routes cantonales et éventuellement des routes communales importantes.

La CRTU est à ce titre une base pour le Plan du réseau routier (PRR).

A relever les éléments suivants :

- les mesures concernant les travaux prévus sur les routes nationales (fiche B6 de la première CRTU) ne sont plus reprises, car elles sont du ressort de la confédération. Elles figurent toutefois présentes dans le rapport explicatif comme données de bases.
- La mesure concernant la liaison entre la H18 et la H20 ne figure dans la CRTU que comme information au chapitre des données de bases
- les mesures concernant la Rive gauche du Lac de Biemme figurent dans la CRTU de l'association seeland.biel/bienne ; elles sont reprises dans la CRTU du Jura bernois à titre indicatif.
- les mesures figurant dans le Plan du réseau routier de 2014 mais pas dans la 1^{ère} CRTU nécessitent une meilleure coordination entre les 2 instruments de planifications. Les mesures qui figurent dans le PRR représentent des investissements supérieurs à 2 millions de CHF (cf. Rapport explicatif).

Objectifs du groupe de mesures :

- Indiquer les besoins de mesures sur les routes cantonales et coordonner ces mesures avec les autres domaines de la CRTU (urbanisation / transports publics)

Traductions :

Le Tableau ci-dessous donne pour information la traduction des groupes de mesures :

MIV-N	MIV – Nationale Infrastrukturen	TIM-N	TIM – Infrastructures nationales
MIV-U	MIV-Umfahrungen	TIM-C	TIM-Contournements
MIV-E	MIV-Erschliessungen	TIM-VA	TIM-Voies d'accès
MIV-K	MIV-Kapazitätserweiterung	TIM-AC	TIM-Extension de la capacité
MIV-O	MIV-Ortsdurchfahrten	TIM-TV	TIM-Traversée de zones habitées
MIV-S	MIV-Verkehrssicherheit	TIM-S	TIM-Sécurité du trafic
MIV-W	MIV-Weitere Massnahmen	TIM-A	TIM-Autres mesures

Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants :

Les projets de requalifications et de modérations du trafic dans les Traversées de Villages (TIM-TV) :

- Saint-Imier, requalification de la route cantonale au centre-ville (TIM-TV.01a) et plan général des circulations (TIM-TV.01b)
- Tavannes, requalification et modération du trafic au centre (TIM-TV.02)
- Reconvilier, requalification et de modération du trafic vers la gare (TIM-TV.03)
- Plateau de Diesse, réalisation d'une zone 30 dans le village de Diesse (TIM-TV.04)
- Orvin, réduction du transit de poids-lourds dans le village (TIM-TV.05)
- Moutier, amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale (TIM-TV.06)
- Valbirse, requalification de la route (TIM-TV.07)
- Sonceboz, requalification de la route (TIM-TV.08)

Mesures concernant la sécurité du trafic (TIM-S) :

- Court et Moutier, point noir routier des Gorges de Court (TIM-S.01)
- Cormoret et Villeret, point noir routier (TIM-S.02)
- Renan, Renan – La Cibourg, point noir routier (TIM-S.03)
- Courtelary, Mont-Crosin – Montagne de Tramelan, contour dangereux chez Wittmer (TIM-S.04)
- Roches, La Roche Saint-Jean, contour dangereux (TIM-S.05)
- Moutier, Roches, Mesures de sécurité routière dans les Gorges de Moutier (TIM-S.06)
- Etude de corridor Tavannes – Roches – Courrendlin / Moutier – Crémines (TIM-S.07)

Mesures concernant les contournements :

- Loveresse, Reconvilier, Amélioration accès A16 (TIM-C.01)

Les projets d'augmentation de la capacité (TIM-AC) :

- Petit-Val, agrandissement du gabarit du tunnel entre Le Pichoux et Sapran (TIM-AC.01)

Les projets de nouvelles voies d'accès (TIM-VA) :

- Tramelan, Voie d'accès à la zone de développement de l'Espace Défi (TIM-VA.01)

Autres mesures concernant les TIM (TIM-A) :

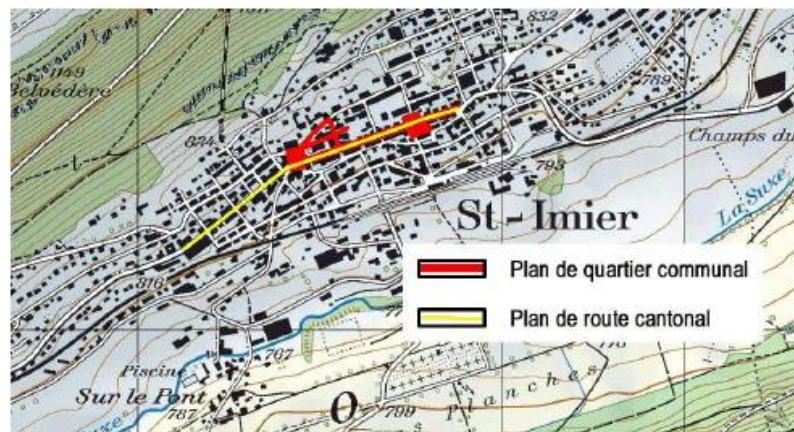
- Tramelan –(Saignelégier), Aménagement entre la frontière cantonale et Les Reussilles (TIM-A.01)
- Moutier-Roches, mesures de sécurité hors infrastructure routière (TIM-A.02)
- Pontenet - Loveresse, Piste cyclable réalisée (TIM-A.03)

TIM-TV – Projets de requalifications et de modération du trafic dans les traversées de villages

TIM-TV.01a – Saint-Imier – Requalification de la route cantonale	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : B7.04
Contexte de la mesure :	
<p>La traversée de Saint-Imier a récemment fait l'objet d'une requalification de la route cantonale. Un plan de route cantonal a été élaboré. En parallèle à ce plan de route, un plan de quartier communal a été élaboré afin de traiter les extensions du plan de route cantonal sur les espaces publics de Saint-Imier, cf. illustration ci-dessous.</p> <p>La requalification de la route cantonale s'est ainsi intégrée dans un projet plus global, qui comprend des mesures sur les routes adjacentes et sur les places, le projet « Convivialité ». Ces deux planifications ont été élaborées et mises en œuvre en parallèle.</p> <p>Les réalisations ont été jugées exemplaires, elles ont notamment reçu une distinction dans le cadre du Prix des aménagements piétons (flâneur d'or 2014).</p> <p>Actuellement, des phases-tests sont en cours pour déterminer si la zone concernée sera inscrites en zone 30 ou si le 50 sera maintenu. Une votation populaire est prévue pour décider de la vitesse qui sera autorisée au centre de Saint-Imier.</p> <p>On relèvera que la mesure n'est pas totalement terminée ; des réglages doivent encore avoir lieu concernant la problématique de l'accès entre la route cantonale et la place du marché.</p> <p>Par ailleurs, la ville de Saint-Imier souhaite une réflexion globale sur le schéma de circulation général de la ville, c'est pourquoi la présente mesure a été divisée en 2 parties, soit</p> <ul style="list-style-type: none"> - la partie concernant la requalification de la route cantonale (projet considéré comme réalisé) - un projet de révision du schéma de circulation général dans la cité imérienne (TIM-TV-01b) 	
Objectif de la mesure :	
- Rendre le centre de Saint-Imier plus attractif et plus convivial	
Priorité de la mesure selon la région : -	Etat de la coordination : a) Réalisé b) Information préalable
Degré de maturité de la mesure :	

Description et illustration de la mesure

La carte ci-dessous montre l'emplacement de la mesure réalisée :



Source : bureau RWB

Responsabilité :

Commune de Saint-Imier

Autres organes concernés :

- Association régional Jura-Bienne (suivi)
- Office des Ponts et Chaussées

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. La mesure de requalification du centre de Saint-Imier est considérée comme réalisée et figure ici à titre d'exemple.
2. La réalisation d'un plan général des circulations est coordonnée par la commune en collaboration avec l'OPC

Réalisation mesure :

réalise

Coûts et clé de répartition des frais :

- réalise.

Evaluation de la mesure :

- Cette mesure d'importance montre que la réalisation de mesures dans les traversées de villages a des impacts positifs, non seulement sur la sécurité ou la circulation, mais aussi sur la qualité des bâtiments alentours et plus généralement sur la qualité de vie. La réalisation à Saint-Imier est un bon exemple pour montrer le lien entre route et urbanisation.
- Depuis la réalisation des mesures, de nombreux propriétaires ont entrepris des travaux de rénovation de leurs façades. La mesure a donc aussi un impact sur la qualité du bâti et sur l'habitat dans la zone centre.

Conflits :

-

Dépendance avec d'autres mesures

-

Documentation

► Commune de Saint-Imier ► site internet du Flâneur d'or

TIM-TV.01b – Saint-Imier – Plan général de la circulation	
Etat : octobre 2016 <i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure</i>	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>La traversée de Saint-Imier a récemment fait l'objet d'une requalification de la route cantonale. Un plan de route cantonal a été élaboré. En parallèle à ce plan de route, un plan de quartier communal a été élaboré afin de traiter les extensions du plan de route cantonal sur les espaces publics de Saint-Imier, cf. mesure TIM-TV-01a.</p> <p>La requalification de la route cantonale s'est ainsi intégrée dans un projet plus global, qui comprend des mesures sur les routes adjacentes et sur les places, le projet « Convivialité ».</p> <p>La commune de Saint-Imier souhaite poursuivre les mesures afin de décharger en trafic le centre sur d'autres axes structurants de la ville.</p>	
Objectif de la mesure :	
- Décharger en trafic le centre sur d'autres axes structurants de la ville.	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Information préalable
Degré de maturité de la mesure :	
<p>Description et illustration de la mesure</p> <p>Mesure non illustrée.</p> <p>Le premier pas pour réaliser cette mesure consiste à donner mandat à un ingénieur trafic pour examiner les possibilités de mesures pouvant permettre d'atteindre l'objectif souhaité.</p>	
<p>Responsabilité :</p> <p>Commune de Saint-Imier</p>	<p>Autres organes concernés :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Office des Ponts et Chaussées</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Association régionale Jura-Bienne (suivi)</p>
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les démarches sont principalement du ressort de la commune de Saint-Imier, en collaboration avec l'OPC. 2. Une coordination avec les besoins en arrêts de bus est nécessaire. 3. La planification doit tenir compte et envisager sur le moyen et long terme la création du pôle habitat d'importance cantonale avec toutes ses influences. 4. La région fait le suivi du dossier et prend en compte les mesures si nécessaires (liens avec les itinéraires pour la pratique du cyclotourisme, liens éventuels avec les projets urbains, etc.). 	
<p>Réalisation :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure</p> <p><input type="checkbox"/> Tâche permanente</p>	<p>Coûts et clé de répartition des frais :</p> <p>-</p> <p>-</p>
<p>Evaluation de la mesure :</p> <p>-</p>	
<p>Conflits :</p> <p>-</p>	
<p>Dépendance avec d'autres mesures</p> <p>- Pôle habitat d'importance cantonale de la Clé.</p> <p>- Itinéraires pour la pratique du cyclotourisme.</p>	
<p>Documentation</p> <p>▶</p>	

TIM-TV.02 – Tavannes – Requalification de la route cantonale

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : B7.05**Contexte de la mesure :**

Dans la vallée de Tavannes, le flux de trafic de transit va diminuer suite à l'achèvement de l'A16. Les traversées de villages, souvent négativement connotées dans cette vallée, peuvent désormais être envisagées sous un angle nouveau. Selon la région, la requalification de la route cantonale à Tavannes, à l'exemple de ce qu'il s'est réalisé à Saint-Imier, est prioritaire pour la Vallée.

Lors de la première CRTU, ce projet a été jugé non prioritaire et de moins en moins justifié par l'OPC car des commerces disparaissent de plus en plus dans le centre de Tavannes. Selon la région, au contraire, ce projet se justifie d'autant, la disparition de certains commerces devant être vue comme un besoin d'action.

La mesure proposée va dans le sens des réflexions menées lors de la révision du Plan d'aménagement local. C'est pourquoi, lors de la phase d'information-participation, la commune de Tavannes a pris position en faveur de ce projet, dans les limites définies sur l'illustration ci-dessous.

Ce projet est considéré comme ayant un rapport coûts/bénéfices non favorable dans la synthèse cantonale des CRTU de 2^{ème} génération.

