

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

CRTU 2021

Rapport explicatif

Version approuvée – avril 2021

Participation publique du : 14 février – 27 mars 2020

Examen préalable du : 31 août 2020 – 31 décembre 2020

Les chapitres 4. Analyse des forces, faiblesse & besoins d'interventions et 5. Principes de développement, Conceptions directrices & Stratégies de mise en œuvre sont contraignants pour les autorités.

Approuvé par l'association Jb.B lors de l'assemblée générale des délégués le :

Jura bernois.Bienne

La présidente,

Certifié exact par Jura bernois.Bienne (Jb.B) :

Bévilard, le
Jura bernois.Bienne

Le directeur,

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

Le dossier se compose de :

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

Rédaction

Jura bernois.Bienne
Route de Sorvilier 21
2735 Bévilard

Arnaud Brahier, Alix Dettwiler, Jérôme Fallot

Suivi des travaux : commission aménagement du territoire et développement territorial durable de Jb.B
Validation du changement des états de coordination : comité de Jb.B

1. Sommaire, liste des figures et tableaux

1.1. Sommaire

1. SOMMAIRE, LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX.....	3
1.1. SOMMAIRE.....	3
1.2. LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX.....	4
2. INTRODUCTION	6
2.1. ORIGINES ET CADRE INSTITUTIONNEL.....	6
2.2. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES CRTU.....	6
2.3. RAPPORT ENTRE LA CRTU ET LES AUTRES PLANIFICATIONS REGIONALES	8
2.4. PLACE DE LA CRTU DANS LES INSTRUMENTS DE PLANIFICATIONS ET DE FINANCEMENTS DU CANTON DE BERNE	8
2.5. PRINCIPALES REMARQUES CONCERNANT LES CRTU PRECEDENTES DU JURA BERNOIS.....	9
2.6. SYNTHÈSE CANTONALE DES PREMIÈRES CRTU	9
2.7. MESURES DE LA 2 ^E CRTU DU JURA BERNOIS RETENUES DANS LA SYNTHÈSE CANTONALE.....	11
2.8. PRINCIPAUX BUTS DE LA CRTU 2021	12
2.9. PILOTAGE, CALENDRIER DES TRAVAUX ET ORGANISATION DE PROJET.....	12
2.10. STRUCTURE DE LA CRTU 2021	15
2.11. ÉLÉMENTS NON TRAITÉS EN PROFONDEUR DANS LA CRTU 2021	16
3. DONNÉES DE BASES & SUIVI DES CRTU PRÉCÉDENTES.....	17
3.1. ESPACE GÉOGRAPHIQUE	17
3.2. ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE RÉCENTE ET PERSPECTIVES	17
3.3. ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE RÉCENTE ET PERSPECTIVES.....	23
3.4. ÉVOLUTION RÉCENTE DANS LE DOMAINE DE L'URBANISATION ET PERSPECTIVES	27
3.4.8. ZONES D'ACTIVITÉS : ÉTAT DES LIEUX, TYPOLOGIE ET PROPOSITION RÉGIONALE DE DÉVELOPPEMENT	37
3.5. ÉVOLUTION DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS PUBLICS ET PERSPECTIVES	48
3.6. ÉTAT DES LIEUX DANS LE DOMAINE DES TIM.....	59
3.7. ÉTAT DES LIEUX DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ DOUCE.....	68
3.8. ANALYSE DE LA RÉPARTITION MODALE	72
3.9. ANALYSE DES MOUVEMENTS PENDULAIRES.....	72
4. ANALYSE DES FORCES-FAIBLESSES & BESOINS D'INTERVENTIONS	79
4.1. ANALYSES FFOM ET BESOINS D'INTERVENTIONS DANS LES DOMAINES DE L'URBANISATION.....	79
4.2. ANALYSES FFOM DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS PUBLICS.....	85
4.3. ANALYSES FFOM DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS	87
4.4. ANALYSES FFOM DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ DOUCE	89
4.5. ANALYSES FFOM DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ COMBINÉE & LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ	90
5. PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT, CONCEPTIONS DIRECTRICES & STRATÉGIES DE MISE EN ŒUVRE	92
5.1. PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENTS.....	92
5.2. CONCEPTION DIRECTRICE – PROJET DE TERRITOIRE POUR LE JURA BERNOIS.....	93
5.3. CONCEPTIONS SELON LES TYPES D'ESPACES DÉFINIS DANS LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL	98
5.4. CONCEPTIONS SOUS-RÉGIONALES.....	101
6. PRINCIPALES RÉFÉRENCES	106
7. LISTE DES ABRÉVIATIONS	107
8. ANNEXES.....	108
ANNEXE I : TABLEAU DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES IMPORTANTES DANS LE JURA BERNOIS.....	108
ANNEXE II : LISTE DES PLANIFICATIONS SECTORIELLES RÉGIONALES (BASES RÉGIONALES) PRISES EN COMPTE.....	109
ANNEXE III : RÉFLEXIONS SUR LE MONTANT DE LA TAXE SUR LA PLUS-VALUE À APPLIQUER DANS LA RÉGION	110
ANNEXE IV : ZONES DE RESTRUCTURATIONS DÉFINIES DANS LE CADRE DU PROJET DE CENTRES EN RÉSEAU	111

