

Conception régionale des transports et de l'urbanisation pour le Jura bernois

CRTU 2021

Synthèse

Le dossier se compose de :

- » **Synthèse**
- » Rapport explicatif
- » Fiches de mesure
- » Carte
- » Annexes

Table des matières

1. Contexte général	1
2. Principaux éléments concernant l'urbanisation	4
3. Principaux éléments concernant les transports.....	7
4. Conception directrice du développement régional.....	10
5. Tableau de synthèse des mesures de la CRTU 2021.....	11
6. Perspectives pour les travaux régionaux d'ici à la prochaine CRTU	17

1. Contexte général

QU'EST-CE QUE LA CRTU ?

Les Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation sont des outils d'aménagement qui découlent de la mise en place de la Stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale (SACR) ; avec ces outils, le Canton vise une planification concertée de l'urbanisation et des transports à l'échelle de grandes régions.

PRINCIPAUX BUTS DE LA CRTU

La Conception régionale des transports et de l'urbanisation du Jura bernois est un outil de planification du développement des transports et de l'urbanisation. Ses rôles principaux consistent à :

- **Déterminer les projets prioritaires à une échelle régionale ;**
- **Servir de base à la synthèse cantonale, laquelle reprend les projets qui doivent figurer dans les planifications financières du canton.**

RÉALISATION DES TRAVAUX

La CRTU 2021 a été réalisée par Jb.B sur mandat du Canton. Le canton de Berne émet des consignes auxquelles les régions doivent apporter des réponses. La carte d'ensemble de la CRTU doit être réalisée avec un système d'information géographique sur la base d'un modèle de données établi par le canton. Des éléments variés tels que l'évolution démographique, le schéma régional des transports, les réserves en zones à bâtir, etc. sont examinés et servent de base pour la description des enjeux et des mesures à réaliser pour un développement territorial durable. La commission aménagement du territoire et développement territorial durable de Jb.B accompagne la réalisation des travaux.

ETAPES DE LA PLANIFICATION

Les CRTU doivent être révisées tous les 4 ans afin de correspondre aux programmes de politique d'agglomération et aux différentes planifications financières du canton de Berne. Ainsi, la révision de la 2^e CRTU – approuvée en mars 2017 – a déjà commencé en 2018. Les principales phases de réalisation de la CRTU 2021 ont été les suivantes :

- Novembre 2018 – janvier 2020 : élaboration du projet de CRTU 2021.
- Août 2019 – novembre 2019 : rencontres bilatérales avec les communes principalement concernées par la CRTU.
- Février – mars 2020 : Phase d'information-participation auprès des communes ; deux séances d'informations publiques ont été réalisées à Court le 25 février et Sonceboz-Sombeval le 26 février.
- Après corrections, la CRTU est envoyée pour examen préalable au canton. L'examen préalable est effectué entre fin août et fin décembre 2020.
- Nouvelles corrections apportées selon les réserves formulées par le canton et nouvelles rencontres avec les communes concernées par des modifications majeures.
- Approbation par l'AG de Jb.B le 21 avril 2021.

PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR RAPPORT À LA 2^{ÈME} CRTU

Prise en compte des décisions de la Confédération dans le cadre du financement des infrastructures ferroviaires d'ici à 2035 (PRODES 2035)

Le 9 février 2014, le peuple suisse a approuvé l'arrêté fédéral portant sur le Financement et l'Aménagement de l'Infrastructure Ferroviaire (FAIF). Cette votation a impliqué un changement d'organisation au sein des cantons concernant la manière de financer les infrastructures ferroviaires. Les projets inscrits comme prioritaires dans ce programme seront examinés par l'Office des transports de la Confédération et un paquet de mesures d'investissements a été validé par les chambres fédérales.

Par rapport à la CRTU précédente, la tendance pour les transports publics dans le Jura bernois s'est fondamentalement améliorée. Il y a quelques années, les discussions portaient sur le fait d'assainir ou non le tunnel du Weissenstein, sur le maintien ou non de la voie CFF dans la vallée de Tavannes ou encore sur le financement de la gare de La Clé à Saint-Imier. Aujourd'hui les investissements très importants ci-dessous sont décidés :

- Assainissement du tunnel du Weissenstein (travaux en 2024) ;
- Projet RIM : rénovation intégrale et modernisation sur la ligne Sonceboz-Moutier (2025) ;
- Nouvelle gare à La Clé à Saint-Imier (2024) ;
- Déplacement de la gare de Villeret (date non connue).

Certaines demandes du Jura bernois n'ont pas été prises en considération dans ce programme, notamment les doubléments de voies à La Heutte et à Cortébert ainsi que la nouvelle gare à Bévillard. Concernant le doublement à La Heutte, les investissements actuellement prévus sur la ligne 226 (cf. Chapitre 3) pourraient faire accepter à l'Office fédéral des transports de nouveaux investissements. En effet, afin que l'offre dans l'ensemble du Jura bernois puisse à terme s'améliorer, l'OFT peut entrer en matière sur des investissements non prévus dans le programme PRODES (principe de compatibilité ascendante).

Enfin, on relèvera que ces prochaines années, le doublement de la voie à Gléresse et le projet de voie rapide entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds vont se réaliser ; ces projets pourraient aussi avoir un effet positif sur l'offre en transports publics dans le Jura bernois.

- ⇒ Ces décisions d'investissements ferroviaires ont et auront une influence très importante dans le futur pour le Jura bernois ; elles débloquent des projets de développements urbains (La Clé à Saint-Imier), elles incitent à repenser les

aménagements autour des gares en faveur de la mobilité combinée, elles permettront nous l'espérons de meilleurs horaires et correspondances, si possible avant 2035.

- ⇒ L'adaptation à ces décisions d'investissements par la région et les communes prend donc une place importante dans cette CRTU 2021 et constituera un travail sur le long terme.

Transports motorisés individuels : prise en compte de la forte croissance des déplacements

Les projections concernant l'ensemble des moyens de transports indiquent dans les années à venir une forte augmentation des déplacements dans la région. L'aboutissement de l'A16 provoque une forte augmentation du trafic dans le Jura bernois, qui doit être maîtrisée dans les agglomérations au moyen de mesures d'accompagnement. Cette augmentation du trafic doit être prise en compte au niveau de la vision du développement régional. Il devient en effet nécessaire pour le Jura bernois d'agir dans le domaine du report modal, c'est-à-dire dans le report du trafic routier vers un mode de transport plus respectueux de l'environnement (transports publics, mobilité douce). Cette exigence n'est pas l'apanage des milieux urbains denses, elle peut aussi très bien s'appliquer à une majorité des habitants du Jura bernois. Ce thème sera central pour la CRTU 2021 et les planifications suivantes, en lien avec le renouvellement des infrastructures ferroviaires mentionnées ci-dessus.

Une coordination entre le Jura bernois et Bienne devient un point essentiel pour les raisons suivantes :

- Engorgements du trafic dans l' « entonnoir » des Gorges du Taubenloch ;
- Collaborations récemment instaurées dans le domaine du co-voiturage ;
- Gestion de la mobilité pendulaire aux Champs de Boujean.

Le Jura bernois est une partie des problèmes – mais aussi des solutions – pour la mobilité en ville de Bienne. La ville de Bienne, dans sa stratégie globale de mobilité 2018-2040, entend plafonner les transports individuels motorisés au niveau de 2017 ; elle n'arrivera pas à ce résultat sans une amélioration de l'offre TP du Jura bernois en direction des Champs de Boujean et de la gare de Bienne.

Prise en compte de l'évolution démographique

La croissance démographique dans le Jura bernois ces dernières années a nécessité d'adapter les modèles statistiques à la hausse. Les scénarios du canton de Berne tablent désormais sur une croissance de 9 à 22 % d'ici 2045.