Objectif de la mesure :

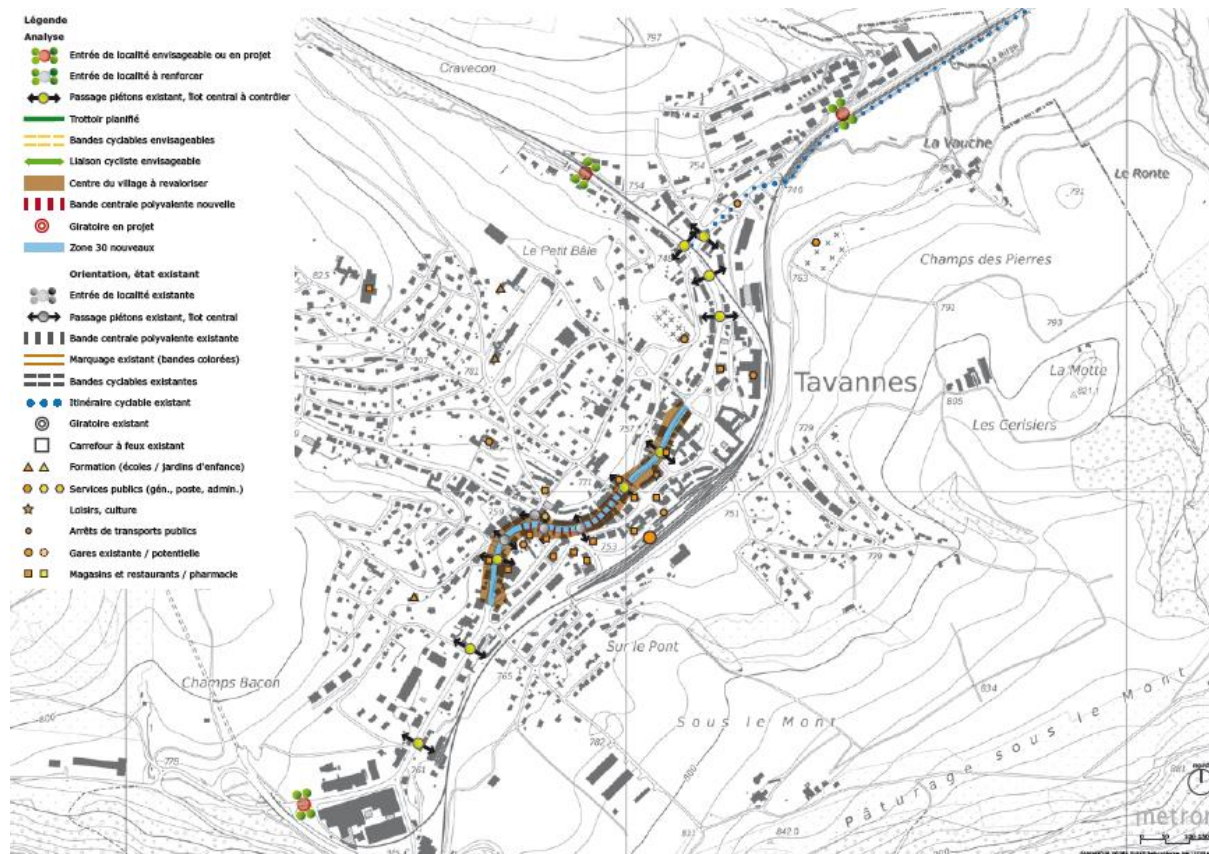
- Rendre le centre de Tavannes plus attractif et plus convivial
- Inciter la densification urbaine
- Inciter à la diversification des modes de mobilité

Priorité de la mesure selon la région : **A**Etat de la coordination : **En cours**

Degré de maturité de la mesure :

Description et illustration de la mesure :

La carte ci-dessous montre l'emplacement potentiel de la mesure (en bleu), à évaluer plus précisément par une étude technique.



La requalification de la route est prévue depuis le croisement de la rue des Eaux, vers l'actuelle Migros, jusqu'au croisement de la rue des Augelats (vers le garage Burkhalter).

Responsabilité : Office des Ponts de Chaussé Commune de Tavannes	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Etant donné l'appui de la commune de Tavannes à cette mesure, les prochaines étapes pour faire avancer son état de réalisation sont les suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ➤ La commune et l'OPC s'entendent pour réaliser un avant-projet (grandes lignes, évaluation des coûts) d'ici à 2017 ➤ Cet avant-projet sert de base pour l'inscription de cette mesure dans le PRR. 2. Ces démarches sont à réévaluer étant donné la position de canton au sujet de ce projet (rapport coûts/bénéfices non favorables). 3. Les étapes ultérieures sont à fixer entre l'OPC et la commune de Tavannes.	
Réalisation : <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 (inscription dans le PRR) <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure (réalisation) <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - Coûts : estimation de 2,5 millions -
Evaluation de la mesure : - La réalisation de mesures de requalifications dans les traversées de villages a des impacts positifs, non seulement sur la sécurité ou la circulation, mais aussi sur la qualité des bâtiments alentours et plus généralement sur la qualité de vie. - Cette mesure de requalification de la route cantonale est prioritaire dans cette 2 ^{ème} CRTU pour les raisons suivantes : importance du patrimoine bâti dans ce tronçons de la route ; possibilités de redynamiser les commerces au centre ; mettre à profit le transfert du trafic sur l'A16.	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► ARJB, Mandat Metron 2010 ► PAL de Tavannes en cours de révision.	

TIM-TV.03 – Reconvilier – Requalification de la route cantonale à la hauteur de la gare	
Etat : octobre 2016	<i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure</i>
Contexte de la mesure : Un projet est en cours dans ce secteur (cf. illustration ci-dessous), appelé « projet Espace-gare ». Actuellement la situation dans le secteur de la gare n'est pas satisfaisante, la route coupe en 2 le village. Entre la gare et le parking (côté nord de la route cantonale) et les commerces au nord de la route il serait nécessaire de créer des liens plus forts. La sécurité pour passer la route cantonale à cet endroit est aussi un thème important, d'autant plus si la mesure de relocalisation des terrains à bâtir disponibles à La Vauche vers le Champ du Crêt se concrétise, car l'école se situe de l'autre côté de la route. Ce projet devrait si possible s'intégrer dans un plan de quartier communal ou plan de restructuration (cf. proposition de la mesure et prendre en considération la nouvelle zone à bâtir de Champs-du-Crêt). Ce projet doit désormais être repris par la commune de Reconvilier (état : octobre 2016).	
Objectif de la mesure : - Permettre la fluidité du trafic - Permettre et inciter la réalisation de la densification urbaine dans le secteur autour de la gare.	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : AP ? / En cours ?
Degré de maturité de la mesure :	

Description et illustration de la mesure

Esquisse de la mesure et des enjeux autour de la gare de Reconvilier :



- Zones à bâtir disponibles
- Mesure U4-2-b Champ du Crêt
- Gare
- Projet Espace - Gare
- Traversée du centre
- Accès gare
- Mobilité douce

Responsabilité :

Office des Ponts de Chaussé
Commune de Reconvilier

Autres organes concernés :

Association régional Jura-Bienne

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Une requalification de la route sera nécessaire vers la gare et la petite place pour tenir compte de l'évolution de l'urbanisation autour de la gare.
2. Si possible, le projet Espace-gare anticipe cette évolution ou prend des mesures qui permettent des adaptations ultérieures, notamment en ce qui concerne le passage des écoliers.

Réalisation :

- 2017 -2020
 À une date ultérieure
 Tâche permanente

Coûts et clé de répartition des frais :

-
-

Evaluation de la mesure :

- Cette mesure est importante en cas de réflexions globales au niveau de l'urbanisme autour de la gare de Reconvilier.
- La mesure a aussi un impact sur la qualité du bâti et sur l'habitat existant dans la zone centre.
- D'un point de vue régional, cette mesure n'est pas prioritaire par rapport à la mesure de requalification de la route à Tavannes.

Conflits :

-

Dépendance avec d'autres mesures

- U4-2.03– Reconvilier, Champs des Crêts, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat
- U6-2.02 – Reconvilier, alentours de la gare, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes

Documentation

► ARJB, Mandat Metron 2010 ► Projet-pilote de Centre en réseau ► Projet Espace gare, Croptier

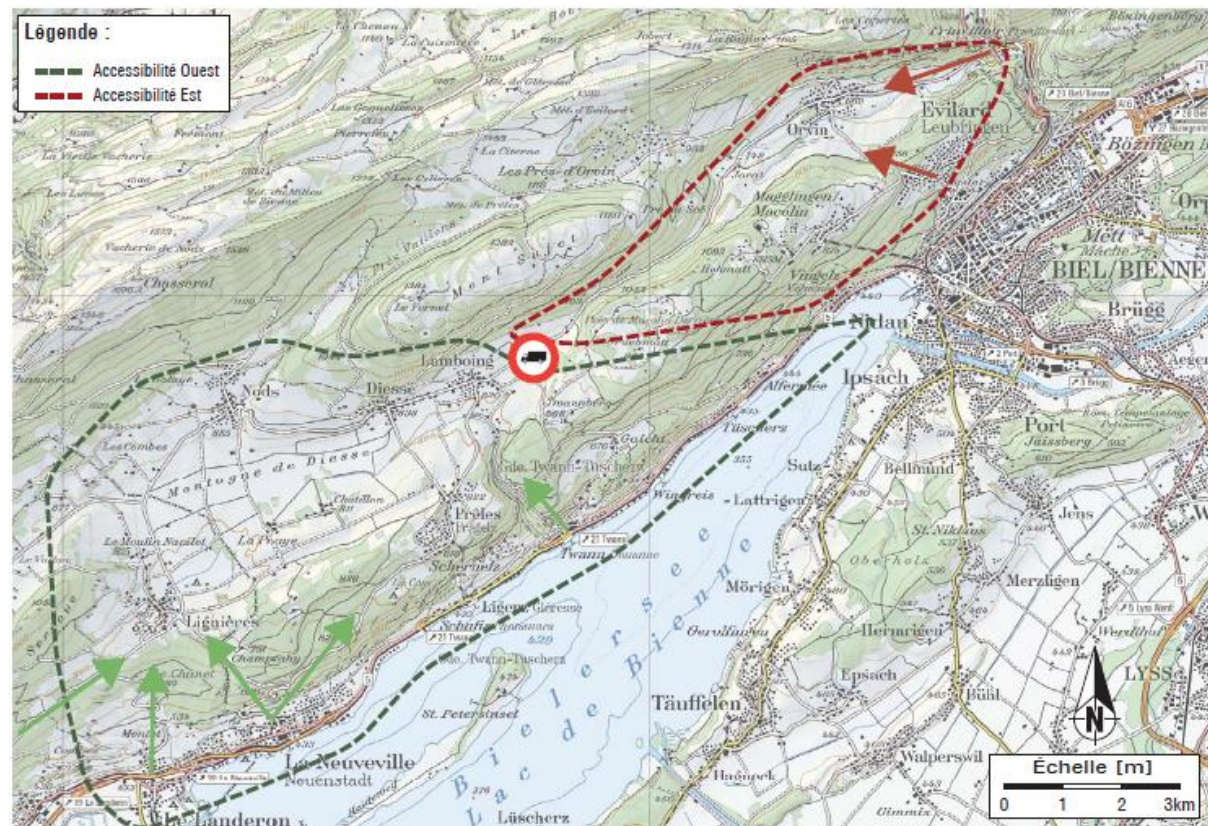
TIM-TV.04– Plateau de Diesse – Réalisation d'une zone 30 dans les villages de Diesse et Lamboing	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : B7.07	
Contexte de la mesure : Le projet de zone 30 dans le village de Diesse (a) est désormais en cours de réalisation (travaux débutés en 2015 et à terminer en 2017 ; publication de la zone 30 planifiée pour le 2 ^{ème} semestre 2016). Ce projet a été complété par la requalification de la route à Lamboing (b) qui débutera après les travaux à Diesse.	
Objectif de la mesure : - Réduction de la vitesse dans les traversées de villages de Diesse et Lamboing.	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : a) Zone 30 de Diesse : réalisé b) Requalification route Lamboing : réglée
Degré de maturité de la mesure :	
Description et illustration de la mesure Mesure non illustrée.	
Responsabilité : Office des Ponts de Chaussé Commune de Plateau de Diesse	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Pas de démarches particulière, la réalisation étant prévue.	
Réalisation : <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - non connus -
Evaluation de la mesure : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Plan du réseau routier bernois	

TIM-TV.05– Orvin – Réduction du transit de poids-lourds dans le village	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>La traversée du village d'Orvin pose problème, la route y est étroite et le trafic y semble donc dense. Les parcsages posent aussi problème, notamment d'un point de vue de la sécurité des piétons. Les problèmes concernant la traversée de ce village sont connus depuis longtemps, et même si les normes sont respectées, le sentiment d'insécurité est très présent.</p> <p>Récemment, une étude globale a été commandée par l'OPC (étude Transitec, octobre 2014). Les principales conclusions de cette étude sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le trafic de transit représente environ 1/3 (2'000 véh/j) des mouvements d'entrée et sortie du village d'Orvin. Le trafic généré par les habitants et emplois est estimé 5'000 véh/j, dont 20% de trafic interne. • Une interdiction de circuler pour les poids lourds entre Orvin et Lamboing permet d'éliminer le trafic de transit de ce type de véhicules incompatibles avec le gabarit limité sur la traversée du village. • Un réaménagement de la place du village avec l'introduction d'une zone de rencontre clarifie la compréhension entre les différents utilisateurs de l'espace routier et permet de dégager un espace convivial. • Un réaménagement de la traversée en différents secteurs réduit les nuisances en modérant le trafic, permet de dégager des espaces ponctuels protégés pour les piétons. • Pour une réduction de 2'000 véh/j, une route de contournement d'Orvin présente un rapport coût/efficacité insuffisant. <p>Une étude d'avant-projet est en cours (état : octobre 2016).</p>	
<p>Objectif de la mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la sécurité et la qualité de vie dans le centre d'Orvin. - Empêcher le transit des poids-lourds entre Orvin et Lamboing. 	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : En cours
Degré de maturité de la mesure :	

Description et illustration de la mesure :

Pour la traversée du village, le projet prévoit l'aménagement d'une zone 20 vers la place du village et sur le reste de la traversée des aménagements ponctuels pour protéger mieux les piétons.