1.2. Liste des figures et tableaux

Figure 1 : Les 6 grandes régions du canton de Berne	6
Figure 2 : Schéma de l'intégration des CRTU dans les planifications sectorielles du canton de Berne	9
Figure 3 : Besoins financiers pour les mesures liées aux transports publics, par étape et par grandes régions	10
Figure 4 : Besoins financiers pour les mesures liées à la route, par étape et par grandes régions	10
Figure 5 : Répartition et échelonnement des besoins de financement pour le Jura bernois selon la synthèse cantonale	10
Figure 6 : Réponse des communes à la consultation sur la création de la Conférence régionale, début 2015	13
Figure 7 : organigramme du pilotage de la CRTU	13
Figure 8 : Carte des divisions régionales de la 1 ^{ère} CRTU et des fusions de communes réalisées entre 2013 et 2015	14
Figure 9 : Projection démographique 2008-2030, calcul de 2010	17
Figure 10 : Evolution de la population dans le Jura bernois et le Seeland selon différents scénarios de la 2 ^e CRTU	18
Figure 11 : Evolution de la population dans les différentes sous-régions entre 2008 et 2018	19
Figure 12 : Evolution démographique dans le Jura bernois d'ici 2030 selon le rapport IC de juillet 2017 ..	20
Figure 13 : Scénarios démographiques dans l'ancien district de Courtelary	20
Figure 14 : Scénarios démographiques dans l'ancien district de Moutier	20
Figure 15 : Scénarios démographiques dans l'ancien district de La Neuveville	21
Figure 16 : Projection de la population dans les régions administratives du Jura bernois, du Seeland et de Bienne	21
Figure 17 : Projection de la population dans les régions administratives du Jura bernois, du Seeland et de Bienne	22
Figure 18 : Scénarios démographique de l'OFS pour le canton de Berne	22
Figure 19 : Principales branches d'activités économiques en 2001, 2012 et 2016	23
Figure 20 : Evolution du nombre d'EPT dans les différentes sous-régions du Jura bernois et par secteur d'activité	24
Figure 21 : Evolution du nombre d'employés frontaliers dans le Jura bernois et Bienne entre 1996 et 2018	26
Figure 22 : Evolution comparée de l'urbanisation à Sonceboz-Sombeval dans les années 1939 - 1979 - 2019	28
Figure 23 : Résultats de la votation du 3 mars 2013 concernant la modification de la LAT	29
Figure 24 : Etat actuel et évolution attendue des pratiques communales dans le domaine de l'aménagement du territoire	31
Figure 25 : Typologie des communes et possibilités de mise en zone	32
Figure 26 : Besoins théoriques en zones à bâtir en 2019	33
Figure 27 : Réserves en zone à bâtir destinées à l'habitat, par commune et qualité de desserte en 2015 ..	36
Figure 28 : Réserves en zone à bâtir destinées aux activités, par commune et qualité de desserte en 2015	38
Figure 29 : Etat des lieux des zones d'activités d'importance cantonale et régionale (mise à jour dans le cadre du système de gestion des zones d'activités)	39
Figure 30 : Liste des logements potentiels dans des friches commerciales ou industrielles	44
Figure 31 : Evolution des logements vacants entre 2008 et 2013, pour les communes du projet de Centres en réseau	44
Figure 32 : Logements totaux et logements potentiels suite à des réhabilitations dans les communes du projet de Centres en réseau	45
Figure 33 : Évolution de la population âgée dans le Jura bernois	46
Figure 34 : Les transports en chiffres édition 2018, LITRA, 2018	49
Figure 35 : Représentation de la qualité de la desserte dans le Jura bernois	51
Figure 36 : Qualité de desserte et population concernée	51
Figure 37 : Evolution du nombre de passagers des transports locaux et régionaux dans les diverses régions du canton de Berne	52