Scénarios	2010	2015	2025	2035	2045	Différence 2015-45	Variation [%] 2015-45
selon stat BE « moyen »	51'668	53'543	56'332	59'673	61'643	8'100	15.1%
selon stat BE « haut »	51'668	53'543	57'321	61'997	65'197	11'654	21.8%
selon évolution 2010-15	51'668	53'543	57'293	61'043	64'793	11'250	21.0%

Depuis que les scénarios démographiques sont réalisés pour les CRTU, la réalité atteint toujours les scénarios « haut » voire les dépasse. Ce phénomène est encore plus marqué dans le Seeland et à Bienne. Néanmoins, cette croissance démographique s'est réduite à partir de 2015. Entre 2015 et 2019, le Jura bernois n'a gagné « que » 515 habitants.

Autres éléments

Des études récentes ou planifications ont aussi été prises en considération pour la rédaction des Fiches de mesures et des parties contraignantes du rapport explicatif. On citera notamment les études de la Conférence régionale des transports (notamment celle concernant la ligne Sonceboz-Moutier), le nouveau Plan sectoriel Vélo, une coordination avec le programme d'agglomération de Bienne, etc.

ELÉMENTS DU DOSSIER

En plus de la présente synthèse, le dossier de la CRTU 2021 est complété par :

- Le rapport explicatif
- Les fiches de mesures
- La carte CRTU
- Le rapport d'information-participation
- Le rapport d'examen préalable

PARTIES CONTRAIGNANTES DU DOSSIER ET DÉFINITION DES ÉTATS DE COORDINATION

Les éléments contraignants de la CRTU 2021, approuvé par les délégués de Jb.B, sont les suivants :

- a) Chapitres du Rapport explicatif suivants :
 - Etat des lieux, analyse Force – Faiblesse et besoins d'intervention (Chapitre 4)
 - Principes de développement, Conceptions directrices et stratégies de mise en œuvre (Chapitre 5).
- b) Les fiches de mesures et leur report sur la carte CRTU.

Le niveau de « contraintes » des mesures est différent selon l'état de coordination inscrit dans les fiches de mesures :

- **Mesures en Coordination réglée** : tous les partenaires sont d'accord, la mesure peut se réaliser d'un point de vue du canton, de la région et des communes ;
- **Mesures en Coordination en cours** : impliquent que la justification de la mesure est admise par tous les partenaires et que son acceptation et sa réalisation sont probables ;
- **Mesures en Information préalable** : intentions de la région et/ou des communes qui doivent encore être justifiées de manière plus approfondies avant d'être mises en œuvre ; l'issue de la réalisation de ces mesures en information préalable reste ouverte et n'est nullement contraignante pour le canton.

On relèvera que la CRTU déploie ses effets sur le long terme. Par exemple, l'emplacement d'un développement urbain décidé dans la CRTU devient un élément contraignant pour la commune concernée. En tant qu'outil de développement régional, la CRTU ancre des développements sur le long terme sur lesquels il n'est pas possible de revenir parfois, quel que soient les changements d'avis des aménagistes ou des personnes au sein des communes.

2. Principaux éléments concernant l'urbanisation

PÔLES POUR L'HABITAT RECONNUS D'IMPORTANCE CANTONALE

Dans sa synthèse des CRTU¹, le canton de Berne reconnaît 24 secteurs prioritaires pour l'urbanisation sur l'ensemble de son territoire, dont 3 dans le Jura bernois, à savoir :

- Le secteur de La Clé, à Saint-Imier (pôle habitat futur) ;
- Le secteur d'Espace-Birse, à Valbirse (pôle habitat, projet en cours de construction) ;
- Le secteur nord et sud de la gare de Moutier (secteur de restructuration, en projet).

Les communes concernées par ces projets sont invitées à mettre en œuvre ces projets selon les démarches et conditions du plan directeur cantonal et de la CRTU. Pour le pôle de La Clé à Saint-Imier, Jb.B a soutenu la candidature du Parc régional Chasseral pour un projet-modèle de développement territorial 2020-2024 ; ce projet de développement a été soumis à l'ARE mais n'a pas été retenu ; une étude pour le développement global de ce secteur reste toutefois pertinente.

¹ Ces pôles sont inscrits dans la Fiche de mesure A_08 du plan directeur

PÔLES POUR L'HABITAT D'IMPORTANCE RÉGIONALE

Six pôles habitat dans la zone à bâtir actuelle et future sont désignés dans la CRTU en coordination en cours ou en information préalable. Pour certains de ces pôles, les communes sont actives et essaient de les réaliser en parallèle à la révision de leur PAL, ce que la région salue. D'autres pôles ne sont pas « actifs » mais restent des endroits stratégiquement importants ; la région et les communes souhaitent leur maintien dans la CRTU (terrains Longines à Saint-Imier, Les Chênes à La Neuveville).

Les projets qui ne sont pas encore dans la zone à bâtir sont à intégrer dans les réflexions que les communes devront réaliser lors de la révision de leur PAL. Il est important de relever que les nouvelles zones à bâtir d'une certaine taille (plus de 1 ha) devront obligatoirement être inscrites dans la CRTU en coordination réglée afin d'être approuvées par le Canton (références : loi sur les constructions et plan directeur).

PÔLES D'ACTIVITÉS EXISTANTS

Dans le domaine des pôles d'activités existants, le principal enjeu de cette révision constitue l'avenir du site de Longines, à Saint-Imier. Les projets de réaffectation des bâtiments et de restructuration du secteur se heurtent à plusieurs écueils (SDA, patrimoine). Étant donné l'importance de ce pôle économique pour la région et le canton, il est proposé d'inscrire le secteur de restructuration Les Noyes / Longines comme étant d'importance cantonale. Il est ainsi demandé à la commune de développer une vision d'ensemble pour ce secteur à travers une planification (étude de base ou ZPO).

Dans la CRTU précédente, les communes de Tramelan et Tavannes ont accepté que les pôles d'activités Les Pontins à Tavannes et Les Brues à Tramelan soient transformés en pôles mixtes ou destinés à l'habitat. Les communes concernées n'ont pas encore statué précisément sur ces deux objets, leur PAL étant en cours de révision. La région pense toutefois que les propositions déterminées dans la CRTU approuvées en 2018 et validées à l'époque par les exécutifs communaux restent tout à fait valables et ne souhaite pas revenir sur les décisions prises à l'époque.

La région est en discussion avec le canton pour assouplir les règles au niveau de la qualité de la desserte nécessaire pour le développement de pôles. En effet, certaines entreprises générant des déplacements routiers mais peu d'emploi ont leur place vers les bretelles autoroutières et n'ont pas besoin d'une qualité de desserte TP. En l'état actuel des discussions, le canton ne souhaite pas revoir l'ordonnance qui fixe cette règle de desserte.

PÔLES D'ACTIVITÉS FUTURS

Une stratégie régionale est proposée dans cette CRTU 2021. En voici les grandes lignes :

- Pour le Vallon de Saint-Imier, la réalisation d'un pôle industriel d'importance cantonale à Sonceboz est une opportunité à saisir. Le développement industriel à Saint-Imier doit être assuré sur le long terme. Une réflexion d'ensemble entre La Clé, Les Noyes et Longines est conseillée. Pour les autres communes, les réserves suffisent et peuvent prioritairement absorber les besoins de l'économie locale.
- Les réserves existantes à Tramelan doivent pouvoir être utilisées. Une vision globale du développement du site des Lovières est souhaitée pour ce pôle d'activité d'importance cantonale dont le développement à court et moyen terme n'est pas assuré puisque la question fondamentale de la propriété foncière n'est pas réglée.
- Pour la Vallée de Tavannes et la Prévôté, les réserves existantes ont peu été utilisées ces quatre dernières années, mais la zone industrielle de Moutier est bientôt totalement remplie. Au niveau de la qualité de la desserte, on relèvera que des possibilités d'amélioration existent à Court en lien avec le projet de rénovation de la voie CFF (passage sous voie prévu). Par

contre, un arrêt à Bévillard ne se fera pas dans les 15-20 prochaines années et la question de la qualité de la desserte pour la zone d'activité de Pré Vercelin doit être examinée dès à présent sans l'option « rail ».