En ce qui concerne plus spécifiquement le trafic poids-lourds, la proposition est de mettre en place, par une simple mesure de police, une interdiction de circuler pour les poids-lourds (plus de 10 tonnes) sur une courte distance entre Lamboing et Orvin, comme l'indique le schéma ci-dessous :

**Responsabilité :**

Office des Ponts de Chaussé
Commune d'Orvin

Autres organes concernés :

Association régional Jura-Bienne (suivi)

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Les mesures concernant la traversée d'Orvin sont du ressort de la commune.
2. La mesure de police pour éviter aux poids-lourds de transiter par Orvin est une solution qui semble adéquate, même si le trafic poids-lourds n'augmente pas significativement sur ce tronçon les prochaines années, car cela permet de « maintenir » les poids-lourds sur l'autoroute tout en n'empêchant pas l'accès au Plateau de Diesse.

Réalisation :

- 2017 -2020
 À une date ultérieure
 Tâche permanente

Coûts et clé de répartition des frais :

- non connus

Evaluation de la mesure : -**Conflits : -****Dépendance avec d'autres mesures -****Documentation**

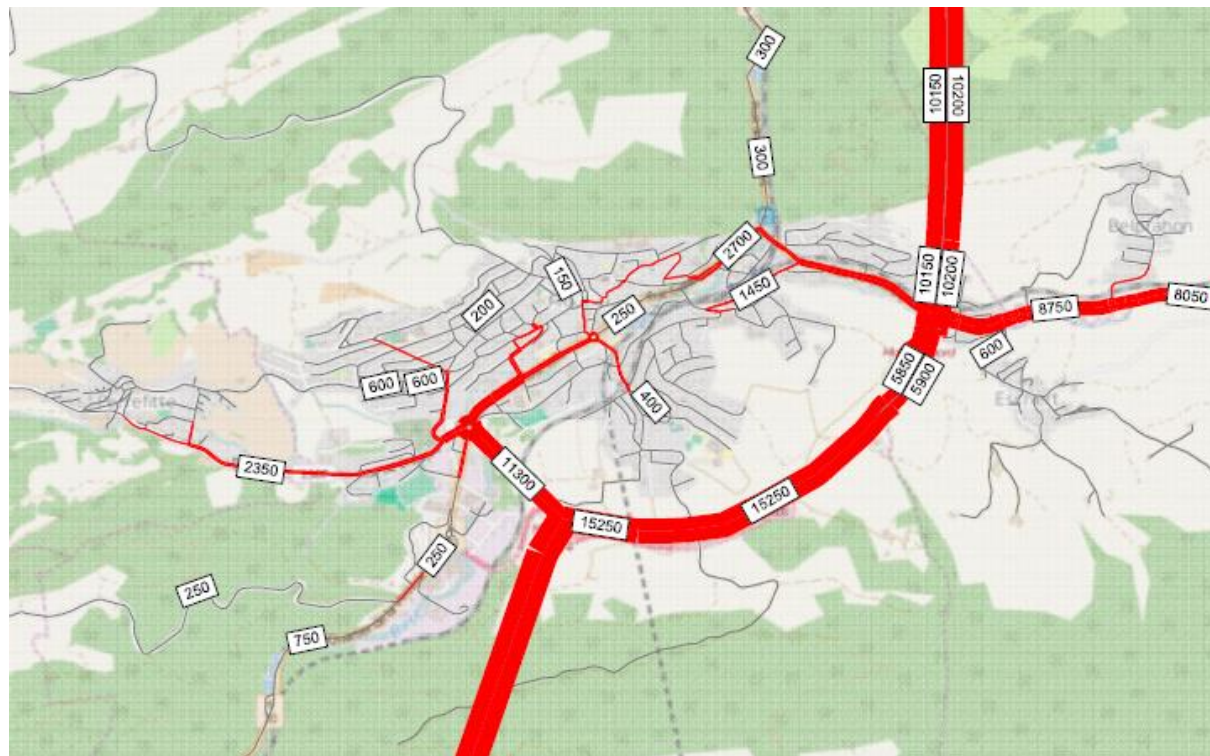
► OPC, étude Transitec, octobre 2014

TIM-TV.06– Moutier – Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

La Conception Moutier 2030 indique que des améliorations de la traversée de la ville sont nécessaires afin d'améliorer la convivialité et la qualité urbaine dans son ensemble dans le centre, notamment. La Conception Moutier 2030 coupe la traversée de Moutier en plusieurs tronçons, avec des enjeux différents.



Copyright : MGT

Comme le montre la figure ci-dessus issue du Modèle Global des Transports du Canton de Berne, les effets attendus de la A16 sont très importants ; le nombre de véhicules estimés dans le tronçon central devrait être très faible, ce qui nécessitera des réaménagements de la route cantonale et aussi de revoir – d'une manière générale – le plan des circulations (TIM, mobilité douce et **piétonnière**) de la ville de Moutier.

Ce projet est considéré comme ayant un rapport coûts/bénéfices non favorable dans la synthèse cantonale des CRTU de 2^{ème} génération.

Objectif de la mesure :

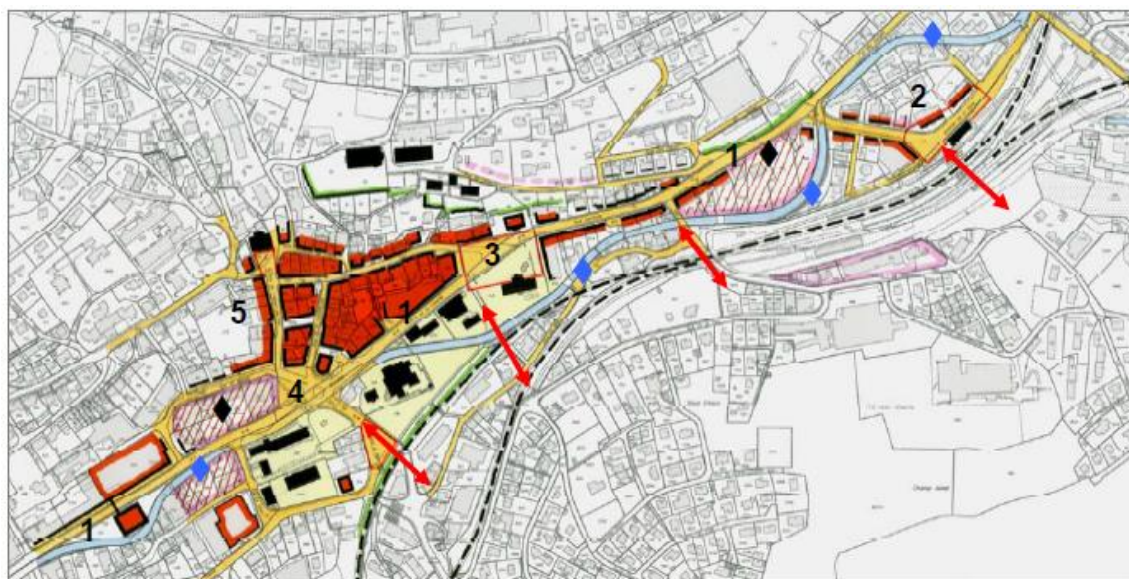
- Prioriser les mesures sur la route cantonale qui traverse Moutier.
- Améliorer la qualité de vie dans le Centre de Moutier
- Faciliter le processus de densification du centre de Moutier
- Augmenter l'utilisation de la mobilité douce.

Priorité de la mesure selon la région : **B**Etat de la coordination : **Information préalable**

Degré de maturité de la mesure :

Description et illustration de la mesure :

Le plan ci-dessous tiré de la Conception directrice Moutier 2030 présente la localisation de certaines mesures d'améliorations de la qualité urbaine de la route cantonale :



1. Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale
 2. Réaménagement des espaces publics de la Gare (en cours de planification)
 3. Valorisation de la place du Collège
 4. Valorisation du carrefour du Suisse
 5. Terminer la requalification des espaces publics de la Vieille Ville (Rue de l'Hôtel de Ville)
- ◆ Secteur de construction à restructurer
 ◆ Aménagement des berges de la Birse
 ↔ Améliorer les traversées des voies ferroviaires

Responsabilité :

Office des Ponts de Chaussé
 Commune de Moutier

Autres organes concernés :

Association régional Jura-Bienne (suivi)

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. La commune et l'OPC s'entendent pour réaliser un avant-projet (grandes lignes, évaluation des coûts) en 2016-2017.
2. Etant donné que le rapport coûts-bénéfices de cette mesure a été jugé défavorable, cette mesure et ces délais devront être rediscutés.
3. L'avant-projet sert de base pour l'inscription des mesures dans le PRR.
4. Dans l'idéal, les mesures décrites dans la conception Moutier 2030 sont inscrite dans un plan directeur communal de la mobilité, qui les priorise et permet d'assurer leur planification financière à moyen et long terme.

Réalisation :

- 2017 -2020
 À une date ultérieure
 Tâche permanente

Coûts et clé de répartition des frais :

- Coûts estimés à 2,5 millions

Evaluation de la mesure : -

Conflits : -

Dépendance avec d'autres mesures : -

Documentation

► Conception Moutier 2030

TIM-TV.07 – Valbirse – Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale

Etat : octobre 2016

N° 1^{ère} CRTU : *Nouvelle mesure***Contexte de la mesure :**

Avec le développement urbain prévu à l'Espace Birse, certains réaménagements dans le domaine de la mobilité seront à prévoir dans la Zone à planification obligatoire Espace Birse et à proximité.

L'ARJB lors de sa prise de position sur le projet Espace Birse a demandé à ce que la route cantonale soit intégrée dans le plan de quartier du projet, ce qui a été accepté. Le projet Espace-Birse comprend d'ailleurs dans ses objectifs, au niveau de l'aménagement global de la Zone à planification obligatoire, un renforcement de la sécurité routière (chemin des écoliers, accès à la gare).

Dans ce contexte, une amélioration de la qualité urbaine de la route débordant de la ZPO peut être envisagée.

Selon l'OPC, il est très difficile de savoir où commencer une zone à vitesse réduite à Malleray. Il est prévu un marquage de type "Kernfahrbanh" au centre de Malleray - et cela après que l'A16 soit terminée.

Objectif de la mesure :

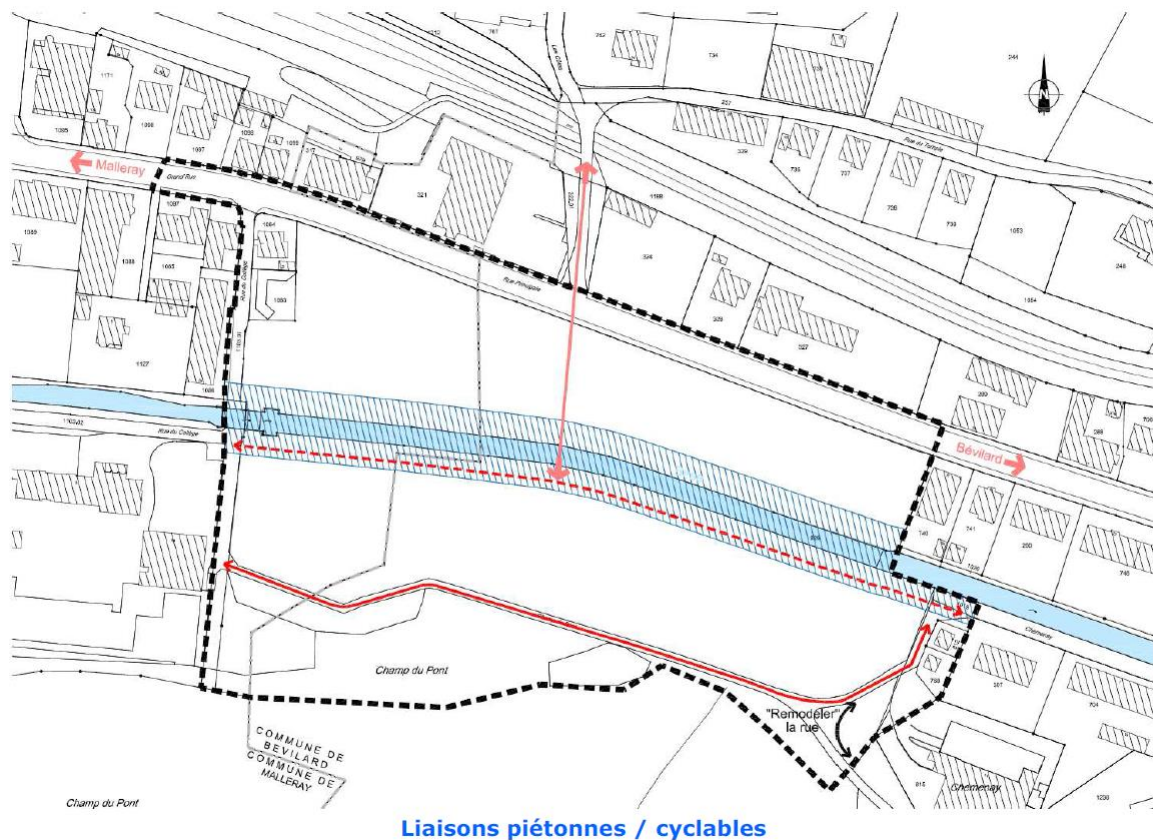
- Inciter la pratique de la mobilité douce
- Sécurité des déplacements scolaires
- accompagnement au processus de densification urbaine