Figure 38 : Points de croisements et assainissement des gares, état des lieux et besoins dans le Jura bernois	55
Figure 39 : Photomontage du futur arrêt de la Clé, © Saint-Imier	56
Figure 40 : Illustration du projet de liaison entre la H18 et la H20	60
Figure 41 : Baisse prévue du trafic entre 2012 et 2030 [%] sur la route cantonale entre Tavannes et Moutier, selon le Modèle Global des Transports	61
Figure 42 : Comptage 2017 sur dans la Vallée de Tavannes et les Gorges de Court et de Moutier.	62
Figure 43 : Trafic routier en 2012 dans le Cornet et les gorges	63
Figure 44 : Trafic routier en 2016 dans le Cornet et les gorges	63
Figure 45 : Liste des sites avec plus de 3 accidents dans le Jura bernois entre 2011 et 2013.....	64
Figure 46 : Evolution attendue du volume de trafic entre 2016 et 2040 selon le MGT, juillet 2019	66
Figure 47 : Etat actuel des infrastructures pour la pratique du vélo quotidien, dans le Jura bernois, par tronçons.....	70
Figure 48 : Répartition modale selon la distance parcourue	72
Figure 49 : histogramme sur les pendulaires dans le Jura bernois.....	73
Figure 50 : histogramme sur les pendulaires dans le Jura bernois.....	73
Figure 51 : histogramme sur les pendulaires dans le Jura bernois.....	74
Figure 52 : histogramme sur les pendulaires dans le Jura bernois.....	75
Figure 53 : Etat des lieux des itinéraires pour le cyclotourisme dans le Jura bernois.....	77
Figure 54 : Principes directeurs du développement, stratégie de mise en œuvre et effets visés	92
Figure 55 : conception directrice du Jura bernois	93
Figure 56 : carte du Jura bernois, selon le projet de territoire du canton de Bern	94
Figure 57 : Le Jura bernois dans le projet de territoire Suisse	95
Figure 58 : Conception directrice du schéma d'offre TP pour 2035	97
Figure 59 : Méthode de calcul du dimensionnement théorique des zones à bâtir	101
Figure 60 : Analyse de la Fiche A_01 du Plan directeur cantonal pour la région nord du Jura bernois.	102
Figure 61 : Analyse de la Fiche A_01 du Plan directeur cantonal pour la région sud du Jura bernois.	105
Figure 62 : Perception de la taxe sur la plus-value en fonction de son taux, de la taille des parcelles et du prix de vente au m2	110
Figure 63 : Délimitation du secteur de restructuration autour de la gare de Court	111
Figure 64 : Secteurs insuffisamment densifiés autour de la gare de Reconvilier et pôle habitat potentiel des Champs des Crêts.....	111
Figure 65 : Secteur de restructuration de la rue Henri Frédéric Sandoz, à Tavannes	112
Figure 66 : Secteur de restructuration de la rue haute à Tramelan : localisation et photo	112

2. Introduction

2.1. Origines et cadre institutionnel

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

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

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

La première CRTU avait été élaborée de manière séparée mais coordonnée entre le Seeland + Bienne et le Jura bernois, en attendant la création de la Conférence régionale Biel/Bienne-Seeland-Jura-bernois (CR BBSJB). Or, cette Conférence régionale n'a pas pu voir le jour. Ainsi, les travaux de la 2^{ème} CRTU ont été construits sans tenir compte spécialement d'une intégration ultérieure dans le périmètre de la CR BBSJB. Il en va de même pour la CRTU 2021. Il va de soi qu'une coordination des mesures de la CRTU du Jura bernois avec les mesures du Seeland et celles du programme d'agglomération de Bienne va perdurer.

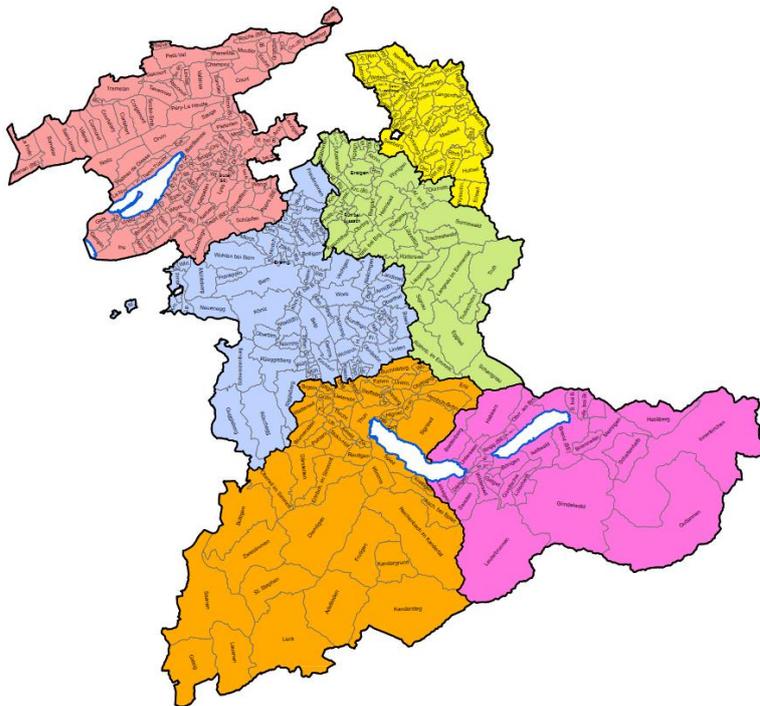


Figure 1 : Les 6 grandes régions du canton de Berne

Les deux premières CRTU englobaient les deux régions d'aménagement du territoire du Jura bernois, soit l'association régionale Jura-Bienne (ARJB) et l'association Centre-Jura (ACJ). La création de l'association régionale Jura bernois.Bienne le 31 octobre 2018 a abouti à la fusion des deux régions d'aménagement du territoire du Jura bernois et de ses 40 communes.