Selon la région, il est toujours nécessaire de réaliser de nouvelles zones d'activités dans la Vallée de Tavannes, mais cet objectif se confronte à un obstacle. La gestion intercommunale des zones d'activités n'est pas assez précisément définie dans le plan directeur cantonal. En l'absence d'un cadre plus précis donné par le canton, il sera impossible de trouver des solutions adéquates pour le développement de zones d'activités dans le Jura bernois, en particulier dans la Vallée de Tavannes où plusieurs zones d'activités devraient être ouvertes pour répondre aux besoins et répartir la pression foncière sur plusieurs exploitations agricoles.

NIVEAU DE CENTRE

La définition d'un niveau de centre est importante d'un point de vue de l'aménagement du territoire. En effet, pour le calcul des besoins théoriques en zones à bâtir, les centres de niveau 3 et 4 peuvent faire valoir une dynamique démographique théorique plus importante que les autres communes du Jura bernois, et peuvent ainsi avoir plus de marge de manœuvre pour de nouvelles mises en zone à bâtir. Le niveau de Centre joue également un rôle pour l'implantation d'infrastructures et de services d'importance régionale ou cantonale.

Centres de niveau 3 :	Centres de niveau 4 :		
Moutier	Sonceboz-Sombeval	Tramelan ²	La Neuveville
Saint-Imier*	Tavannes	Valbirse	

DÉTERMINATION DES BESOINS EN ZONES À BÂTIR

Les communes et le canton établissent désormais les développements futurs et besoins en fonction des typologies communales décrites dans la Fiche A_01. Afin de tenir compte de la proximité de l'agglomération biennoise, la région proposera à l'occasion d'une prochaine révision du plan directeur que les communes de Plateau de Diesse et d'Orvin soient considérées comme des « Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain ».

Conclusions concernant les zones habitat, mixtes, centres :

- Les pôles habitats maintenus dans la CRTU sont les plus essentiels pour la région, certaines communes lors de leur révision de PAL mettent en œuvre les recommandations de la CRTU et l'évolution est globalement positive de ce point de vue ;
- Le processus de densification est assez difficile, mais en cours dans la plupart des communes du Jura bernois. Comme prévu les possibilités de mise en zone sont restreintes. Il est encore trop tôt pour faire un bilan des PAL révisés ;
- Avec la réalisation prochaine de l'arrêt à la Clé, le développement du pôle habitat proche de cet arrêt peut commencer ;
- Deux nouveaux secteurs de restructuration sont définis à proximité des gares de Court et Saint-Imier.

Conclusions concernant les zones d'activité :

- Une approche pragmatique est adoptée pour trouver des solutions rapides mais aussi mettre en place une stratégie et des outils pour le long terme.
- Le canton va se pencher sur le cadre pour la réalisation de zones d'activités intercommunales, afin de remédier aux blocages dans la Vallée de Tavannes et, dans quelques années, dans le Vallon de Saint-Imier.

² Pour des questions relevant de décisions cantonales dans la politique régionale, Tramelan et Saint-Imier restent des centres « interchangeable » malgré nos demandes réitérées. Un changement de ce statut est à demander dans le cadre des révisions du plan directeur cantonal et non pas par la CRTU.

3. Principaux éléments concernant les transports

PROJETS D'INVESTISSEMENTS DANS L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE : GROS IMPACT SUR L'INTERMODALITÉ

Par rapport à la CRTU précédente, la situation au niveau des investissements dans l'infrastructure ferroviaire s'est largement améliorée. En effet, le financement de l'assainissement du tunnel du Weissenstein est approuvé, la nouvelle gare de la Clé se réalisera en 2024, le financement du déplacement de la gare de Villeret est aussi assuré, et les CFF vont totalement rénover en 2025 la voie et les gares entre Sonceboz et Moutier.

En outre, des travaux sont aussi prévus pour les gares de Tramelan (CJ), Moutier, Sonceboz, et d'autres peut-être selon décisions à venir prochainement (La Heutte, Péry). Enfin, le BLS va rénover gares et viaducs en parallèle à l'assainissement du tunnel du Weissenstein.

Ainsi, les projets d'investissement fleurissent, et comme effet collatéral de nombreuses communes réalisent et/ou vont réaliser des travaux de requalification de leurs espaces-gares (projets en cours à notre connaissance à La Neuveville, Sonceboz, Reconvilier, Court, etc.).

Tous ces travaux sont d'une grande importance et constituent une opportunité unique pour les communes concernées ; c'est l'occasion d'offrir à la population du Jura bernois :

- des horaires plus systématiques et de meilleures correspondances ;
- des gares plus attrayantes comme lieux de rencontres, d'activités ou de logements ;
- des accès améliorés et sécurisés pour les piétons, les vélos, les personnes à mobilité réduite ;
- des gares qui soient adaptées à la mobilité actuelle et du futur (bornes électriques, place à disposition pour bus autonomes, etc.) ;
- etc.

La région souhaite saisir cette occasion pour permettre aux communes de transformer les gares en véritables « hubs » de mobilité ; comme le montre le rapport explicatif, c'est le bon moment pour la région de travailler sur les questions de transfert modal.

Des rencontres régulières entre communes et représentants des CFF devraient être mises sur pied. Etant donné que les informations reçues concernant tous ces projets sont récentes, une intégration de tous les éléments dans la CRTU 2021 ne sera pas possible. Une description des éléments déjà connus et ou souhaités par la région figure dans les fiches de mesures consacrées aux transports publics régionaux.

PROJETS D'INVESTISSEMENTS DANS L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE : IMPACT SUR LES HORAIRES TP DU JURA BERNOIS

En 2019, la CRT 1 a réalisé une étude pour examiner si une amélioration des horaires était possible sur la ligne 226 Moutier – Sonceboz. Ce n'est malheureusement pas le cas. Heureusement, avec les investissements prévus sur cette ligne 226, les temps de parcours pourraient être un peu rétrécis. Par ailleurs, la qualité des horaires dans la Vallée de Saint-Imier pourrait aussi dépendre de ce point de croisement. La possibilité d'une amélioration des horaires dans la vallée de Tavannes et de correspondances valables au nœud de Moutier pourrait alors se concrétiser, si les trains peuvent se croiser à la gare de La Heutte.

L'Office fédéral des transports et le canton examinent actuellement comment les horaires dans tout le Jura bernois pourraient être améliorés. La réalisation d'une gare de croisement à La Heutte est étudiée dans ce cadre. On relèvera enfin que cette gare de croisement, si elle est réalisée, permettrait de ne plus faire croiser les trains à Péry, ce qui permettrait de facto d'améliorer fortement la sécurité dans cette gare, actuellement très problématique.

ETUDES TP DE L'AGGLOMÉRATION BIENNOISE

La CRT1 et la ville de Bienne vont réaliser un concept pour les transports publics pour Bienne et ses environs. Ces travaux auront une influence probable sur la conception des lignes de bus dans le Jura bernois (lignes Champs de Boujean – Péry / lignes de Bus en direction du Plateau de Diesse et de La Neuveville, etc.). Une adaptation des transports de l'agglomération biennoise est aussi vue dans l'optique des projets de développements urbains et industriels du Jura bernois (pôle habitat de Champ l'Allemand à Péry, desserte des zones d'activités actuelles et futures de Sonceboz).

L'autre étude en cours de la ville de Bienne traite spécifiquement la mobilité dans les Champs de Boujean. Directement concerné, le Jura bernois est aussi actif dans cette étude et des propositions de mesures (co-voiturage, horaires des bus à Péry, allongement des bus jusqu'à Sonceboz, etc.) seront peut-être inscrites dans la prochaine CRTU ou le prochain schéma régional d'offre.