Priorité de la mesure selon la région : **C**Etat de la coordination : **En cours**

Degré de maturité de la mesure :

Description et illustration de la mesure

La carte ci-dessous montre l'emplacement de la mesure :



Source : Valbirse, mandat bureau ATB

Responsabilité :

Office des Ponts de Chaussé
Commune de Valbirse

Autres organes concernés :

- Association régional Jura-Bienne (suivi)
- Office des affaires communales OACOT

Démarches et étapes de mise en œuvre :	
<ol style="list-style-type: none"> Mesure à moyen terme Préciser les intentions de la commune de Valbirse. Etapes ultérieures à définir 	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - à définir ultérieurement -
Evaluation de la mesure :	
- La qualité urbaine de la route cantonale à cet endroit est très importante, c'est un facteur important de réussite du projet Espace Birse (qualité de vie / sécurité des déplacements).	
Conflits :	
-	
Dépendance avec d'autres mesures	
-	
Documentation	
▶ Plan directeur intercommunal d'agencement de l'Espace Birse, version mars 2014	

TIM-TV.08 – Sonceboz-Sombeval – Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>
Contexte de la mesure :	
La commune de Sonceboz demande que la route cantonale qui traverse le village soit revue à moyen et long terme, afin que mieux corresponde à l'urbanisation actuelle et aux besoins de sécurité. .	
Objectif de la mesure :	
<ul style="list-style-type: none"> - Inciter la pratique de la mobilité douce - Sécurité des déplacements scolaires - Accompagnement du processus de densification urbaine 	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Information préalable
Degré de maturité de la mesure :	
Description et illustration de la mesure	
La mesure n'est pas illustrée. Le tronçon de route concerné est dessiné sur la carte CRTU.	
Responsabilité : Office des Ponts de Chaussé Commune de Sonceboz	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi) <input checked="" type="checkbox"/> Office des affaires communales OACOT
Démarches et étapes de mise en œuvre :	
<ol style="list-style-type: none"> Mesure à moyen et long terme Préciser les intentions de la commune de Sonceboz-Sombeval. Etapes ultérieures à définir 	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - à définir ultérieurement -
Evaluation de la mesure :	
-	
Conflits :	
-	
Dépendance avec d'autres mesures	
-	
Documentation	

TIM-S – Projets concernant les points noirs routiers

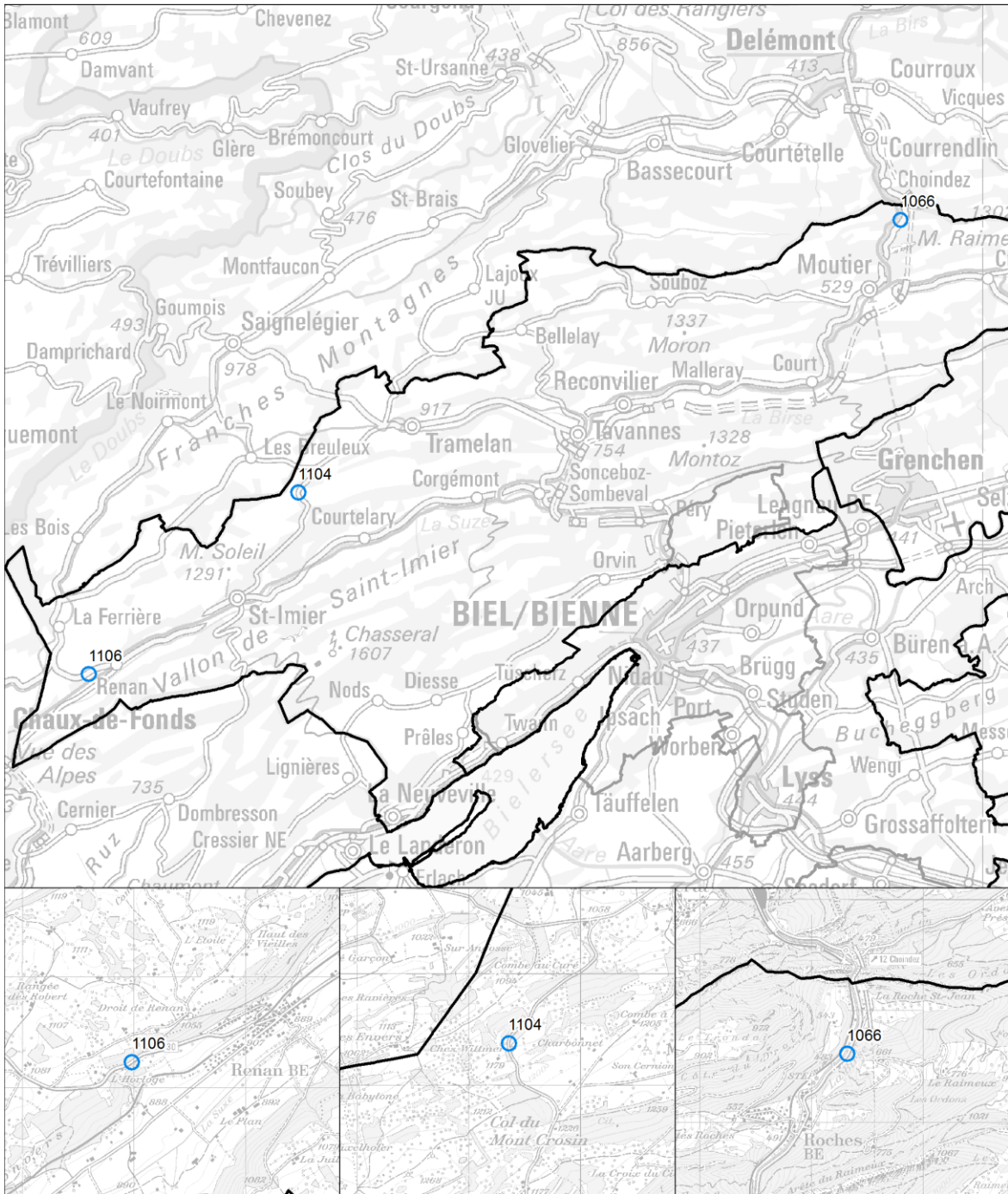
TIM-S.01 – Amélioration de la sécurité par l'assainissement de points noirs routiers	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : B7.08-
Contexte de la mesure :	
Les mesures concernant l'amélioration de la sécurité routière sont reprises de données d'accidentologie fournies par le canton de Berne.	
Objectif de la mesure :	
- Suivi de l'assainissement de ces points noirs routiers, coordination entre PRR et CRTU.	
Définition de ce qu'est un point noir routier (PNRou)	
La définition d'un point noir routier est donnée dans la norme VSS SNR 641 724 "Sécurité routière – gestion des points noirs ». Il s'agit d'un site où – dans une période donnée de trois années – le nombre d'accidents est élevé. Une pondération selon la gravité des accidents est prise en considération dans cette norme.	
Marche à suivre	
Les Points noirs routiers sans points de contacts avec d'autres mesures doivent être assainis au moyen de l'instrument de sécurité des infrastructures Black Spot Management (BSM) (Source = VSS SN 641 724):	
Recherche : L'idée de base du BSM c'est qu'en corrigeant les déficits locaux dans la sécurité de l'infrastructure routière on réduit le nombre et la sévérité des accidents. Pour des questions de budget, il est clair que l'assainissement de tous les points noirs routiers identifiés n'est pas réaliste. C'est pourquoi il est nécessaire de définir une priorisation.	
Analyse : Les points noirs routiers doivent être analysés dans le détail. L'analyse du déroulement des accidents ainsi que l'analyse de la situation doivent permettre d'identifier les déficits dans l'infrastructure qui ont eu une influence sur les accidents.	
Assainissement : Des mesures à mettre en œuvre pour assainir les points noirs routiers ont fait leurs preuves. Les concepts d'assainissements peuvent dès lors être réalisés sur la base des analyses et des catalogues de mesures existants.	
Contrôles : Le BSM est complété par un contrôle des mesures appliquées.	
En cas de d'existence d'un point noir routier sur un tronçon routier qui fait déjà l'objet de mesures planifiées, le point noir routier est à assainir dans le cadre de l'application des mesures planifiées. Dans ce genre de cas, il faut se référer à la norme RSA VSS SN 641 722 qui indique de manière systématique les points à prendre en compte au niveau de la sécurité routière lors de réalisation de mesures.	

Carte des Points noirs routiers dans le Jura bernois



Unfallschwerpunkte Region Berner Jura

Unfalldaten 2011-2013



Legende:

- Agglomerationsgrenze (Agglomerationskarte siehe separates Blatt)
- Regionsgrenze

- Unfallschwerpunkt Bund
- Unfallschwerpunkt Kanton
- Unfallschwerpunkt Gemeinde

Tiefbauamt; Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
 Datum: 03.07.2015

1:250'000 / 1:50'000

Mesures												
Etapes		Explications / Descriptions										
Identification		Le tronçon a été analysé et fait partie des points noirs routiers à assainir.										
Analyse		Le déroulement des accidents et la situation du point noir ont été analysés et les déficits dans l'infrastructure sont identifiés.										
Proposition de mesures		Des mesures possibles pour lever ou corriger les causes du point noir routier dans l'infrastructure sont élaborées.										
Projet		Le projet avec la mention des mesures choisies est achevé.										
Exécution		Le projet est exécuté.										
Contrôle d'effet		Chaque année jusqu'à la 3 ^{ème} année après la réalisation des mesures est réalisé un contrôle d'effet.										
Assainissement réussi		Les points noirs routiers qui sont assainis avec succès sont retirés du BSM. En cas de contrôle d'effet négatif, les points noirs routiers doivent être soumis à un processus d'assainissement supplémentaire.										
N° de la mesure	N° du point noir routier	Description – localisation	Commune	Responsable / Propriétaire	Comptages ⁴	Nb de dépassements de valeurs ⁵	Etapes selon BSM ou indication sur les projets en cas d'assainissement via la réalisation d'autres mesures.					Assainissement réussi
							Identification	Analyse	Propositions de mesures	Projet	Exécution	
TIM-S-1-a	1104	Courtelay, KS 248.2 Chez Wittmer	Courtelay	K	5	1						
TIM-S-1-b	1106	Renan, Renan - La Cibourg	La Ferrière	K	6	4						
TIM-S-1-c	1066	Roches, KS 6 entre La Roche St-Jean et Vers le Moulin	Roches (BE)	K	5	1						
Démarches, étapes de mise en œuvre et coûts :												
N° de la mesure	N° du point noir routier	Description – localisation	Coûts	Réalisation	Priorisation de la région	Etat de la coordination	Maturité de la mesure					
TIM-S-1-a	1104	Courtelay, KS 248.2 Chez Wittmer	Non connus	> 2017	-	Existants ?	Réalisée ?					
TIM-S-1-b	1106	Renan, Renan - La Cibourg	Non connus	> 2017	-	Existants ?	Réalisée ?					
TIM-S-1-c	1066	Roches, KS 6 entre La Roche St-Jean et Vers le Moulin	Non connus	> 2017	-	Existants ?	Réalisée ?					
Evaluation de la mesure :												
- Suppression des points noirs routiers effectuée et contrôlée selon les étapes définies dans cette Fiche de mesures.												
Conflits : -												
Dépendance avec d'autres mesures / effets -												
Documentation :												
► Plan du réseau routier 2014-2029. ► TTE, Analyse Unfallschwerpunkte, Unfalldaten 2011 - 2013 (Stand 20. Oktober 2014)												
► VSS SN 641 724 Strassenverkehrssicherheit, Unfallschwerpunkt-Management												

⁴ Valeurs comptées durant les années analysées 2011-2013.

⁵ Nombre de dépassement des valeurs durant les 5 dernières années dépouillées (de 2007-2009 à 2011-2013).