2.2. Caractéristiques principales des CRTU

Les CRTU sont les nouveaux instruments de planification exigés par le Canton pour les Régions et les Conférences régionales. Elles ont pour principales caractéristiques de lier aménagement du territoire (en particulier urbanisation) et transports au sein d'une même planification. Cette coordination des transports et de l'urbanisation est essentielle pour le développement durable

en général, et pour les objectifs que Canton et Confédération se sont fixés dans ce domaine. Elle doit permettre :

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

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

2.2.1. Le plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal en vigueur est le principal cadre pour les CRTU ; il fixe de manière contraignante de nombreux éléments qu'elles doivent examiner. Le plan directeur cantonal est l'instrument de coordination pour la mise en œuvre des stratégies cantonales en matière d'aménagement du territoire. A ce titre, il fixe toute une série de mesures ainsi que des prescriptions pour les associations chargées de l'aménagement du territoire.

Il convient notamment de relever :

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

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

Enfin, il va de soi que le schéma régional d'offre 2018-2021 pour les transports publics est pris en considération. Les travaux de réalisation du prochain schéma d'offre, pour la période 2022-2025, ont débuté et sont aussi pris en considération dans la CRTU 2021.

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

Le Canton a élaboré des directives à respecter dans l'élaboration des CRTU (manuel, mandats d'examen et d'exécutions, modèle de représentation SIG pour la carte d'ensemble¹).

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

¹ La carte d'ensemble de la CRTU 2021 ne sera réalisée que pour l'examen préalable, et la version approuvée sera disponible sur le site internet de Jb.B.

2.2.3. Bases régionales

Il va de soi que la 2^e CRTU est la base principale pour l'élaboration de cette version, mais elle doit également tenir compte d'autres instruments régionaux existants. Ces bases sont indiquées en annexe.

On relèvera que le plan directeur de l'ARJB date de 1992. Etant donné que tous les éléments de ce plan directeur n'ont pas été intégrés dans les CRTU précédentes, et ne le sont pas non plus dans la CRTU 2021, il ne peut être abrogé pour le moment. Idem pour le Plan directeur des sites de la région Centre-Jura, qui a été adopté par les délégués de l'Association régionale Centre-Jura, mais n'a jamais été soumis à l'approbation du Canton.

2.3. Rapport entre la CRTU et les autres planifications régionales

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

Dans le Jura bernois, les plans directeurs régionaux sont conservés hors de la CRTU. Cela permet d'effectuer des révisions à des rythmes qui leur sont propres. Ainsi, pour les éléments présents dans la CRTU mais qui concernent directement des plans directeurs partiels existants (par exemple implantation des éoliennes), il est nécessaire de se référer aux informations complètes et aux éléments contraignants pour les autorités qui figurent dans les planifications.

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

Pour certaines thématiques, la Région juge parfois utile d'avoir recours à des outils moins lourds et plus évolutifs qu'une planification régionale. Les études de base et d'autres outils de planification non contraignant peuvent ainsi faire l'objet de fiche de mesure dans la CRTU. Cela assure ainsi la coordination avec les communes et le Canton et confèrent aux éléments reportés dans la CRTU un caractère contraignant pour les autorités.

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

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

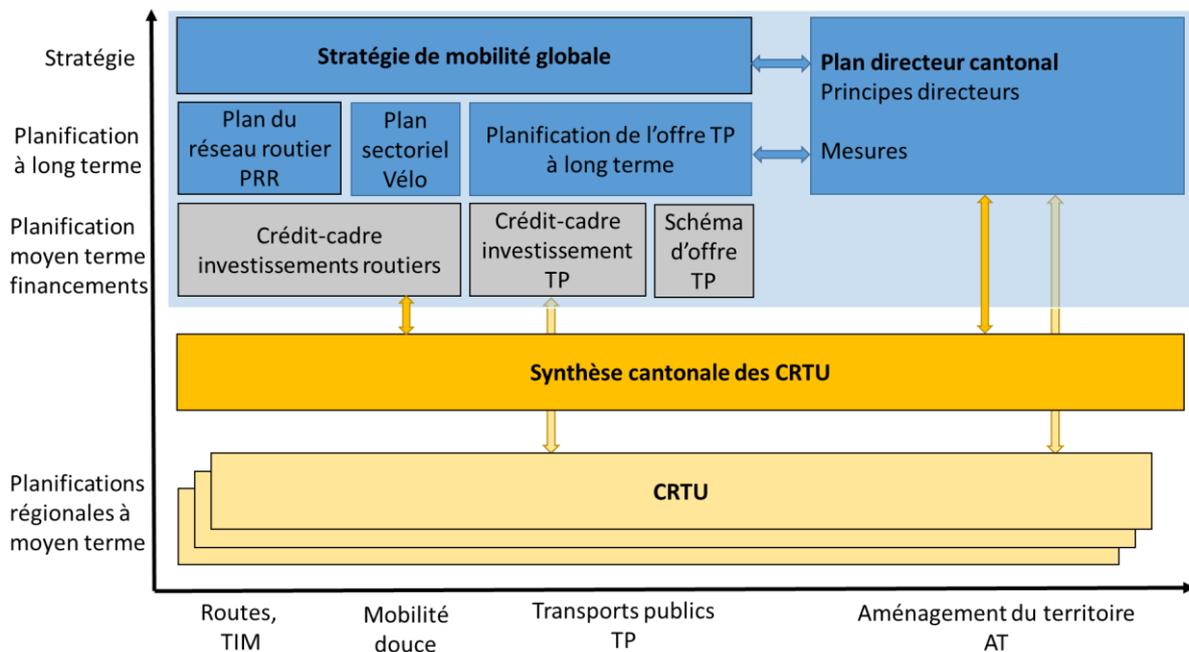


Figure 2 : Schéma de l'intégration des CRTU dans les planifications sectorielles du canton de Berne