PROJETS D'INVESTISSEMENTS DANS L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE (HORS AUTOROUTE)

Les mesures considérées comme prioritaire (Liste A) par le canton dans sa synthèse des CRTU précédentes sont les suivantes :

Nom de la mesure	Investissements [millions CH]	Remarques
Lamboing, traversée du village	1.9	Réalisé
Reconvilier, Espace-gare	0.9	Réalisation en cours
Orvin, traversée du village	0.7	Projet, réalisation à court terme
Renan – La Cibourg (sécurité)	0.3	Projet, réalisation prévue en 2022
Courtelary, Contour Wittmer (sécurité)	0.1	Réalisé

Les mesures considérées comme étant moins prioritaires (Liste B) sont les suivantes :

Nom de la mesure	Investissements [millions CH]	Remarques
Moutier, Requalification de la route cantonale	2.5	Non retenu dans la synthèse cantonale, mais volonté OPC- Commune de Moutier d'avancer par étapes
Tavannes, Requalification de la route cantonale	2.5	Cf. commentaire ci-dessous

Les mesures prioritaires ont depuis été réalisées ou sont en passe de l'être. Concernant la liste B, la mesure de contournement de Loveresse a été abandonnée par l'OPC, qui a mis sa priorité sur la requalification de la route cantonale de Reconvilier. Les deux projets de requalification de routes à Tavannes et Moutier retenus dans la synthèse cantonale ne sont pas considérés comme réalisables par le canton, les coûts estimés étant trop élevés. La traversée de Tavannes n'est plus considérée comme une priorité par la commune, au contraire de Moutier où des discussions concrètes avec l'OPC ont lieu.

La région est d'avis que des travaux de requalification sur la route cantonale de Tavannes se justifient toujours et maintient la fiche de mesures à ce propos telle que décidée lors de la CRTU précédente.

MESURES POUR LE TRAFIC CYCLISTE QUOTIDIEN

Les mesures suivantes étaient considérées comme prioritaires (Liste A) par le canton :

Nom de la mesure	Investissements [mio CH]	Remarques
Cormoret-Villeret, bandes cyclables	2.8	Projet, retard dans la réalisation, prévue en 2022
Renan – La Cibourg, sécurité piétons et cyclistes	0.3	Projet en cours
Court-Moutier, cyclotourisme Gorges de Court	non chiffrés	Projet, faibles coûts prévus
Péry-Bienne, voie lente Gorges du Taubenloch	non connus	Projet de la Confédération

Le début des travaux à Cormoret-Villeret et Renan sont prévus pour 2022. Des discussions sont en cours avec les communes de Moutier et de Court pour améliorer la sécurité des cyclistes dans les Gorges de Court et l'OPC est chargée de proposer un projet. Dans les mesures moins prioritaires (Liste B) figure uniquement la création d'une voie cyclable le long de la Birse à Moutier. Ce projet est en attente de l'élaboration de la partie aval du Plan directeur des Eaux de la Birse.

MESURES CONCERNANT LA MOBILITÉ DE LOISIRSItinéraires de cyclotourisme

La majorité des propositions de modifications d'itinéraires pour les parcours SuisseMobile de cyclotourisme inscrites lors des CRTU précédentes sont approuvées par les partenaires concernés. Des discussions avec la commune de Saicourt sont en cours afin de planifier le tronçon entre Bellelay et Les Genevez de l'itinéraire régional n° 23. Les autres modifications planifiées sont en attente de l'approbation du plan de quartier du parc éolien de Jeanbrenin qui permettrait de régler la question d'un tronçon problématique vers la Bise de Cortébert.

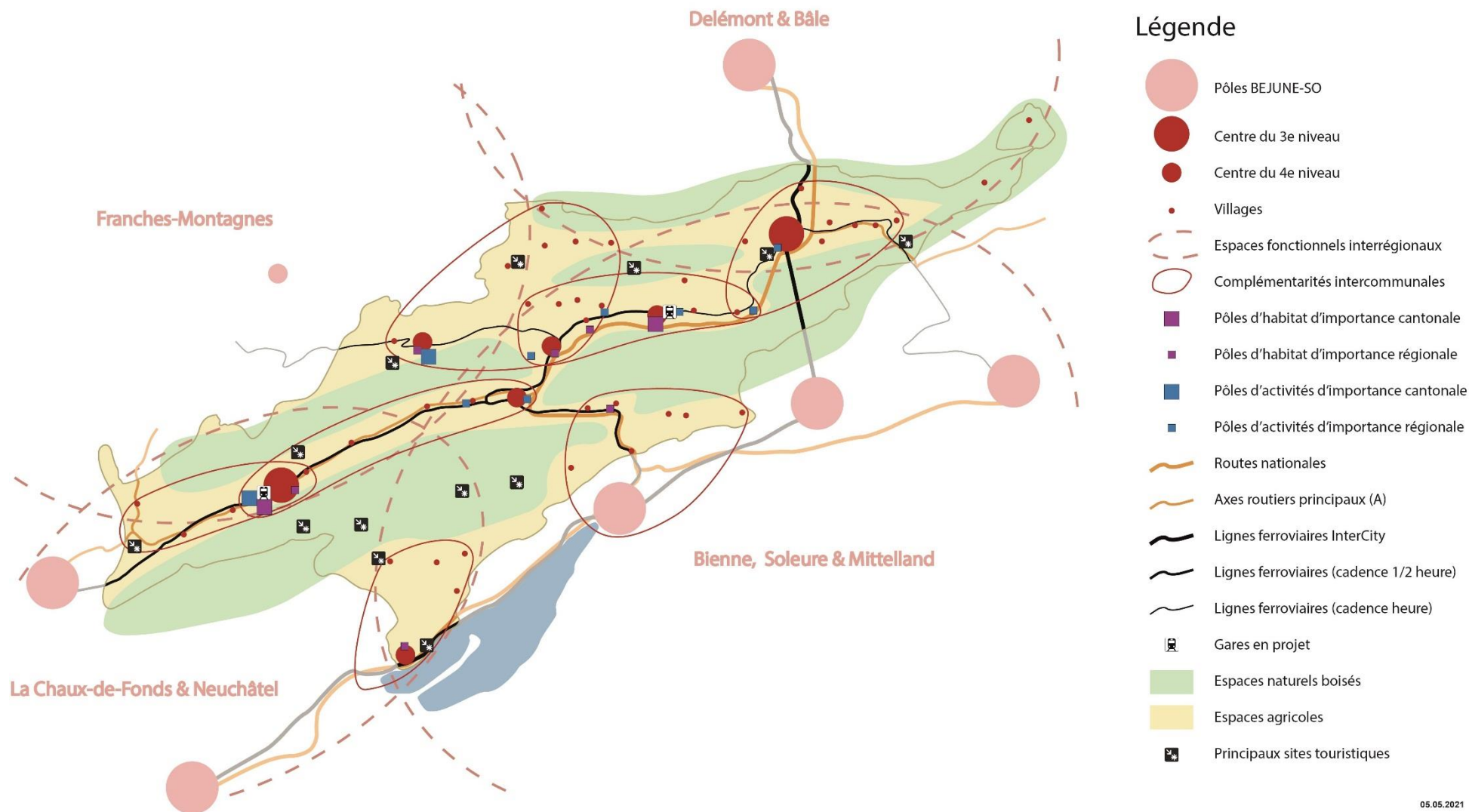
Itinéraires VTT

Une refonte des itinéraires VTT a été réalisée au moyen d'un plan directeur régional adopté par les communes du Jura bernois en juin 2020. Cette planification fait l'objet d'une fiche de mesure dans la CRTU. Un projet de balisage et de communication soutenu par la Nouvelle Politique Régionale (NPR) est également en cours de réalisation en partenariat avec Jura bernois Tourisme.