TIM-C – Projets de contournements

TIM-C-01 – Reconvilier, contournement et accès direct à la jonction A16 de Loveresse	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Ce projet de nouvelle route de contournement de Reconvilier et d'accès direct à la jonction A16 de Loveresse date de nombreuses années. Il fait partie des aménagements à réaliser suite à la création de l'A16. Ce projet est connu et soutenu par la Confédération, il figure dans les mesures d'accompagnement de la A16. En cas de réalisation, la confédération participe à ¼ des coûts, devisés au total à 4.4 millions de CHF (dans les années 1990). Ce projet apparaît dans le PRR comme un projet prioritaire, en coordination réglée et à réaliser à court terme.</p> <p>Dans le cadre de nos travaux sur la CRTU, ce projet n'a jamais été estimé comme étant une priorité pour la région. En outre, son rapport coûts-bénéfices avait déjà été jugé défavorable par la commission des finances du Canton de Berne en 2008, ce qui avait conduit le Grand Conseil à repousser la réalisation de ce projet.</p> <p>Si ce projet figure comme coordination réglée dans le PRR, ce n'est donc pas parce que de nouveaux éléments montrent que sa réalisation est nécessaire, c'est parce qu'il avait déjà été étudié dans le détail (jusqu'au permis de construire, sauf erreur) et qu'une partie de son financement est prévu par la Confédération.</p> <p>Aujourd'hui, les conditions de circulation ont sans doute évolué en défaveur de ce projet. En particulier, le trafic lié autrefois à l'entreprise Swissmetal (aujourd'hui Baoshida) est plus faible qu'à l'époque du premier refus de ce projet par le Grand Conseil.</p> <p>Sur la base de ces informations, le Groupe de travail de la première CRTU avait considéré que ce projet n'était pas justifié et avait peu de chances d'être concrétisé ; cette mesure n'avait dès lors pas été inscrite dans la première CRTU.</p> <p>Toutefois, cette mesure avait été maintenue dans le PRR. Lors de la consultation sur ce PRR en 2012, la commune de Reconvilier s'était prononcée en faveur du maintien de cette mesure. La proposition de traitement avait été la suivante : l'évolution du trafic dans ce secteur suite à l'ouverture de l'A16 sera à réévaluer (analyse globale de trafic à réaliser) et la justification du besoin concernant ce projet pourra à cette occasion être à nouveau examinée). Une éventuelle intégration de ce projet dans la CRTU pourra alors être imaginable.</p> <p>Actuellement, l'OPC prévoit de réaliser des mesures de trafic en 2017 pour savoir si oui ou non cette nouvelle route se justifie.</p>	
Objectifs de la mesure :	
- Permettre un accès direct à la jonction A16 de Loveresse depuis la route en provenance de Saules.	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Information préalable
Degré de maturité de la mesure :	
Description et illustration de la mesure	
Mesure non illustrée.	
Le nouveau tronçon routier était prévu entre Loveresse, Reconvilier et Saule et aurait mesuré 1.06 km.	
Responsabilité :	Autres organes concernés :
Office des Ponts de Chaussé Commune de Reconvilier et Loveresse	<input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre :	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Attente des mesures à réaliser en 2017. 2. En cas de non réalisation de ce projet, examiner les questions relevant de la sécurité des usagers vers le passage à niveau via le projet de requalification de l'Espace-Gare de Reconvilier. 	

Réalisation : non souhaitée. <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - 4,4 millions - CH : 1.1 million - BE : 3.3. millions
Evaluation de la mesure : - Cette mesure ne se justifie plus actuellement.	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation ► Interpellation 312/2008 ► Plan du réseau routier	

TIM-AC – Projets d'augmentation de la capacité

TIM-AC.01 – Petit-Val – Agrandissement du gabarit du tunnel supérieur du Pichoux	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : B7.06
Contexte de la mesure : Le projet d'agrandissement du tunnel supérieur du Pichoux est une mesure indiquée dans le Plan forestier régional de Moutier 2008-2023, approuvé le 17 décembre 2008. Elle figure comme coordination en cours dans la première CRTU. La mesure est approuvée par le canton depuis le 12 février 2014. Selon la planification financière de l'OPC, les travaux devraient pouvoir débuter en 2017. Ils impliqueront la fermeture de la route pendant environ une année. Dans la CRTU, cette mesure passe donc d'une coordination en cours à une coordination réglée.	
Objectif de la mesure : - Permettre le passage de camions transportant du bois.	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Coordination réglée
Degré de maturité de la mesure :	
Description et illustration de la mesure Cette mesure ne nécessite pas d'illustration particulière, son impact étant très spécifique et localisé.	
Responsabilité : Office des Ponts de Chaussé Commune de Petit-Val	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. suivi de la réalisation.	
Réalisation : <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020	Coûts et clé de répartition des frais : - Coûts > 2 millions de CHF
Evaluation de la mesure :-.	
Conflits :-	
Dépendance avec d'autres mesures-	
Documentation	

TIM-VA – Projets de nouvelles voies d'accès

TIM-VA.01 – Tramelan, Voie d'accès au Parc d'Activités des Lovières	
Etat : octobre 2016	<i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure</i>
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>La commune de Tramelan souhaite engager un véritable projet de territoire dans le secteur des Lovières.</p> <p>La mesure part de plusieurs constats</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les zones actuellement dans le PAL destinées aux activités à Tramelan ne sont pas toutes bien situées. L'accès à la zone d'activité des Brues, par exemple, est problématique. - Si une augmentation de l'activité économique dans le secteur des Lovières et l'extension de la zone d'activité sont possibles, alors la condition préalable à leur réalisation est de régler la question des accès à ces zones, le centre du village et le Pont de la Formation ne pouvant absorber plus de trafic. - La création d'une voie d'accès depuis la Fin des Lovières permet non seulement d'envisager le développement des zones d'activités, mais elle constitue l'épine dorsale d'un véritable projet de territoire (réaménagement de la mobilité dans le centre, accès et aménagement des infrastructures sportives, etc.). <p>Dans ce contexte, la commune de Tramelan souhaite donc qu'un projet de route d'accès à la zone des Lovières depuis l'entrée est de Tramelan soit examiné. C'est un projet qui anticipe le développement futur de Tramelan. Il s'agit d'un projet d'ampleur, avec des conséquences importantes sur la mobilité et l'urbanisation dans la commune de Tramelan et dans la région (concentration des infrastructures sportives, des activités économiques)</p> <p>Avec la présence du CIP, d'infrastructures sportives, de la zone d'activité des Lovières et du projet de PDE-A le projet de Parc d'Activités des Lovières possède déjà des éléments qui forment une trame de base unique dans le Jura bernois.</p> <p>Pour être repris dans les planifications financières, des précisions sur ce projet sont encore nécessaires.</p>	
<p>Objectifs de la mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mettre en place un projet de territoire dans le site des Lovières, notamment en permettant le développement de manière optimale du secteur des Lovières (PDE-A) - Rendre le centre de Tramelan plus attractif et plus convivial, favoriser sa densification - Faciliter l'accès aux équipements sportifs - Permettre une exploitation sur le long terme de la carrière des Combattes. 	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Information préalable
Degré de maturité de la mesure :	
<p>Description et illustration de la mesure</p> <p>La carte ci-dessous montre l'emplacement de la mesure :</p>	

**Responsabilité :**

Commune de Tramelan

Autres organes concernés :

- Association régional Jura-Bienne (suivi)
- Office des Ponts de Chaussé

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Réalisation d'un avant-projet par la commune de Tramelan d'ici à mi-2016. Cet avant-projet comprend une estimation des coûts, la faisabilité technique de la route et une description des étapes de réalisations principales (par exemple : besoins de faire une procédure d'amélioration foncière / problématique du passage sur la voie CJ, etc.).
2. Inscription de la mesure dans le prochain plan du réseau routier 2018-2033 (sera en consultation en 2016 - 2017).
3. La commune, la région et le canton d'entendent sur les grandes lignes de développement de ce secteur (mobilité / environnement / bâtiments / énergie / etc.).
4. La commune de Tramelan doit garantir la maîtrise du foncier pour les terrains concernés par les projets urbains, les compensations écologiques et le passage de la route.
5. L'état de coordination entre aménagements routiers et urbanisation doit avancer en parallèle et de manière coordonnée via la CRTU.

Réalisation :

- 2017 -2020
- À une date ultérieure
- Tâche permanente

Coûts et clé de répartition des frais :

-

-

Evaluation de la mesure :**Effets attendus de la mesure :**

Qualité du système routier : avec la voie d'accès tel que prévue, la traversée de Tramelan serait délestée (moins de poids-lourds surtout) de manière sensible ; des mesures dans le centre de la localité de Tramelan seraient alors possibles en faveur de la sécurité et de l'attrait pour les différents types de mobilité. Lors de la première CRTU, la commune de Tramelan avait indiqué son inquiétude quant à l'augmentation du trafic de transit attendu suite à l'ouverture de la A16.

Développement du milieu bâti : la voie d'accès permet d'une part de continuer le développement de la zone d'activité d'intérêt cantonal des Lovières et, d'autre part, elle améliorerait les conditions pour une urbanisation vers l'intérieur dans le centre de la localité.

Impact sur l'environnement : Les impacts doivent être minimisés grâce à une planification d'ensemble qui prend en compte le paysage et le développement urbain de ce secteur. Le projet aurait par ailleurs des impacts positifs dans certains domaines s'il est bien conçu (maîtrise des impacts, baisse des émissions sonores, compensations en faveur de la biodiversité).

Importance de la mesure dans un cadre régional :

La mesure dans son ensemble revêt une importance régionale afin d'améliorer la situation actuelle à Tramelan au niveau de la circulation dans le centre et en vue de continuer le développement de la zone d'activités et au pôle de développement pour l'économie et les loisirs.

La mesure permet aussi d'améliorer les conditions d'accès et d'exploitation de la carrière de La Combatte, dont l'exploitation revêt une importance suprarégionale.

Une estimation des coûts – même globale – n'est pas possible actuellement, les coûts dépendent de nombreux facteurs (passage sur la voie CJ / aménagement d'un rond-point sur la route cantonale / réalisation d'une amélioration foncière pour gérer la question des compensations de terrains et des mesures environnementales, etc. Les expériences récentes montrent que la construction de routes coûte entre 2'000 et 14'000 CHF par mètres, sans compter l'entretien évidemment. La présente construction mesurerait environ 1,5 km, la fourchette des coûts se situerait donc entre 10 et 20 millions de CHF.

Conflits :

- Zone agricole

Dépendance avec d'autres mesures

La réalisation de cette voie d'accès est la condition sine qua non pour la poursuite du développement de l'urbanisation dans le secteur des Lovières.

Un changement important des flux de circulations, permettant notamment un réaménagement de l'espace public de la route cantonale au centre de Tramelan en faveur des piétons, des cyclistes et des activités locales.

La réalisation de cette voie d'accès permet aussi d'augmenter le volume d'exploitation de la carrière des Combattes. En effet, selon l'OACOT et le plan directeur régional en vigueur, la voie d'accès est la principale source d'impacts négatifs de cette carrière d'importance régionale ; il est nécessaire de trouver une solution si l'exploitation de ce site est vue à long terme. Le plan directeur régional en cours de révision doit mettre en lien la possibilité d'augmenter la taille de cette carrière et son utilisation avec ce projet de voie d'accès. 200 millions de m² sont disponibles dans ce secteur ; cette voie d'accès permet de faire en sorte qu'ils soient utilisés. D'un point de vue de l'aménagement du territoire, il est plus logique de poursuivre l'exploitation et l'extension de site – très bien situé dans le centre du Jura bernois – que d'essayer d'en créer un autre.

Documentation

► Commune Tramelan – étude de base concernant les Secteurs d'activités et Pôle de Développement Economique (PDE), bureau ATB, 2012 ► Plan directeur des carrières et décharges (révision 2015-2016).

TIM-A – Mesures diverses concernant les routes cantonales	
Etat : octobre 2016	
Contexte de la mesure : Les mesures ci-dessous figurent pour certaines dans le Plan du réseau routier (PRR) mais pas dans la CRTU. Elles sont reprises à des fins de coordination.	
Objectif de la mesure : - Suivi des projets, coordination entre PRR et CRTU.	
TIM-A.01 – Tramelan – Aménagement entre la frontière cantonale et les Reussilles	
Etat : octobre 2016	<i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure</i>
Contexte de la mesure : Cette mesure figure dans le PRR 2014-2029. Selon le PRR, les coûts sont de plus de 2 millions, la mesure doit se réaliser durant les années 2014 – 2017, il s'agit d'un avant-projet (stade coordination en cours).	
Objectif de la mesure : Depuis la frontière du Jura jusqu'aux Reussilles: réaménagement et élargissement de la route cantonale sur les trois communes de Tramelan, Mt-Tramelan et Courtelary, avec la construction d'un giratoire au carrefour de Mt-Crosin et d'un élément modérateur (porte d'entrée) à l'entrée ouest du village des Reussilles. L'exécution de ces travaux est prévue sur plusieurs années dès 2019.	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Coordination en cours
Degré de maturité de la mesure :	
Description et illustration de la mesure Mesure non illustrée.	
Responsabilité : Office des Ponts et Chaussée Communes de Tramelan, Mont-Tramelan, Courtelary	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Ces réalisations ne demandent pas de coordination particulière dans la CRTU et sont inscrites ici à titre informatif.	
Réalisation : <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure (après 2021) <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - Canton : - Autre : - Total : > de 2 millions
Evaluation de la mesure : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures : -	
Documentation : ► Plan du réseau routier 2014-2029.	