2.5. Principales remarques concernant les CRTU précédentes du Jura bernois

On relèvera tout d'abord que l'« outil » CRTU a été élaboré dans le cadre de la stratégie sur les agglomérations et la coopération (cf. chapitre 2.1. ci-dessus), et que l'échelle de réalisation des CRTU devrait normalement se situer au niveau des 6 grandes régions du canton de Berne définies dans cette stratégie. La CRTU dans le Jura bernois n'a donc pas le même impact et les mêmes enjeux que dans les agglomérations.

La première CRTU a apporté des bases et des réflexions très fouillées, grâce notamment à l'implication des communes. Malgré tout, les mesures de la première CRTU étaient souvent peu contraignantes, car seules des mesures avec des états de coordination peu avancés et sans indications de financement avaient été obtenues.

La 2^e CRTU a permis d'effectuer un tri conséquent des mesures. De nombreuses mesures peu susceptibles de se réaliser à moyen terme ont été retirées. La 2^e CRTU a aussi permis de prendre la mesure du changement de la LAT et du processus de densification désormais nécessaire. Un zoom particulier sur l'état des zones d'activités a aussi été réalisé dans le cadre de la 2^e CRTU.

2.6. Synthèse cantonale des premières CRTU

Le canton de Berne procède à un examen technique de chaque CRTU qui permet de déterminer les mesures prioritaires. Les résultats de ces évaluations figurent dans les documents de synthèse du Canton de 2012² et 2016³.

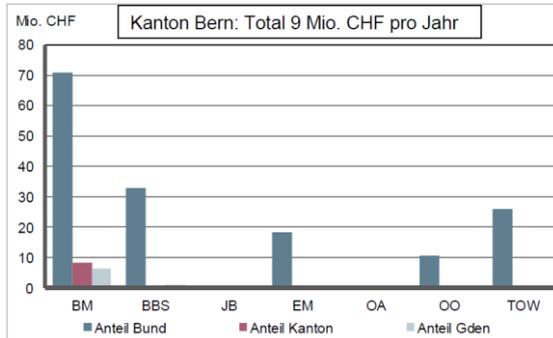
Grâce aux CRTU, le canton de Berne dispose de plans directeurs régionaux qui sont actuels et qui couvrent la totalité de son territoire. Les CRTU contribuent de manière déterminante à exploiter au mieux les ressources disponibles pour obtenir un développement durable des infrastructures cantonales de transport.

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

³ JCE et TTE, RGSK : Synthesebericht 2016, Berne, décembre 2016

Les figures ci-dessous sont tirées de la synthèse 2016. Elles indiquent les montants prévus pour réaliser les mesures dans le domaine des transports publics et de la route. Elles précisent aussi la part de financement de la Confédération, du Canton et des communes.

Etape 1 : 2019-2022



Etape 2 : 2023 – 2026

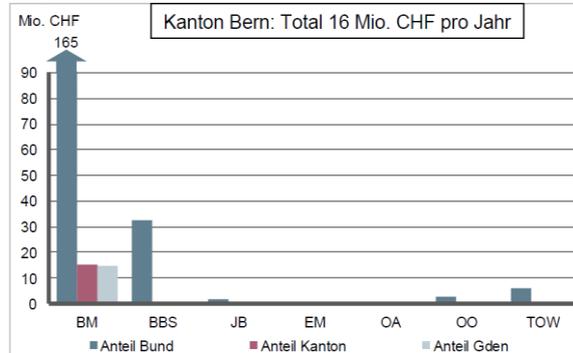
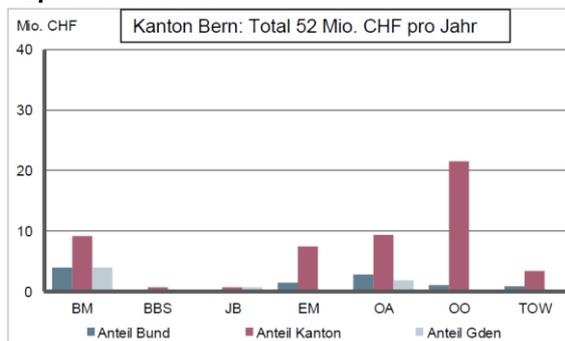


Figure 3 : Besoins financiers pour les mesures liées aux transports publics, par étape et par grandes régions