Principales conclusions et perspectives pour la prochaine CRTU dans le domaine des transports :

- Les bonnes nouvelles d'un point de vue des TP dans la région sont les investissements désormais assurés pour le tunnel du Weissenstein et le projet de rénovation intégrale de la voie CFF entre Moutier et Sonceboz.
- La rénovation des gares offre des opportunités importantes pour adapter ces lieux à la mobilité du futur. La CRTU 2021 donne une vue d'ensemble de l'état de l'adaptation des gares à la LHand et autres mesures de sécurité.
- La région travaille plus activement avec la ville de Bienne, notamment pour éviter des engorgements dans le Taubenloch et aux Champs de Boujean, mais aussi en vue de mieux relier le Jura bernois à Bienne, et pas seulement au point de chute de la gare (développement de l'offre vers les champs de Boujean nécessaire).
- Il y a très peu d'actions ou de réalisations dans les domaines de la mobilité douce et de la requalification des routes cantonales, contrairement au reste du canton. Ceci nécessitera une correction puisque les chiffres et analyses du rapport explicatif indiquent une forte tendance à l'augmentation de la mobilité individuelle dans le Jura bernois.

4. Conception directrice du développement régional



5. Tableau de synthèse des mesures de la CRTU 2021

N° mesure	Nom de la mesure	Coordination				Investissements [mio CHF]	Horizon				Suivi		Remarques
		Existant	Réglée	En cours	Info préa		< 2024	2024-2027	2028-2031	2031 <	Tâche perma	Région	
	JB.U-A.1 - Besoins en surface pour l'urbanisation												
JB.U-A.1.1	Coordination régionale des plans d'aménagements locaux		X			//					X	X	Travaux de base – pas de modification majeure
JB.U-A.1.2	Suivi du développement de l'urbanisation		X			//		X				X	Travaux de base – pas de modification
	JB.U-PH - Secteurs d'habitat dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt cantonal ou régional												
JB.U-PH.1.1	Valbirse, Espace-Birse, secteur d'importance cantonale destiné à l'habitat		X			//		X				X	Première phase de constructions réalisée.
	JB.U-PH.2 – Secteurs en zone à bâtir d'importance régionale destinés à l'habitat												
JB.U-PH.2.2	Saint-Imier, Terrain Longines, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante					X			X			X	Le propriétaire foncier n'a pas de projet actuellement. Ce secteur reste important pour le développement futur et reste en information préalable.
JB.U-PH.2.3	Péry, Champs l'Allemand, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante		X			//			X			X	La commune développe ce secteur avec une ZPO. Les propriétaires ont été contactés. Cette mesure est reprise dans le PA Bienne/Lyss : Mesure S-SW horizon : A (2024-2027).
JB.U-PH.2.4	Tavannes, Les Pontins, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante			X		//			X			X	Ce pôle progresse en coordination en cours. Des solutions devront être trouvées au niveau de la desserte TP et de la sauvegarde de l'ISOS pour que la commune puisse entreprendre le changement d'affectation.
JB.U-PH.2.5	Tramelan, Les Brues, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante					X			X			X	Cette proposition de pôle fait sens sur le long terme selon le Canton. Il est à statuer dans la révision du PAL de Tramelan et à intégrer dans le développement d'une vision pour le secteur Lovières-Brues-Marelle.
	JB.U-PA – Pôles de développement économique d'importance cantonale et régionale												
JB.U-PA.1.1	Saint-Imier, La Clé, Pôle de développement économique d'importance cantonale		X			//		X				X	Pas de changements
JB.U-PA.1.2	Tramelan, Fin des Lovières, Pôle de développement économique d'importance cantonale		X			//		X				X	La CRTU préconise une vision d'ensemble du secteur Lovières-Brues-Marelle.
	JB.U-PA.2 - Pôles de développement économique d'importance régionale												
JB.U-PA.2.1	Corgémont, Es Cudries, pôle de développement économique d'importance régionale		X			//		X				X	Le pôle se remplit lentement.
JB.U-PA.2.2	Tavannes, Combe de Malvaux, pôle de développement économique d'importance régionale		X			//				X		X	La commune de Tavannes renonce au projet d'extension étant donné les refus réitérés du canton.
JB.U-PA.2.3	Moutier, Les Laives, Pôle de développement économique d'importance régionale		X			//		X				X	Ce secteur étant quasiment rempli, une inscription en pôle d'importance cantonale ne se justifie plus.
	JB.U-DH - Secteurs prioritaires pour le développement urbain futur												
JB.U-DH.1.1	Saint-Imier, La Clé, pôle d'importance cantonale pour la mise en zone destinée à l'habitat		X			//			X			X	Ce pôle est inscrit dans la Fiche A_08 du plan directeur cantonal. Les surfaces de ce pôle n'entreront pas dans le calcul du dimensionnement de la zone à bâtir de la commune.
JB.U-DH.2.1	La Neuveville, Les Chênes, pôle d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat					X			X			X	La commune souhaite maintenir la fiche, même si elle ne se réalisera pas avant plusieurs années.

N° mesure	Nom de la mesure	Coordination				Investissements [mio CHF]	Horizon					Suivi		Remarques
		Existant	Réglée	En cours	Info préa		< 2024	2024-2027	2028-2031	2031 <	Tâche perma	Région	Commune	
JB.U-DH.2.2	Reconvilier, Champs Biains, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat				X	1.06			X				X	Projet en cours, en parallèle avec la révision du PAL.
JB.U-DA.2 – Secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités														
JB.U-DA.2.1	Court, La Nancoran, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités			X		//			X				X	Le Beco insiste sur le manque de terrains disponibles. Entre ces trois pôles, la priorité de développement est donnée au pôle de Court, suite à la non-réalisation de l'arrêt TP de Bévillard. La rénovation de la gare de Court offre l'opportunité de réaliser un sous voie qui apporterait une desserte de qualité D et E à la Nancoran. Ceci dit, le développement d'au moins deux de ces pôles doit être visé à long terme afin de répartir la « pression » sur les activités agricoles.
JB.U-DA.2.2	Valbirse, La Cray/Pré Vercelin, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités			X		//				X			X	
JB.U-DA.2.3	Loveresse, Pont du Moulin, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités			X		//					X		X	
JB.U-DA.2.4	Sonceboz-Sombeval, Blanches Terres, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités			X		//		X					X	
JB.U-A.5 - Réseau régional de centres														
JB.U-A.5-a	Moutier centre de niveau 3		X			//							X	Pas de modifications
JB.U-A.5-b	Saint-Imier centre de niveau 3		X	X		//							X	Pas de modifications
JB.U-A.5-c	Tramelan centre de niveau 3		X	X		//							X	Changement à demander par la commune de Tramelan lors une révision du Plan directeur BE
JB.U-A.5-d	Sonceboz-Sombeval centre de niveau 4		X			//							X	Corgémont est retiré
JB.U-A.5-e	Tavannes centre niveau 4		X			//							X	Reconvilier est retiré
JB.U-A.5-g	Valbirse centre de niveau 4		X			//							X	Demande acceptée par le Canton
JB.U-A.5-h	La Neuveville centre de niveau 4		X			//							X	Approbation de ce niveau de centre sans Le Landeron
JB.U-RD - Secteurs à réhabiliter ou à densifier via une planification d'ensemble														
JB.U-RD.1 – Secteurs d'importance régionale pour la restructuration de pôles industriels														
JB.U-RD.1.1	Péry - Rondchâtel - Vigier, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones industrielles				X	//				X			X	Pas de projet à notre connaissance
JB.U-RD.1.2	Reconvilier, Centre - Boillat, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones industrielles				X	//		X					X	Pas de projet à notre connaissance
JB.U-RD.1.3	Saint-Imier, Rue des Noyes - Longines, secteur d'importance cantonale pour la restructuration de zones industrielles			X		//		X					X	La restructuration s'effectue via différents plans de quartier. Suite à l'intégration de Longines au secteur, proposition de passage en importance cantonale.
JB.U-RD.2 – Secteurs d'importance régionale pour la restructuration des zones habitat ou mixte														
JB.U-RD.2.1	Moutier, Aménagement des espaces Gare-Nord et Gare-Sud, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes		X			//		X					X	La planification de la réhabilitation de l'espace nord de la gare est relativement avancée. L'espace sud de la gare représente un chantier plus important et plus long, qui sera orchestré au moyen d'une ZPO.
JB.U-RD.2.2	Reconvilier, Gare et alentours, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes			X		//			X				X	En parallèle de la mise aux normes de la gare selon la LHand, la commune va réaliser une requalification de l'espace gare ainsi que de la route cantonale, y compris les accès direction Saules.