TIM-A.02 – Moutier - Roches – Mesures de sécurité routière dans les gorges de Moutier	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Cette mesure figure dans le PRR 2014-2029. Selon le PRR, les coûts sont de plus de 2 millions, la mesure ne va pas se réaliser avant 2021. La nécessité d'agir est prouvée mais il n'y a pas encore d'études de détail (stade information préalable).</p> <p>Selon les informations de l'OPC, cette mesure concerne des travaux de sécurisation qui 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. Les réalisations débuteront en 2015 déjà avec les travaux forestiers nécessaires à la pose des filets de protection. Les plus grands travaux seront réalisés entre 2016 et 2018.</p> <p>Cette mesure figure à type d'information dans la CRTU, en vue de coordonner les mesures avec le Plan du réseau routier.</p>	
Objectif de la mesure :	
- Sécurité routière dans les Gorges de Moutier.	
Priorité de la mesure selon la région : C	Etat de la coordination : Coordination réglée
Degré de maturité de la mesure :	
Description et illustration de la mesure	
Mesure non illustrée, ni sur la fiche de mesure, ni sur la carte CRTU.	
Responsabilité :	Autres organes concernés :
Office des Ponts de Chaussé Communes de Roches et de Moutier	<input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre :	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Ces réalisations ne demandent pas de coordination particulière dans la CRTU et sont inscrites ici à titre informatif. 2. L'OPC examine si une éventuelle coordination entre les travaux prévus par cette mesure et ceux à réaliser pour assainir le point noir routier de Roches sont possibles. 	
Réalisation :	Coûts et clé de répartition des frais :
<input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure (après 2021) <input type="checkbox"/> Tâche permanente	- Canton : - Autre : - Total : > de 2 millions
Evaluation de la mesure :	
- La mesure est nécessaire pour supprimer le point noir.	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures : -	
Documentation : ► Plan du réseau routier 2014-2029.	

TIM-A.03 – Etude de corridor- Moutier – Roches – Communes du Grandval	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : B7.01
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>L'ouverture sur tout son tronçon de la A16 va considérablement faire évoluer les volumes de trafics sur les routes cantonales entre Courrendlin – Moutier et de Moutier – Crémines – (Balsthal SO).</p> <p>Dans les Gorges de Moutier, des mesures pour améliorer la sécurité du trafic seront réalisées et sont inscrites dans le Plan du réseau routier 2014-2029. Les études de bases pour ces mesures devraient à notre avis aussi prendre en compte le tronçon Moutier – Gänsbrunnen.</p> <p>Une fois l'A16 terminée, d'éventuelles mesures seront à prendre dans le Grandval sur la base de comptages de volumes de trafic.</p> <p>La première CRTU prévoyait une étude de corridor qui allait de Roches à Tavannes et de Moutier à Crémines. Les buts de cette mesure de la première CRTU étaient de</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablir un concept d'exploitation et d'aménagement pour la route principale en fonction de l'arrivée de l'A16. - Favoriser la mobilité douce dans les traversées de villages et dans les Gorges de Court, de Moutier et de Gänsbrunnen. - Priorisation et réalisation des mesures du concept par étapes <p>En fonction des mesures assez précises proposées dans la 2^{ème} CRTU dans la Vallée de Tavannes et dans les Gorges de Court, l'étude de corridor peut être envisagée à une échelle plus petite, soit de Roches à Moutier et de Moutier à Crémines.</p>	
<p>Objectif de la mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurité routière dans les Gorges de Moutier et dans le Grandval - Evaluation si des mesures spécifiques sont nécessaires pour inciter les poids-lourds à ne pas emprunter le tronçon Moutier-Balsthal. 	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Information préalable
Degré de maturité de la mesure :	
Description et illustration de la mesure - Mesure non illustrée.	
<p>Responsabilité :</p> <p>Office des Ponts de Chaussé</p> <p>Communes de Roches, Moutier, communes du Grandval</p>	<p>Autres organes concernés :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton de Soleure</p>
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mesures de trafic dès l'ouverture de la A16 (2017-2018) 2. Etude globale à réaliser (2018-2020) 3. Priorisations et intégration des mesures dans la CRTU et le PRR 4. Coordonner cette mesures avec d'autres mesures (mobilité douce / point noir routier) 	
<p>Réalisation :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020</p> <p><input type="checkbox"/> À une date ultérieure (après 2021)</p> <p><input type="checkbox"/> Tâche permanente</p>	<p>Coûts et clé de répartition des frais :</p> <p>- Canton :</p> <p>- Autre :</p> <p>- Total :</p>
Evaluation de la mesure :-	
Conflits :-	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation : ► Plan du réseau routier 2014-2029.	

MD – Mesures concernant la mobilité douce (MD)

Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : B11
<p>Description du groupe de mesures :</p> <p>Les mesures qui figurent dans ce groupe de mesures sont en partie liées à la route cantonale, mais elles ne se situent pas ou peu sur la route cantonale. Il s'agit par exemple de pistes cyclables réalisées en dehors des routes.</p> <p>Les mesures doivent prendre en compte les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Préférer des pistes cyclables ou itinéraires hors de la route cantonale au vu de l'augmentation du trafic et du gabarit des véhicules. - Veiller à permettre une utilisation mixte des infrastructures ; au vu de faible trafic quotidien en vélo dans le Jura bernois les infrastructures avec plusieurs utilisations sont nécessaires (trafic lent, mobilité douce, aménagements paysagers possibles, etc.). - Aller dans le sens des besoins définis pour les itinéraires de cyclotourisme dans le Jura bernois. <p>Dans le domaine de la mobilité douce, le but de la CRTU est d'indiquer les besoins à moyen et long termes et de veiller à une coordination avec les mesures qui relèvent de l'urbanisation, des transports publics ou d'autres domaines (planifications agricoles notamment). Dans ces mesures mobilité douce, on entend ici les déplacements quotidiens, soit le travail et les trajets scolaires, notamment.</p> <p>Les mesures présentées ici sont parfois en lien direct avec celles qui concernent le cyclotourisme, certains tronçons routiers étant simultanément utilisés pour les déplacements quotidiens et de loisirs. Le lien est souvent à faire avec les mesures concernant le cyclotourisme présentées dans le domaine nature / paysage / loisirs.</p> <p>Dans le Jura bernois, les aménagements doivent par ailleurs si possible convenir pour les trajets quotidiens et pour les loisirs.</p> <p>La mobilité piétonnière ne fait pas l'objet de Fiche de mesure dans la CRTU, toutefois elle doit être examinée lors de la réalisation des projets de densification et de mise à jour des PAL, c'est une tâche des communes.</p> <p>Ce groupe de mesure comprend la description de la création d'une voie pour le trafic lent dans les Gorges du Taubenloch, car ce projet sous la responsabilité de la confédération nécessite d'éventuelles coordinations.</p>	
<p>Objectifs du groupe de mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indiquer les besoins de mesures sur les routes cantonales et les principales routes communales et coordonner ces mesures avec les autres domaines de la CRTU (urbanisation / transports publics) - Créer des voies de circulations pour la mobilité douce mixtes (cyclotourisme, piétons, agriculture) et en dehors de la route cantonale. 	
<p>Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants :</p> <p>Mesures pour combler les lacunes du réseau (MD-LR) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pontenet-Loveresse – Piste cyclable réalisée (MD-LR.01) - Gorges de Court - mesures en faveur de la mobilité douce (MD-LR.02) - Villeret – Cormoret – piste cyclable (MD-LR.03) - Renan-La Cibourg – mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons (MD-LR.04) - Moutier, voie pour la mobilité douce le long de la Birse (MD-LR.05) <p>Autres mesures dans le domaine de la mobilité douce (MD-A) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Péry-La Heutte, Orvin et Sauge, création d'une voie lente dans les Gorges du Taubenloch (MD-A.01) 	

MD-LR.01 – Pontenet-Loveresse – Piste cyclable réalisée	
Etat : novembre 2015 N° 1^{ère} CRTU : B11.01	
Contexte de la mesure : La mesure visait à réaliser l'itinéraire de cyclotourisme entre le rond-point de Pontenet et la route Reconvilier – Loveresse au sud de Beaupré.	
Objectif de la mesure : - Combler une lacune importante du réseau de pistes cyclables dans la Vallée de Tavannes.	
Priorité de la mesure selon la région :	Etat de la coordination : Réalisé
Degré de maturité de la mesure :	
Description et illustration de la mesure	
	<p>Cette piste cyclable a pu être réalisée en 2014 grâce à son intégration dans les Améliorations foncières (AF), en l'occurrence le projet a été intégré dans le Syndicat d'amélioration foncière intégrale centre vallée (Saficv).</p> <p>La piste cyclable réalisée comble une lacune dans la Vallée de Tavannes. Il est désormais possible de circuler en vélo dans de Tavannes à Court sur des pistes cyclables.</p> <p>Ci-contre le principal ouvrage de cette infrastructure, le pont au-dessus de la Birse (photo : © Pro Vélo).</p>
Responsabilité : Office des Ponts de Chaussé Syndicat d'amélioration foncière centre Vallée Communes de Pontenet et Loveresse	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)
Démarches et étapes de mise en œuvre : -	
Réalisation : <input checked="" type="checkbox"/> Réalisé	Coûts et clé de répartition des frais : - Canton : - Autre : - Total : > de 2 millions
Evaluation de la mesure : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation : ► Pro Vélo	

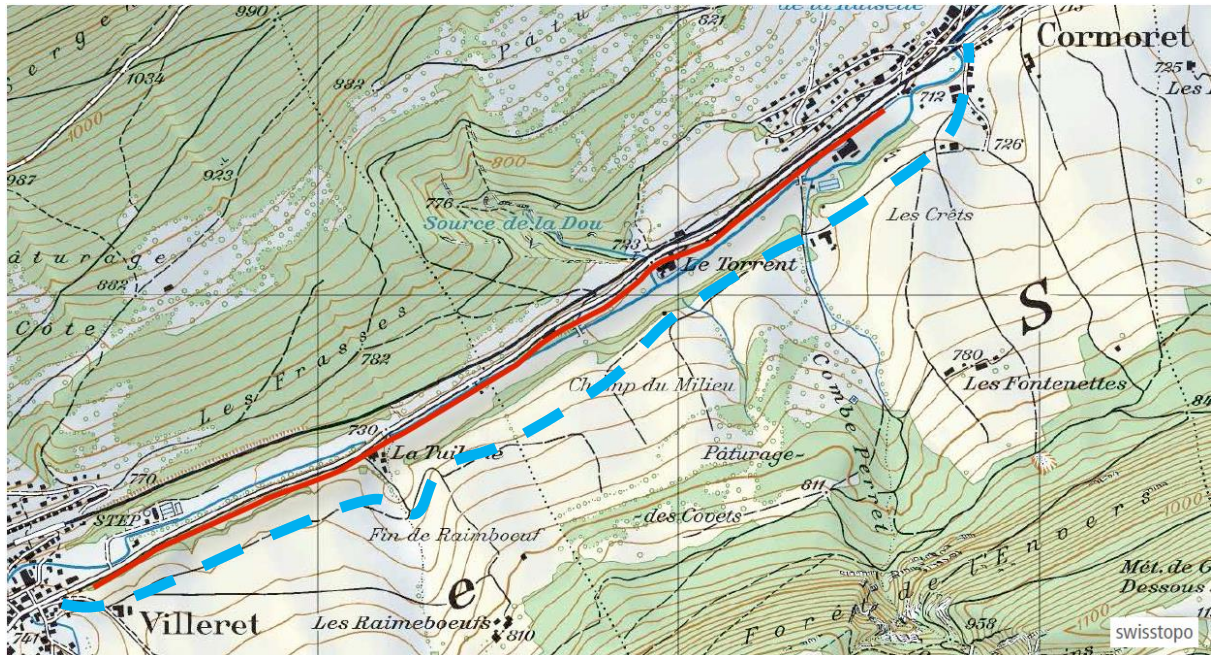
MD-LR.02 – Court et Moutier – Point noir routier des Gorges de Court et aménagements pour le cyclotourisme	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : B11.03	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Les Gorges de Court sont un point noir routier. La pratique du vélo, surtout à la montée, y est particulièrement dangereuse.</p> <p>Avec l'ouverture du tunnel A16 de Graitery et la réalisation de la A16 sur toute sa longueur, le nombre de véhicules qui vont emprunter les Gorges devrait fortement diminuer. Toutefois, on constate que les Gorges sont encore très empruntées par les usagers de Moutier et de Court, surtout. Ainsi, même lorsque l'A16 sera terminée, il sera toujours dangereux de faire ce trajet en vélo.</p> <p>Des mesures pour sécuriser le trafic vélo dans les Gorges de Court seront très difficiles à mettre en place, car il n'est pas possible d'élargir la route sur de nombreux secteurs. Les coûts de réalisation de ces mesures seraient par ailleurs disproportionnés par rapport à l'utilisation pour la mobilité douce.</p> <p>Pour ces raisons, l'ARJB propose qu'une solution simple soit mise en œuvre, par exemple via une mesure de police qui définit le secteur des Gorges de Court comme étant réservée au trafic lent. La solution à trouver tient compte des éléments ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les véhicules agricoles doivent évidemment pouvoir passer par les Gorges. - La qualité de route cantonale est conservée, en cas de besoin (fermeture du tunnel de Graitery) elle doit assurer sa fonction de route de délestage. <p>Il va de soi que la recherche d'une solution de ce type comporte un volet politique.</p>	
<p>Objectif de la mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maintien de la fonction de route cantonale dans les Gorges mais réalisation de mesures de polices afin de ne permettre que le passage du trafic lent - Eliminer le point noir pour le trafic cycliste - Rendre plus attrayant l'itinéraire SuisseMobile 64 	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Information préalable
Degré de maturité de la mesure :	
<p>Description et illustration de la mesure</p> <p>Mesure non illustrée.</p>	
<p>Responsabilité :</p> <p>Office des Ponts de Chaussé Communes de Court et de Moutier</p>	<p>Autres organes concernés :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne</p>
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dans le cadre de la 2^{ème} CRTU, il sera avant tout nécessaire de soumettre le projet de mesure aux communes concernées pour connaître leur position sur ce projet. 2. Etapes ultérieures à définir afin d'améliorer l'état de coordination de cette mesure. 	
<p>Réalisation :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche permanente</p>	<p>Coûts et clé de répartition des frais :</p> <p>- à définir ultérieurement -</p>
<p>Evaluation de la mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La résolution de ce point noir est nécessaire (via sicura). La mise en œuvre de solutions technique n'est pas la meilleure solution. La mesure est nécessaire mais peu coûteuse, à ce titre elle est prioritaire car son rapport coûts – efficacité est très élevé. - Dans le contexte des itinéraires de SuisseMobile, le tronçon des Gorges de Court sans véhicules rapides deviendrait très attrayant. 	
<p>Conflits :</p> <p>-</p>	
<p>Dépendance avec d'autres mesures</p> <p>-</p>	
<p>Documentation</p> <p>► SuisseMobile</p>	