Etape 1 : 2019-2022



Etape 2 : 2023 – 2026

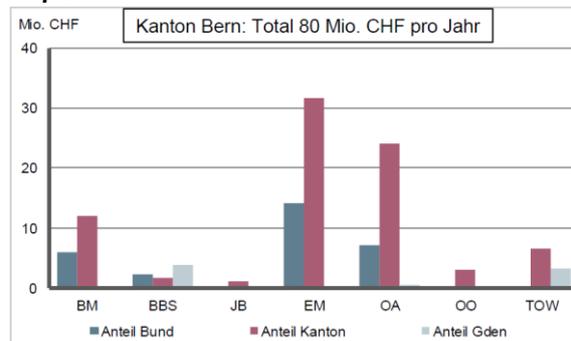


Figure 4 : Besoins financiers pour les mesures liées à la route, par étape et par grandes régions

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

Besoins de financement dans le Jura bernois (état 2015 : mise à jour après examen préalable)

	Etape 1 d'investissements (2019–2022) en mio. CHF				Etape 2 d'investissements (2023–2026) en mio. CHF				Investissements dès 2027 en mio. CHF				Investissements totaux en mio. CHF			
	Total	Conf.	Cant.	Comm.	Total	Conf.	Cant.	Comm.	Total	Conf.	Cant.	Comm.	Total	Conf.	Cant.	Comm.
TP					7	7			298	298			305	305		
TIM	5		3	2	7	1	5	1	7	1	7		19	1	14	4
MD	2		1.8		2		2						3		3	
MC																
MOD																
Total	7		4	2	15	8	6	1	305	299	7		327	306	18	4

Figure 5 : Répartition et échelonnement des besoins de financement pour le Jura bernois selon la synthèse cantonale

A relever dans ce tableau :

- Les coûts élevés supportés par la Confédération pour les investissements dans les transports publics à partir de 2027 correspondent au tunnel ferroviaire du Weissenstein et

aux deux arrêts TP retenus comme étant prioritaires (La Cray à Bévillard et Villeret), estimés à 3.5 millions chacun.

- Les coûts du nouvel arrêt à Saint-Imier, la Clé, sont déjà consolidés et n'apparaissent plus dans cette liste.

Il est évident que le Jura bernois a peu de mesures qui figurent en priorité dans les rapports de synthèse. L'explication principale est que, sans Bienne, le Jura bernois n'a pas d'agglomération. Or, les mesures des transports concernent en priorité les zones urbaines et les axes de transports sur lesquels des augmentations fortes de l'utilisation sont attendues, d'où les programmes d'agglomération qui permettent le financement de tels investissements.

Cependant, on doit relever que les investissements concernant des mesures de requalification de routes sont très en-dessous de ce qui s'observe dans d'autres parties du canton du Berne.

2.7. Mesures de la 2^e CRTU du Jura bernois retenues dans la synthèse cantonale

Ce chapitre mentionne les éléments de la 2^e CRTU du Jura bernois tels qu'ils ont été traités dans la synthèse cantonale. Pour une définition des mesures, on peut se référer aux Fiches de mesures correspondantes.

2.7.1. Définition du niveau de Centres

Valbirse a été intégré comme centre de niveau 4.

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

Dans sa synthèse 2016, le Canton retient deux projets supplémentaires dans le Jura bernois. Il s'agit de la restructuration de la gare sud/nord de Moutier ainsi que du pôle habitat d'Espace-Birse à Valbirse. Ces secteurs sont repris dans le plan directeur cantonal.

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

Aucune mesure à courte échéance n'est inscrite dans le Jura bernois (liste A). Dans la liste B (début de la mise en œuvre 2023-2026), deux mesures sont retenues par le Canton : le déplacement de l'arrêt ferroviaire de Villeret aux Faverges et la création d'une halte à La Cray (Valbirse). Ces investissements, estimés à 3.5 mio. chacun, dépendent du FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). Au final, le déplacement de l'arrêt aux Faverges a été retenu, tandis que le projet de nouvelle halte ferroviaire à La Cray n'a pas été considéré comme prioritaire par rapport à d'autres et ne figure pas dans les projets FAIF.

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

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

La mesure de contournement et accès directe à la jonction A16 de Loveresse (Reconvilier) est abandonnée, conformément à l'analyse de la CRTU.

Les mesures de requalification de la route cantonale à Saint-Imier et la voie d'accès au Parc d'activités des Lovières à Tramelan n'ont pas été évaluées, la première car les mesures sont réalisées, la deuxième parce que la mesure n'est pas assez mûre pour être évaluée.

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

Les mesures de la première CRTU n'ont pas été évaluées dans la synthèse cantonale, car elles relèvent de la compétence de la Confédération (Taublenloch / Point noir routier de La

Neuveville) ou sont à examiner sous un autre angle (mesure trafic lent dans les Gorges de Court et de Moutier).

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

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

2.8. Principaux buts de la CRTU 2021

La CRTU 2021 poursuit les efforts de synthétisation et d'écrémage entamé dans la 2^e CRTU. Ce travail aboutit à une réduction du nombre de mesures dont la réalisation apparaît impossible ou à trop long terme. Ainsi, la CRTU 2021 est axée sur l'avancement des différentes fiches de mesures. Les modifications sont donc ciblées, afin de garantir une certaine stabilité des plans et contenus. Dans les grandes lignes, le rapport explicatif doit uniquement faire l'objet d'une mise à jour. Les fiches de mesures subiront quant à elles une mise à jour importante afin d'être compatibles avec le système cantonal.