N° mesure	Nom de la mesure	Coordination				Investissements [mio CHF]	Horizon				Suivi		Remarques
		Existant	Réglée	En cours	Info préa		< 2024	2024-2027	2028-2031	2031 <	Tâche perma	Région	
JB.U-RD.2.3	Tramelan, Gare et alentours, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes			X		//			X			X	Intégration du secteur de la gare dans la vision du secteur Lovières-Brues-Marelle.
JB.U-RD.2.4	Saint-Imier, Nord de la gare, secteur d'importance régional pour la restructuration de zones habitat ou mixtes				X	//			X			X	La commune a demandé l'intégration dans la CRTU de ce secteur pour lequel une réflexion globale a lieu.
JB.U-RD.2.5	Court, Espace gare, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes			X		//		X				X	La commune planche sur le projet « Espace Gare » et a demandé son intégration dans la CRTU.
JB.U-A.7 - Offre, répartition et financement des équipements publics													
JB.U-A.7	Offre, répartition et financement des équipements publics	X				//					X	X	Modifications mineures apportées
JB.U-A.8 - Urbanisation vers l'intérieur													
JB.U-A.8.1	Echange d'informations	X				//					X	X	
JB.U-A.8.2	Adaptation de la réglementation			X		//		X				X	
JB.U-A.8.3	Conception directrice et plan directeur communal			X		//		X				X	Les fiches U8.03 Politique foncière, U8.4 Conception directrice et U8.5 Plan directeur communal ont été fusionnées dans cette fiche.
JB.U-A.8.4	Compensation régionale. de terrains à bâtir				X	//		X				X	
JB.U-A.9 - Coordination entre urbanisation et politique du 3ème âge													
JB.U-A.9	Coordination entre urbanisation et politique du 3ème âge			X		//					X	X	Tâche permanente
JB.U-LRS - Limites régionales à l'urbanisation													
JB.U_LRS.1-35	Limites régionales contraignantes, selon la carte CRTU			X		//					X	X	Ces limites sont reprises des plans directeurs régionaux approuvés et n'ont pas été retravaillées depuis la 1ère CRTU
JB.U-LRA.1-98	Limites régionales non contraignantes, selon la carte CRTU			X		//		X				X	Pas de modification depuis la 1ère CRTU.
JB.T-D.3 - Définition, réalisation et entretien des parcours pour la pratique du cyclotourisme et du VTT													
JB.T-D.3.1	Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance nationale n°7			X		//		X				X	Modification de tracé pour éviter la route Les Breuleux-La Ferrière.
JB.T-D.3.2	Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°23			X		0.06		X				X	Voir si réalisé
JB.T-D.3.3	Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°50				X	//		X				X	s.b/b assure le suivi de ce dossier. La modification du tracé par le nord du lac est pour l'heure impossible.
JB.T-D.3.4	Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°54				X	0.10		X				X	Pas de modification pour l'heure, en attente de la réalisation d'un tronçon en lien avec le Plan de quartier éolien de Jeanbrenin.
JB.T-D.3.5	Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°64		X			//		X				X	Séance avec l'OPC le 04.11.2019 pour les Gorges de Court. La modification de tracé à Espace Birse a été réalisée.
JB.T-D.3.6	Nouvel itinéraire de cyclotourisme entre La Chaux-de-Fonds et Bienne				X	//		X				X	Propositions à réaliser sur le long terme.
JB.T-D.3.7	Définition, balisage et entretien des parcours VTT dans le Jura bernois		X			0.31		X					Le plan directeur VTT va être adopté par Jb.B en 2020.
JB.T-D.4 - Zones prioritaires pour la détente et les loisirs													
JB.T-D.4.1	Mont Soleil			X		//					X	X	Une étude de base sur les pôles et réseaux touristiques dans le Jura
JB.T-D.4.2	Chasseral sommet			X		//					X	X	

N° mesure	Nom de la mesure	Coordination				Investissements [mio CHF]	Horizon				Suivi		Remarques
		Existant	Réglée	En cours	Info préa		< 2024	2024-2027	2028-2031	2031 <	Tâche perma	Région	
JB.T-D.4.3	Tour de Moron			X		//					X	X	bernois est en cours d'élaboration par Jb.B.
JB.T-D.4.4	Pistes de ski de Tramelan - Mont-Tramelan			X		//					X	X	
JB.T-D.4.5	Pistes de ski des Bugnenets - Savagnières			X		//					X	X	
JB.T-D.4.6	Pistes de ski des Prés d'Orvin			X		//					X	X	
JB.T-D.4.7	Bison-Ranch			X		//					X	X	
JB.T-D.4.8	Nods			X		//					X	X	
JB.T-D.4.9	Rives du lac de Biemme			X		//					X	X	
JB.T-D.4.10	Bellelay. Saicourt			X		//					X	X	
JB.T-D.4.11	Zoo du Siki Ranch			X		//					X	X	
JB.T-D.4.12	Forum de l'Arc - HECL, Moutier			X		//					X	X	
JB.T-D.4.13	La Cibourg, Renan			X		//					X	X	
JB.T-D.4.14	Espace Défi - Les Lovières de Tramelan			X		//					X	X	
JB.P-A.5 – Autres mesures paysage													
JB.P-A.5	Champ d'aviation de Courtelary	X				//					X	X	Indication nécessaire sur la carte CRTU.
JB.P-A.6	Rives du Lac de Biemme			X		//			X		X		s.b/b est responsable de cette problématique
BBS.L-Ü.5	Revalorisation des ouvrages historiques dans le Jura		X			//					X	X	Cette fiche du PA Biemme/Lyss est reprise dans la CRTU
JB.P-A.7 - Mesures et projets dans les domaines de la nature et du paysage													
JB.P-S.7	Espaces verts structurants, corridors de migration			X		//		X				X	Mesures dessinées sur la carte CRTU, sans modifications depuis la première CRTU.
JB.P-P.7	Paysages à protéger et paysages agricoles à préserver		X			//		X				X	Mesures dessinées sur la carte CRTU, sans modifications depuis la première CRTU.
JB.P-A.8 - Mesures et projets dans les domaines de l'énergie													
JB.P-A.8.01	Filière bois-énergie				X	//			X			X	Jb.B fonctionne désormais comme centre régional de conseil en énergie. En cas de besoin, des fiches seront intégrées dans la CRTU.
JB.P-A.8.02	Plans directeurs communaux de l'énergie				X	//			X			X	
JB.P-A.9 - Parcs naturels régionaux du Chasseral et du Doubs													
JB.P-A.9	Parcs naturels régionaux du Chasseral et du Doubs		X			//					X	X	
JB.M – Mesures concernant la mobilité													
JB.TP-A - Mesures concernant les transports publics - Lignes nationales													
JB.TP-A.01	Moutier – adaptation de l'entrée en gare				X	50.00				X		X	
JB.TP-A.02	Gléresse - Doublement de la voie		X			400.00	X	X					Réalisation des travaux d'ici à 2025.
JB.TP-FL - Transports publics - Lignes régionales													
JB.TP-FL.01	Assainissement du tunnel du Weissenstein		X			145.00		X					Maintien via le Conseil fédéral et financement assuré. Travaux en 2024-2025.
JB.TP-FL.02	Crémines - gare de Gänsbrunnen		X					X					Mise en conformité LHand
JB.TP-FL.03	Crémines – gare du Zoo		X					X					Mise en conformité LHand
JB.TP-FL.04	Corcelles - gare				X			X					Mise en conformité LHand, examiner si des P+R sont envisageables
JB.TP-FL.05	Crémines – gare village				X			X					Mise en conformité LHand, examiner si des B+R sont nécessaires
JB.TP-FL.06	Grandval – gare		X					X					Examiner si des B+R sont nécessaires
JB.TP-FL.07	Moutier – gare				X			X					Mise en conformité LHand et requalification N et S
JB.TP-FL.08	Mesures d'accélération dans les gorges de Court				X	//				X			Mesure extrêmement coûteuse et à priori non-nécessaire (cf: TP-Reg.10). Maintien en information préalable en cas de non-réalisation d'autres mesures.