MD-LR.03 – Cormoret - Villeret – Point noir routier et aménagement pour le cyclotourisme	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : B7.09	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Le tronçon entre Villeret et Cormoret est sinueux et constitue un point noir routier. L'augmentation de la sécurité routière sur ce trajet est prévue depuis longtemps et figure dans le plan sectoriel Vélo. En parallèle, la motion politique de P. Amstutz demandait de réaliser urgemment des travaux sur le tronçon Villeret-Cormoret afin que les trajets scolaires soient possibles entre ces villages et jusqu'à Courtelary ; cette motion a été approuvée. Enfin, la 1^{ère} CRTU indiquait qu'une étude globale concernant la pratique du vélo (quotidien et cyclotourisme) dans le Vallon de Saint-Imier était nécessaire.</p> <p>Suite à ces différents éléments, une analyse globale de la situation et des travaux nécessaires pour améliorer la sécurité du trafic cycliste a été mandatée par l'OPC (étude planum 2013) ; à relever que le secteur étudié s'est limité à Courtelary – La Cibourg, car de Courtelary à Sonceboz les bandes cyclables ont été réalisées récemment.</p> <p>L'état des lieux de ce projet est actuellement le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une variante de l'ARJB proposait de passer par les dessertes de la zone agricole. L'ARJB est d'avis que d'un point de vue des trajets pour les loisirs, le cyclotourisme et les trajets pour les écoliers, il était plus favorable, y compris économiquement, de réaliser la piste cyclable en dehors la route cantonale en passant par les dessertes agricoles. Cette variante n'a pas été retenue dans le processus de planification en raison de ses inconvénients (topographie difficile, convenant au cyclotourisme de loisir mais pas au vélo quotidien). - La variante avec une piste cyclable sur la route cantonale mais séparée par une bande verte de 1 mètre (augmenter le sentiment de sécurité) a donc été retenue pour convenir au trafic quotidien. - Cette piste cyclable sera à double sens, des aménagements (îlots) sont prévus aux entrées des villages pour permettre aux cyclistes de la rejoindre sans danger. - L'avant-projet a été présenté aux communes concernées en janvier 2015 qui l'ont approuvé. La phase d'information-participation réalisée en été-automne 2015 n'a pas suscité de remarques particulières. - Les coûts du projet sont estimés à 2.8 millions. La réalisation des travaux n'est pas prévue avant 2020 au plan financier. - Une phase d'information-participation s'est déroulée du 2 septembre au 3 octobre. La procédure d'examen préalable aura quant à elle lieu en été 2016. - Les étapes suivantes sont prévues : Dépôt public du plan de route (printemps 2017), traitement des oppositions (été 2017), approbation du plan de route (hiver 2018), appels d'offres aux entreprises (2019), travaux réalisés en 3 étapes (2020 au plus tôt). <p>Le Parc Régional Chasseral aimerait développer à Cormoret un projet de "développement paysager" dans et autour du village et évalue - en fonction du projet de tracé vélo - si des mesures paysagères peuvent être réalisées en parallèle à ce futur tracé.</p> <p>A l'automne 2015, les communes de Sonceboz à Villeret ont été informées qu'un projet de planification agricole était en cours. Ce projet de planification agricole pourrait déboucher sur la mise en place d'un syndicat d'améliorations foncières. Dans cette perspective, la création d'une piste cyclable éloignée de la route sera aussi envisageable, en remplacement ou en complément des travaux prévus sur la route cantonale.</p>	
<p>Objectif de la mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eliminer le point noir pour les cycliste en réalisant une liaison sûre et attrayante aux écoliers à vélo ainsi qu'aux autres cycliste (sportifs, cyclotouristes). - Rendre possible la réalisation d'un itinéraire SuisseMobile entre La Chaux-de-Fonds et Bienne. 	
Priorité de la mesure selon la région : A	<p>Etat de la coordination :</p> <p>Coordination en cours (bandes cyclables sur la route cantonale)</p> <p>Information préalable (piste pour le cyclotourisme hors route cantonale,)</p>
Degré de maturité de la mesure :	

Description et illustration de la mesure

Localisation de la mesure selon projet OPC (trait rouge)

Itinéraire potentiel pour le cyclotourisme hors de la route cantonale (trait-tillé bleu).

**Responsabilité :**

Office des Ponts de Chaussé

Autres organes concernés :

- Association régional Jura-Bienne (suivi)
- Parc naturel régional de Chasseral
- Communes de Villeret et Cormoret

Démarches et étapes de mise en œuvre (:

1. Sur route cantonale : selon planification de l'OPC
2. Piste de cyclotourisme hors route cantonale : à évaluer en fonction d'opportunités (Améliorations foncières).

Réalisation :

- 2017 -2020
- À une date ultérieure
- Tâche permanente

Coûts et clé de répartition des frais (bandes cyclables sur la route cantonale) :

- Canton : 2.8 millions
- Communes : entretien (la piste cyclable est considérée comme un trottoir).
- Total : 2.8 millions

Evaluation de la mesure :

- La mesure est nécessaire pour supprimer le point noir.
- D'un point de vue des trajets pour les loisirs, le cyclotourisme et les trajets pour les écoliers, il serait peut-être plus favorable, y compris économiquement, de réaliser la piste cyclable en dehors la route cantonale en passant par les dessertes agricoles.

Conflits :


- Berges de la Suze (variante sur la route cantonale)

Dépendance avec d'autres mesures

-

Documentation

► Motion P. Amstutz, 2010 ► Etude de planification pour le trafic cycliste Courtelary – La Cibourg, bureau planum biel ag sous mandat de l'OPC, octobre 2013 ► Rapport de travail sur les itinéraires pour la pratique du vélo quotidien et du cyclotourisme dans le Vallon de Saint-Imier – Montagne du Droit, ARJB, mars 2013. ► SuisseMobile ► Projet de planification agricole, le Terrien.

MD-LR.04 – Renan – La Cibourg – Mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons	
Etat : octobre 2016	N° 1 ^{ère} CRTU : <i>Nouvelle mesure</i>
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Entre la route de l'Horloge et le chemin qui va au camping de La Cibourg, les piétons et les cyclistes qui parcourent les itinéraires nationaux SuisseMobile doivent cheminer le long de la route cantonale. Au croisement qui permet de se rendre au camping, l'itinéraire de cyclotourisme oblige les cyclistes à traverser la route cantonale et réaliser un « tourner-à-gauche » sur une route non sécurisée pour ce type de manœuvre.</p> <p>Ce secteur est donc dangereux et des mesures pour assurer la sécurité des usagers de ces itinéraires sont nécessaires.</p> <p>Ce point noir est déjà signalé dans le projet SuisseMobile 2030 (liste des améliorations nécessaires sur le réseau SuisseMobile) ainsi que dans la première CRTU en lien avec le projet de développement du Camping de la Cibourg (mesure B7).</p>	
<p>Objectif de la mesure :</p> <p>- assurer la sécurité des usagers et des personnes qui pratiquent la mobilité douce sur les itinéraires SuisseMobile.</p>	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Information préalable
Degré de maturité de la mesure :	
<p>Description et illustration de la mesure</p> <p>Comme l'indique la figure ci-dessous, la mesure consiste à réaliser une piste cyclable bidirectionnelle (trait rouge) le long de la route cantonale sur environ 300 mètres. Cette piste cyclable pourra aussi être empruntée par les piétons.</p> <p>La traversée de la route sera sécurisée par un îlot.</p>	
	
<p>Responsabilité :</p> <p>Office des Ponts de Chaussé</p>	<p>Autres organes concernés :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Communes de Renan et La Ferrière</p>
Démarches et étapes de mise en œuvre : -	
<p>Réalisation :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020</p> <p><input type="checkbox"/> À une date ultérieure (après 2021)</p> <p><input type="checkbox"/> Tâche permanente</p>	<p>Coûts et clé de répartition des frais :</p> <p>- Canton :</p> <p>- Autre :</p> <p>- Total : non connu</p>
Evaluation de la mesure : -	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation : ► Etude de planification pour le trafic cycliste Courtelary – La Cibourg, bureau planum biel ag sous mandat de l'OPC, octobre 2013 ► SuisseMobile 2030.	

MD-LR.05 – Moutier – Voie mobilité douce sur les berges de la Birse	
Etat : octobre 2016 <i>N° 1^{ère} CRTU : Nouvelle mesure</i>	
Contexte de la mesure : La conception directrice Moutier 2030 indique comme mesure importante pour la mobilité douce la réalisation d'une étude pour examiner si une voie piétonnière tout au long de la Birse (de la gare à la rue de l'industrie) est possible, en relation avec les travaux concernant la revitalisation de la Birse et l'aménagement de ses berges.	
Objectif de la mesure : - créer une « voie piétonne / cyclable » qui relie les différents « pôles » de la ville de Moutier.	
Priorité de la mesure selon la région : B	Etat de la coordination : Information préalable
Degré de maturité de la mesure :	
Description et illustration de la mesure Mesure non illustrée.	
Responsabilité : Commune de Moutier	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi) <input checked="" type="checkbox"/> Office des Ponts de Chaussé
Démarches et étapes de mise en œuvre : -	
Réalisation : <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure (après 2021) <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - Canton : - Autre : - Total : non connu
Evaluation de la mesure : - Mesure à coordonner avec d'autres et à réaliser en fonction d'opportunités (aménagement des berges de la Birse).	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation : ► Plan directeur Moutier 2030	

MD-A.01 – Péry - Bienne – séparation du trafic rapide et du trafic lent dans les Gorges du Taubenloch	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : B11.07	
Contexte de la mesure : <p>Dans les gorges du Taubenloch entre Péry et Bienne les véhicules lents et les vélos doivent emprunter la seule voie qui existe (semi-autoroute). Cette situation est dangereuse. Par ailleurs, elle ne permet pas la pratique du cyclotourisme, c'est pourquoi l'itinéraire n°64 de SuisseMobile recommande de réaliser le tronçon Bienne – Sonceboz avec le train.</p> <p>Arriver rapidement à une solution pour ce tronçon permettra de compléter une lacune majeure dans le réseau de cyclotourisme suisse.</p> <p>Cette mesure figure dans la CRTU du Jura bernois à titre informatif, c'est la confédération qui est en charge de ce dossier. U</p>	
Objectif de la mesure :	
- réaliser une voie spécifique pour les véhicules lents dans les Gorges du Taubenloch	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Coordination en cours
Degré de maturité de la mesure :	
Description et illustration de la mesure	
Mesure non illustrée.	
Responsabilité : Office des routes (OFROU)	Autres organes concernés : <input checked="" type="checkbox"/> Office des Ponts et Chaussées <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi) <input checked="" type="checkbox"/> Association seeland.biel/bienne
Démarches et étapes de mise en œuvre : -	
Réalisation : <input checked="" type="checkbox"/> 2017 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure (après 2021) <input type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts et clé de répartition des frais : - Confédération : - Canton : - Total : non connu
Evaluation de la mesure :	
- Mesure très importante pour la pratique du cyclotourisme dans le Jura bernois, rend les liaisons Moutier – Bienne et La Chaux-de-Fonds – Bienne possibles.	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures -	
Documentation : ►	