Les objectifs de la CRTU 2021 consistent avant tout à :

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

La CRTU contient des principes de développement, des stratégies et des mesures qui découlent de ces stratégies.

2.9. Pilotage, calendrier des travaux et organisation de projet

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

Lancé après la votation sur la Stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale SACR approuvée en 2006 (cf. chapitre 3.1 ci-dessus), le projet de Conférence régionale Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois (CRBBSJB) est en chantier depuis 2007 et a subi de nombreux rebondissements. Jugé trop peu « mûr » politiquement, le projet n'aurait peut-être pas été approuvé par la population, et cela tant dans le Jura bernois que dans le Seeland.

Le postulat Matti de mars 2012 qui demande de réexaminer l'opportunité de créer deux conférences régionales, avec Bienne comme point de liaison, a été accepté (au vote séparé de la députation francophone) par 9 voix contre 6 et 1 abstention le 20 janvier 2014. Depuis lors, le Conseil-exécutif a mandaté un groupe de travail pour analyser la situation et la demande du postulat Matti. Le rapport de ce groupe de travail fait la liste des arguments en faveur d'une conférence régionale unique (CR BBSJB) ou alors de deux conférences (une conférence Jura bernois-Biel/Bienne et une conférence Seeland-Biel/Bienne).

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

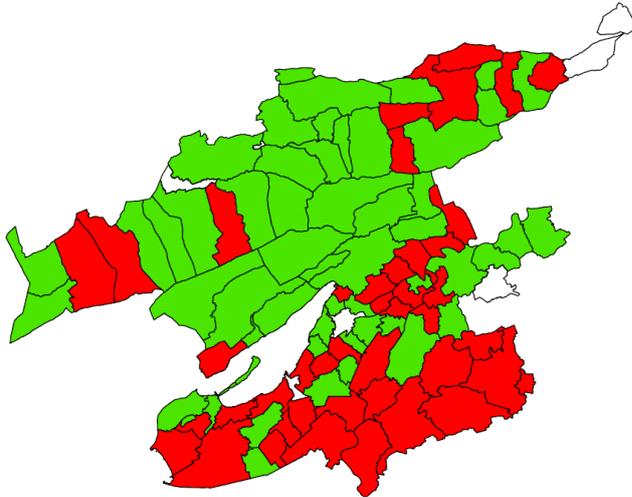


Figure 6 : Réponse des communes à la consultation sur la création de la Conférence régionale, début 2015

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

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

2.9.2. Simplification institutionnelle dans le Jura bernois et pilotage

Pour le Jura bernois, le pilotage des CRTU précédentes se faisait via un groupe de spécialistes et via une coordination avec la région Centre Jura. La création de Jb.B a permis la fusion des associations régionales Jura-Bienne et Centre-Jura ainsi que la fusion de la Conférence des maires du Jura bernois. Grâce à cette fusion toutes les communes et les maires du Jura bernois ont un contact beaucoup plus régulier avec les activités d'aménagement du territoire qui étaient réalisées principalement par l'ARJB avant la fusion, permettant de revoir le suivi opérationnel et politique de la CRTU et de le dynamiser.

Par ailleurs, depuis début 2019, le secrétariat de la CRT 1 a été repris par Jb.B pour la partie du Jura bernois tandis que s.b/b a repris ce secrétariat pour la partie Bienne + Seeland de la CRT 1. Ainsi, les interactions entre les instruments d'aménagement du territoire et ceux du développement de l'offre en transports publics peuvent être très étroitement coordonnées au niveau opérationnel.

Pour ces différentes raisons, le groupe de pilotage spécifique à la CRTU n'a pas été reconduit.

Le suivi des travaux est assuré par la commission aménagement du territoire et développement territorial durable de Jb.B. La commission est composée de représentants politiques communaux et régionaux (CJB), mais également d'institutions (Parc Chasseral, OACOT).

Elle est présidée par un membre du comité de Jb.B, M. Raymond Troehler, maire de Plateau de Diesse. Le comité chapeaute la commission et peut au besoin statuer sur des décisions. Le

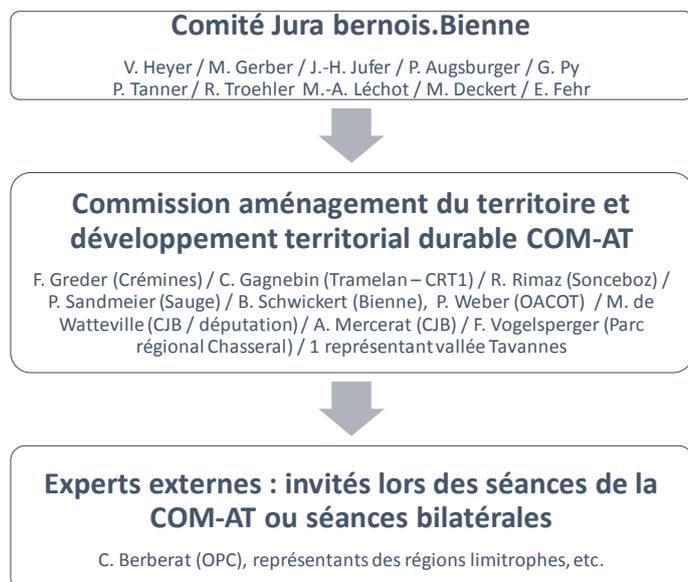


Figure 7 : organigramme du pilotage de la CRTU

secrétariat de la commission AT est assuré par MM. Arnaud Brahier et Jérôme Fallot, qui assurent les travaux de la CRTU.