N° mesure	Nom de la mesure	Coordination				Investissements [mio CHF]	Horizon				Suivi		Remarques
		Existant	Réglée	En cours	Info préa		< 2024	2024-2027	2028-2031	2031 <	Tâche perma	Région	
JB.TP-FL.09	Court – gare		X					X					Mise en conformité LHand et nombreux autres travaux.
JB.TP-FL.10	Sorvilier - gare		X					X					La mise en conformité de la LHand jugée « disproportionnée » par l'OFT.
JB.TP-FL.11	Valbirse - Nouvel arrêt TP de La Cray/Pré Vercelin				X	3.50			X				Pas inclus dans PRODES 2030. Cette Fiche de mesures sera abrogée si la commune de Valbirse et d'accord.
JB.TP-FL.12	Valbirse – gare de Malleray		X					X					Mise en conformité LHand et nombreux autres projets
JB.TP-FL.13	Valbirse – gare de Pontenet	X								X			Gare déjà aux normes
JB.TP-FL.14	Reconvilier - gare		X					X					Mise en conformité LHand et nombreux autres projets
JB.TP-FL.15	Tavannes - gare		X					X					Mise en conformité LHand et nombreux autres projets
JB.TP-FL.16	Tramelan - gare			X				X					Travaux prévus, mais pas encore définis.
JB.TP-FL.17	Les Reussilles -gare	X								X			Pas de travaux prévus
JB.TP-FL.18	La Ferrière - gare	X								X			Pas de travaux prévus
JB.TP-FL.19	Renan - gare				X			X					Mise en conformité LHand problématique
JB.TP-FL.20	Sonvilier - gare	X								X			Gare déjà mise aux normes
JB.TP-FL.21	Saint-Imier– Nouvelle gare de La Clé		X			3.50		X					Travaux prévus en 2024
JB.TP-FL.22	Saint-Imier – gare centre	X								X			Demande de permis en cours. Réalisation en 2023 au plus tôt.
JB.TP-FL.23	Villeret - Déplacement de l'arrêt actuel vers les Faverges		X			4.00		X					Réalisation assurée. Financement via OFT, bien que hors de PRODES 2030
JB.TP-FL.24	Cormoret - gare	X								X			Pas de travaux prévus
JB.TP-FL.25	Courtelay - gare				X			X					La commune souhaite étudier la possibilité d'installer des bornes de recharges pour véhicules électriques.
JB.TP-FL.26	Cortébert - gare	X								X			ZPO 'Gare -Riaux' pour valoriser ce secteur central.
JB.TP-FL.27	Cortébert - Doublement de la voie				X	40.00			X				Maintien en cas de non-réalisation d'autres mesures.
JB.TP-FL.28	Corgémont - gare	X								X			Pas de travaux prévus
JB.TP-FL.29	Sonceboz - gare		X					X					Mise en conformité LHand et mobilité combinée
JB.TP-FL.30	La Heutte - gare			X				X					Mise aux normes de la longueur du quai.
JB.TP-FL.31	La Heutte-Péry - Doublement de la voie				X	38.00			X				Passé de coordination en cours à information préalable, maintien en cas de non-réalisation d'autres mesures.
JB.TP-FL.32	Péry - gare			X				X					Sécurisation du quai et mise en conformité LHand
JB.TP-FL.33	Frinvilier - gare				X			X					Allongement du quai
JB.TP-FL.34	La Neuveville -gare				X			X					Etude de de requalification de l'espace gare.
	JB.TIM – Transports individuels motorisés												
	JB.TIM-MàN - TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière												
JB.TIM-Màn.1	Romont – Requalification de la route cantonale		X			//		X					Nouvelle mesure concernant le réaménagement de la traversée de village de Romont.
JB.TIM-Màn.2	Tavannes - Requalification de la route cantonale			X		//			X				Considéré comme non prioritaire par le canton (rapport coûts - bénéfiques) et la région. Une étude de faisabilité de l'OPC en cours. la commune ne souhaite plus ce projet.
JB.TIM-Màn.3	Reconvilier - Requalification de la route cantonale à la hauteur de la gare			X		//		X					Ce projet passe en coordination réglée

N° mesure	Nom de la mesure	Coordination				Investissements [mio CHF]	Horizon					Suivi		Remarques
		Existant	Réglée	En cours	Info préa		< 2024	2024-2027	2028-2031	2031 <	Tâche perma	Région	Commune	
JB.TIM-MàN.5	Orvin - Réduction du transit de poids-lourds dans le village		X			//	X						X	Travaux planifiés et réalisés prochainement, hors programme d'agglomération.
JB.TIM-MàN.6	Moutier, Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale			X		//			X				X	Considéré comme non prioritaire (rapport coûts - bénéfiques) dans la synthèse cantonale. Reconfiguration et étapes des travaux en cours.
JB.TIM-MàN.7	Valbirse - Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale			X		//			X			X		Considéré comme non prioritaire (rapport coûts - bénéfiques) dans la synthèse cantonale. Forte volonté de la commune de faire avancer ce dossier et besoin avéré au vu du faible délestage A16.
JB.TIM-MàN.8	Sonceboz-Sombeval - Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale				X	//			X					Projet qui reste à long terme mais qui n'est pas prioritaire au regard des nombreux autres projets sur la communes de Sonceboz-Sombeval.
JB.TIM-MàN.9	Tramelan - Aménagement entre la frontière cantonale et les Reussilles		X			2.00		X						Projet inscrit dans le plan routier et réalisation à bout touchant.
TIM-A - TIM-CR Capacités routières														
JB.TIM-CR.1	Etude de corridor - Moutier - Roches - Communes du Grandval				X	//		X						Non repris dans planifications financières BE, projet à long terme. Une évaluation selon les données actualisées est à faire pour la prochaine CRTU
JB.MD - Mesures concernant la mobilité douce														
JB.MD-V.1	Tavannes - Tramelan - aménagements pour le trafic cyclable			X				X						Nouvelle fiche de mesure. Un couloir pour définir et réaliser une voie cyclable est inscrit dans le Plan sectoriel Vélo.
JB.MD-V.2	Court - Moutier – Aménagements pour le cyclotourisme			X				X						Un projet doit être élaboré par l'OPC pour sécuriser la traversée des gorges, pourra être réalisé rapidement
JB.MD-V.3	Cormoret - Villeret - Point noir routier et aménagements pour le cyclotourisme		X			2.80		X						Travaux prévus en 2022-25
JB.MD-V.4	Renan - La Cibourg - Mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons		X			0.30		X						Travaux en 2022-23
JB.MD-V.5	Moutier - Voie mobilité douce sur les berges de la Birse				X	//			X				X	Possibilité de réalisations et de financement via Plan directeur des eaux de la Birse, en suspend à Moutier.
JB.MD-V.6	Péry - Bienne - Séparation du trafic rapide et du trafic lent dans les gorges du Taubenloch		X			351.00		X						Projet du ressort de la Confédération, avant-projet déjà établi et travaux prévus en 2022.
JB.MD-A.7	Plateau de Diesse – Projet de trottoir et de bande cyclable		X			//	X							Nouvelle fiche concernant le projet de cheminement piéton et cyclable sur la route entre Diesse et Lamboing.
JB.MD-A.8	Mobilité douce sur la rive nord du lac de Bienne			X		//			X				X	Réalisation d'un cheminement pour la mobilité douce sur les anciennes voies de chemin de fer
JB.MC-P – Places de parcs Park and Rail (P+R)														
JB.MC-B – Places de parcs Bike-and-Rail (B+R)														
JB.MC-B.1	Moutier - projet de station B+R				X	//			X				X	Projet à développer en lien avec le pôle cantonal Espace gare Moutier.
JB.MC-B.2	Une offre adaptée à la région pour le dépôt de vélos dans les gares				X	//			X			X		Etablir les besoins pour toutes les gares de la région en lien avec les travaux de rénovation en cours.
JB.C - Suivi / controlling														