MC – Mesures concernant la mobilité combinée et partagée

MC-P – Places de parcs Park-and-Rail (P+R)	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : B9	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Sur la base d'un nombre de place disponible dans les différents « corridors » de transports (étude Hartmann), la première CRTU a fait la liste du nombre de places P+R qui pouvaient bénéficier d'une subvention cantonale pour chaque arrêt TP.</p> <p>La mise à jour de ce travail est réalisée par cette fiche de mesure. A relever que l'inscription des places P+R dans le PRR est nécessaire pour obtenir la subvention cantonale.</p>	
<p>Objectif de la mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Donner le nombre potentiel de places P+R par corridor et de manière indicative par arrêt TP pouvant être subventionnées par le canton - Donner les démarches nécessaires pour réaliser les projets et faire leur suivi. 	
Priorité de la mesure selon la région : -	Etat de la coordination : En cours
<p>Description et illustration de la mesure</p> <p>Cette mesure n'est pas illustrée.</p>	
<p>Responsabilité :</p> <p>Office des Ponts de Chaussé</p> <p>Communes concernées</p>	<p>Autres organes concernés :</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi)</p>

Démarches et étapes de mise en œuvre :

1. Les démarches établies dans la première CRTU pour sélectionner les communes ayant droit à une subvention cantonale en cas de projet restent valides. Ces démarches de la première CRTU sont les suivantes :
 - a) la région considère que les places de parking proches des gares mais gratuites et sans contrôle ne peuvent être considérées comme des places P+R. Ainsi, les places pour les communes de Corgémont, Cortébert, Villeret, Renan, Pontenet, Malleray, Court et Crémines ne sont pas des places P+R, elles sont reportées ailleurs pour être des places supplémentaires pouvant bénéficier d'une subvention. Ainsi, 58 places supplémentaires sont mises à disposition des différents corridors (33 places dans le Vallon de Saint-Imier, 25 places entre Tavannes et Moutier), cf. Rapport explicatif pour le Tableau de synthèse concernant ces chiffres.
 - b) Vu le nombre élevé de places disponibles pour le corridor de Tramelan (35), la région propose qu'une partie des places (20) soit affectées au corridor TP de Vallée de Tavannes – Moutier – Grandval ou les besoins en places P+R sont potentiellement plus grands. Au total => 47 places subventionnables seront ainsi disponibles pour le corridor Moutier – Tavannes.
 - c) Vu que les places à disposition pour le corridor TP de La Ferrière (3) ne répondent pas à un besoin (pas de politique de parcage dans cette commune), la région demande un report de ces places sur le corridor TP du Vallon de Saint-Imier. Au total => 88 places subventionnables pour le corridor Frinwillier – Renan.
 - d) Les 28 places disponibles pour le corridor de La Neuveville sont affectées pour la commune de La Neuveville, en coordination avec les besoins des autres communes de la rive gauche.
 - e) La région propose les lots de places P+R dans les endroits opportuns. Les endroits opportuns identifiés sont les suivants : Moutier / Crémines / Reconvilier / Tavannes / Tramelan / Sonceboz / Courtelary / Saint-Imier / Sonvilier / Frinwillier / Péry / La Neuveville. Ces endroits sont retenus parce qu'ils drainent des utilisateurs et/ou il y a une politique de gestion des parkings vers la gare.
 - f) La répartition dans les différents endroits est indicative et doit être revue en fonction des projets réalisés.
2. Les communes informent la région de leurs besoins dans ce domaine. Les besoins des communes sont reportés dans la CRTU et inscrits dans le Plan du réseau routier, cette étape étant nécessaire à leur financement.
3. Le nombre de places P+R pouvant potentiellement bénéficier d'une subvention cantonale est fixé par la CRTU et contraignant, selon la liste fournie ci-dessous.
4. Seules les places de parcs P+R répondant à un besoin clairement avéré et présentant un bon rapport coût-bénéfices pourront bénéficier d'une subvention cantonale ; cette vérification est du ressort de l'OPC.

Réalisation :

- 2017 -2020
- À une date ultérieure
- Tâche permanente

Coûts et clé de répartition des frais :

- 40% des coûts pris en charge par le canton
- Le solde est à la charge de la commune

Evaluation de la mesure :

- Cette mesure n'est de loin pas la plus importante pour le Jura bernois. Seul les places P+R de Moutier répondent à notre avis à un besoin d'importance régionale, étant donné qu'elles permettent aux habitants de la couronne de Moutier d'utiliser les TP, notamment pour les trajets pendulaires entre Moutier – Granges nord – Bienne (- Berne).

Conflits : -**Dépendance avec d'autres mesures**

- Projets de restructurations autour des gares (Moutier, Tramelan)

Documentation ► PRR 2013

Liste des places P+R, évolution, nombre de places pouvant être subventionnées :

N° mesure	Commune	Nb places 2012	Nb places actuel	Remarques / informations	Nb places disponibles dans le corridor	Estimation des besoins P+R
MC-1-a	Moutier	119	119	Site déjà bien pourvu mais passablement rempli notamment par des utilisateurs jurassiens ; évaluer si des compléments sont nécessaires. P+R à prendre en compte en cas de réalisation du projet de restructuration du sud de la gare	47 (42 selon le PRR)	-
MC-1-b	Reconvilier	0	0	0 place existante. Site à examiner en parallèle avec le projet de requalification de la route vers la gare. Utilisateurs en provenance de Loveresse, Saules, Saicourt et du Petit-Val.		20
MC-1-c	Tavannes	12	12	12 places existantes. Site prioritaire à développer pour des utilisateurs en provenance du Fuet – Bellelay, du Petit-Val et de Tramelan – Les Franches-Montagnes		15
MC-1-d	Valbirse	0	0	Quelques places P+R sont à prévoir en cas de réalisation de l'arrêt TP de La Cray/Pré Vercelin et de mise en place d'une politique de parcage, pour les utilisateurs en provenance de Champoz par exemple.		(5)
MC-1-e	Crémines	0	0	0 place existante (places disponibles sans frais). Site à examiner si une politique de parcage voit le jour.		(5)
MC-1-f	CJ / Tramelan	0	0	0 place existante.	15 (20 selon le PRR)	15
MC-1-g	Péry	0	0	En lien avec la ligne de bus pour Boujean un P+R est justifié à Péry, d'autant plus que l'utilisation de cette ligne s'avère concluante.	78 (78 selon le PRR)	15
MC-1-h	Sonceboz	17	17	17 places existantes. Complément éventuel des places existantes.		10
MC-1-i	Courtelay	19	19	19 places existantes		5
MC-1-j	Saint-Imier	26	26	26 places existantes		10
MC-1-k	Saint-Imier, La Clef	0	0	Quelques places P+R sont à prévoir en cas de réalisation de l'arrêt TP de la Clé à Saint-Imier et de mise en place d'une politique de parcage		(10)
MC-1-l	Sonvilier	0	0	0 place existante.		5
MC-1-m	Sauge (Frinvilier)	4	4	4 places existantes. Site prioritaire à développer car draine des villages avec peu de moyens d'utilisation des TP.		15
MC-1-n	La Neuveville	12	12	12 places existantes. Site prioritaire à compléter. 30 places selon le PRR, y compris pour Douanne.	28 (30 selon le PRR)	30

MC-B – Places de parcs Bike-and-Rail (B+R)	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : B9	
<p>Contexte de la mesure :</p> <p>Dans le Jura bernois, les projets de places B+R, s'ils sont justifiés et répondent aux prescriptions de l'arrêté du Conseil-Exécutif n° 1254 du 1^{er} juillet 2009⁶, peuvent obtenir une subvention cantonale (40% des coûts).</p> <p>La réalisation de places sécurisées vers les gares ne doit pas être uniquement réservée aux grandes villes. L'apparition des vélos à assistance électrique, par exemple, demande une sécurisation des places de parcs pour les vélos vers les gares, car le prix d'achat de ces vélos ne permet pas aux utilisateurs de risquer qu'ils soient endommagés ou volés à la gare. L'accroissement de l'utilisation de ces vélos électriques est très élevé ces dernières années et doit être pris en considération pour que ces nouveaux utilisateurs puissent bénéficier de bonnes conditions-cadres.</p> <p>A relever toutefois que les installations B+R réalisées ou en cours de réalisation dans le Canton de Berne le sont dans des communes généralement de plus de 10'000 habitants (selon liste des projets avec permis de construire dans le PRR), sauf exceptions (Jegensdorf, 5'000 habitants et Herzogenbuchsee, 6'900 habitants).</p>	
<p>Objectif de la mesure :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Donner la priorité à Moutier pour un projet B+R dans le Jura bernois et coordonner son éventuelle réalisation avec d'autres mesures de la CRTU. - Faire le suivi des projets, trouver des mesures incitatives pour la pratique de la mobilité combinée qui soient applicables pour des communes de taille moyenne (1'000 – 4'000 habitants) 	
Priorité de la mesure selon la région : -	Etat de la coordination : Selon liste ci-dessous
<p>Description et illustration de la mesure</p> <p>Cette mesure n'est pas illustrée.</p>	
<p>Responsabilité :</p> <p>Office des Ponts de Chaussé</p> <p>Commune de Moutier</p>	<p>Autres organes concernés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Association régional Jura-Bienne (suivi) <input checked="" type="checkbox"/> Parc régional Chasseral <input checked="" type="checkbox"/> Pro Vélo Bienne – Seeland – Jura bernois
<p>Démarches et étapes de mise en œuvre :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dans les conditions actuelles au niveau de la mobilité douce dans le Jura bernois, un projet du type B+R, avec des places sécurisées doit être envisagé en premier lieu à la gare de Moutier. La justification et la suivante : <ol style="list-style-type: none"> a) Nombre d'habitants ; b) Qualité de la desserte difficile à assurer avec le bus dans les quartiers à l'ouest de la ville ; c) Temps de parcours et dénivelés faibles entre la zone d'activité des Laives, la commune de Perrefitte et la gare. 2. D'autres emplacements B+R seront à terme envisageables à La Neuveville, Saint-Imier, Reconvilier, Tavannes, ces endroits ayant été identifiés dans l'analyse des Forces-Faiblesses et besoins d'interventions. 3. Pour les autres gares, la mise en place de mesure de sécurisation des vélos devrait passer par un projet-pilote. La sécurité doit pouvoir se faire à moindre coûts pour les communes de petite et moyenne taille. 	
<p>Réalisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 2017 -2020 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente 	<p>Coûts et clé de répartition des frais pour le B+R :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 40% des coûts pris en charge par le canton - Le solde est à la charge de la commune <p>Coûts non évalués pour le projet-pilote de boîtes à vélos</p>

⁶ Cet arrêté n'a pas pu être trouvé sur le site du Canton malheureusement

Evaluation de la mesure : - La réalisation d'un B+R est justifiée à Moutier mais les conditions de sa réalisation doivent être étudiées dans le détail (évaluation du rapport coûts – bénéfiques / emplacement / coordination avec les projets de réaménagements des espaces publics au nord et au sud de la gare / création des conditions favorables à la mobilité douce sur toute la traversée de Moutier / relation avec la mise en place en discussion à Moutier d'un système type Velib).
Conflits : -
Dépendance avec d'autres mesures - Secteur de restructuration d'importance régionale du secteur sud de la gare de Moutier
Documentation : ► PRR 2013 ► Conception Moutier 2030

Liste des mesures et description :

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Etat de la coordination
MC-02.01 : Moutier, projet de station B+R	Moutier est la seule gare indiquée dans le Jura bernois	Moutier, CFF, OPC	Information préalable
MC-02.02 : Projet – pilote de boîtes à Vélos	<p>Dans le cadre de ses activités liées au développement durable et de son programme « Vivre le Parc », le parc étudie la faisabilité de l'implantation de « boîtes à vélos » dans 1-2 gares de la région. Les objectifs sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sécurité pour les usagers assurée et incitation à la mobilité combinée - créer un objet modulable et avec un design (mobilier urbain) intéressant - matériaux et construction 100% locale - le parc gère les aspects administratifs (location des places). 	PNRC ARJB Entreprises de TP Communes concernées	Projet à développer en fonction des opportunités, en Information préalable

D. Suivi des mesures (controlling)

D.01 – Suivi des mesures inscrites dans la CRTU	
Etat : octobre 2016 N° 1^{ère} CRTU : D1	
Contexte de la mesure : Le suivi des mesures et les changements dans leur priorisation est à établir lors de la révision des CRTU.	
Objectifs de la mesure: Contrôle périodique des mesures contenues dans la CRTU. Priorisation de ces mesures en fonction des modifications du contexte.	
Priorité de la mesure selon la région : A	Etat de la coordination : Coordination réglée
Description et illustration de la mesure - pas nécessaire	
Responsabilité: Association régionale Jura-Bienne	Autres organes concernés <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT et OPC) <input checked="" type="checkbox"/> Communes du Jura bernois
Démarches et étapes de mise en œuvre : 1. Le contrôle des mesures prises, des projets qui en découlent et leur efficacité est réalisé dans le cadre de la révision quadriennale des CRTU. 2. Le suivi des mesures en cours fait partie des tâches permanentes de l'ARJB.	
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> 2016 -2020 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Clef de répartition des frais de réalisation <input checked="" type="checkbox"/> Confédération (CHF 2'000.-) <input checked="" type="checkbox"/> Canton (CHF 0.-)
Evaluation de la mesure : La mesure est nécessaire au rythme de révision des CRTU.	
Conflits : -	
Dépendance avec d'autres mesures : -	
Documentation	