Fiches de mesure de la 2^e CRTU retirées de la CRTU 2021

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

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

U5-01-f Courtelary – Cormoret centre de niveau 4

U5-02 Projet-pilote de « Centres en réseau » dans la Vallée de Tavannes-Tramelan

TP-Reg.05 Tavannes – Mesures d'accélération sur le Plateau d'Orange

TIM-TV.01a Saint-Imier - Requalification de la route cantonale

TIM-TV.01b Saint-Imier - Plan général de la circulation

TIM-TV.04 Plateau de Diesse - Réalisation d'une zone 30 dans le village de Diesse + requalification de la route à Lamboing

TIM-S - Projets concernant les points noirs routiers

TIM-S.01-a Courtelary

TIM-S.01-b Renan

TIM-S.01-c Roches

TIM-C-01 Reconvilier - Contournement et accès direct à la jonction A16 de Loveresse

TIM-AC.01 Petit-Val - Agrandissement du gabarit du tunnel supérieur du Pichoux

TIM-VA.01 Tramelan - Voie d'accès au Parc d'Activités des Lovières

TIM-A.02 Moutier - Roches - Mesures de sécurité routière dans les gorges de Moutier

MD-LR.01 Pontenet - Loveresse - Piste cyclable réalisée

6. Perspectives pour les travaux régionaux d'ici à la prochaine CRTU

Les travaux de la région dans le domaine de l'aménagement du territoire et de la mobilité présentés dans la CRTU constituent un instantané d'une situation qui se modifie continuellement. Dans la durée, certaines thématiques de la CRTU s'inscriront dans le programme de législature de Jb.B et, de manière plus large, dans la stratégie économique de la CEP. Dans cette perspective, la région va travailler les prochaines années principalement sur les thématiques suivantes :

Mobilité douce, partagée, combinée :

Les analyses de la CRTU 2021 montrent qu'une forte augmentation des transports individuels motorisés (TIM) est encore attendue. Les tendances observées d'un point de vue de la mobilité sont les suivantes :

- Le Jura bernois est une région d'automobilistes. La part modale des TP y est la plus faible du canton, deux fois inférieure à l'avant-dernière région.
- Les mouvements pendulaires en direction des agglomérations se renforcent nettement.
- L'augmentation des pendulaires frontaliers est marquée.
- Les mesures en faveur de la mobilité douce restent timides, les projets de pistes cyclables avancent lentement, la réhabilitation des centres aussi, la mobilité piétonnière n'est pas abordée dans les PAL.

Ainsi, la situation au niveau du trafic va se péjorer et contrevient aux politiques publiques (notamment climatiques) et aux stratégies du canton (améliorer le report modal sur les TP) et de la ville de Bienne (par ex. : plafonnement des TIM dans la ville de Bienne). Afin de contrecarrer cette tendance, canton, région et communes devront mettre en œuvre les mesures suivantes :

- Accompagner la transformation des gares de tout le Jura bernois afin d'en faire autant que possible des hubs de mobilité (adaptation à la mobilité douce, meilleurs accès, politique de stationnement, etc)

- Pour le sud du Jura bernois : adapter les offres TP et de covoiturage en lien avec les études en cours et à venir importantes pour les TP : conception des TP 2040 / mobilité aux Champs de Boujean / adaptation de l'offre TP au tunnel de Gléresse.
- Veiller à ce que les infrastructures ferroviaires puissent assurer les horaires prévus dans les conceptions directrices des lignes du Jura bernois et assurer des correspondances correctes partout dans la région.
- Réexaminer et compléter les infrastructures pour la mobilité douce dans certaines parties du Jura bernois.

Au niveau de l'utilisation du train, déjà lors des travaux d'élaboration (2014-15) de PRODES 2035, les scénarios montraient une capacité insuffisante à répondre à la demande d'ici à 2030 sur les tronçons Sonceboz-Bienne et Bienne – La Neuveville ; ainsi de ce point de vue-là des solutions doivent être trouvées pour augmenter les capacités des trains ou transborder une partie des flux de personnes, notamment aux heures de pointes, sur des offre de bus parallèles ou tangentielles au rail.

Une qualité de desserte pour tout le monde :

Même si toutes les améliorations prévues se réalisent, l'étude réalisée par la CRT1 en 2019 a bien démontré que la marge de manœuvre va rester étroite, notamment pour assurer des correspondances à Moutier. Cette situation remet en cause des propositions de nouveaux arrêts (Bévilard / Moutier – Les Laives). Ainsi, il semble nécessaire de considérer qu'il n'y aura plus de nouvelles gares et que certaines gares actuelles doivent être la solution pour les problèmes de qualité de desserte encore présents dans le Jura bernois. En effet, il reste les problèmes majeurs suivants :

- Sonceboz : très faible proportion d'habitants bénéficiant d'une qualité de desserte (58% contre une moyenne cantonale de 84%³) et zone d'activité d'importance régionales des Blanches Terres prévue actuellement hors qualité de desserte ;
- Valbirse : très faible qualité de desserte pour cette commune (61% de la population est desservie ; cela laisse plus de 1'500 personnes hors qualité de desserte) – entreprises et zone d'activité non desservie par les TP ;
- Court : très faible qualité de desserte en moyenne (63% des habitants, soit 500 personnes hors desserte) et absence de desserte pour la zone d'activité actuelle et la zone d'activité potentielle de La Nancoran.

Dans ce contexte, la rénovation des voies et des gares doit être vue comme une étape pour que toute la population puisse se rendre rapidement en TP vers les centres du Jura bernois et ceux à l'extérieur. Certaines gares devront servir de plateformes TP pouvant accueillir, par exemple, des offres de bus desservant les quartiers non desservis à ce jour.

Zones d'activités :

Pour le secteur de Blanches Terres, un suivi de la situation est important pour savoir si sa réalisation est possible à court terme. Si ce n'est pas le cas, alors la situation au niveau des outils et des possibilités de mise en zone pour des activités sera à réévaluer rapidement pour tout le Jura bernois.

Pour les sites potentiels mais actuellement hors de la zone à bâtir, en l'état actuel, la région est confrontée à un plafond de verre et ne peut guère aider les communes et entreprises.

1. Un cadre de travail pour les régions et les communes devrait être fixé dans le plan directeur cantonal, notamment afin de pouvoir réaliser des projets intercommunaux.
2. Une stratégie d'ensemble devrait être réalisée pour initier sur le long terme un processus permettant d'éviter des conflits avec les SDA et les exploitants concernés par ces secteurs potentiels.

³ OTP : Indication sur le degré de desserte des communes BE, état selon offre TP 2017 et habitants 2016