Une collaboration régulière entre les secrétariats de Jb.B et de s.b/b est effective via le partage du secrétariat de la CRT 1 par les mêmes personnes chargées de la réalisation de la CRTU dans le Seeland et le Jura bernois. Cette situation permet de simplifier les travaux et surtout la recherche d'informations.

Enfin, l'appel ponctuel à des experts externes permet de mobiliser les offices et acteurs régionaux nécessaires aux travaux de la CRTU.

2.9.3. Fusions de communes et divisions sous-régionales

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

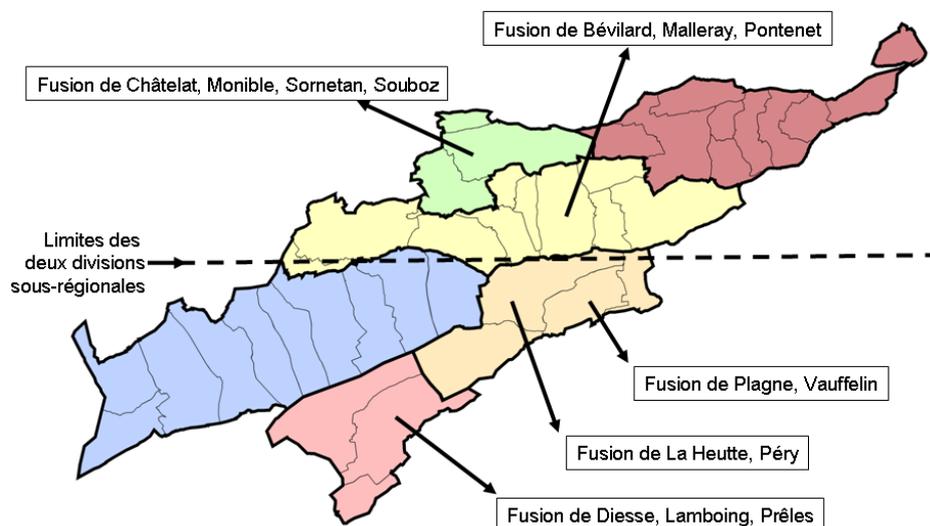


Figure 8 : Carte des divisions régionales de la 1^{ère} CRTU et des fusions de communes réalisées entre 2013 et 2015.

Au vu de ces différentes fusions de communes, les sous-régions de Petit-Val, Bas-Vallon et Plateau de Diesse-La Neuveville ne font parfois plus sens pour certains thèmes de la CRTU, car ces sous-régions ne regroupent plus que 3-4 communes. Dans la 2^e CRTU, le groupe technique avait dès lors proposé un nouveau découpage du Jura bernois en 2 parties. Ces 2 sous-régions sont indiquées sur la carte ci-dessus ; elle correspond grosso modo à la frontière entre les anciens districts de Moutier et de Courtelary, à l'exception de Tramelan et Mont-Tramelan qui sont intégrés dans la zone nord. La CRTU 2021 reprend les sous-régions développées dans la 2^e CRTU pour son analyse.

2.9.4. Principales étapes de réalisation de la CRTU

- 2019 : collecte de données auprès de divers offices
- 2019 - 2020 : rencontres bilatérales avec les communes principalement concernées par des mesures dans la CRT 2021
- 2019 - 2020 : établissement / modification des bases
- Été-automne 2019 : mise à jour des informations du Jura bernois dans le système cantonal de gestion des zones d'activités

- Eté 2019 : ateliers avec s.b/b / agglomération avec présence de représentants des communes du Jura bernois faisant partie de l'agglomération Biel/Bienne-Lyss

Cette liste des principales étapes de travail de la CRTU ne comprend pas les nombreuses séances de coordination et de suivi des dossiers à laquelle Jb.B participe, notamment au sein de la CRT1, de seeland.biel/bienne, et du Parc régional Chasseral.

On signalera aussi que d'importants travaux de coordination des acteurs sont en cours et n'avaient pas été prévus au début du projet :

- Problématique du transbordement de marchandises dans le Jura bernois, notamment à Reconvilier ;
- Travaux de rénovation intégrale et de modernisation des voies et des gares sur la ligne Moutier – Sonceboz, ces travaux ayant des influences sur plusieurs éléments stratégiques de la CRTU.

La phase d'information-participation se déroule de février à mars. Durant la phase d'information-participation, deux séances d'information sont réalisées avec les communes. Ces séances et la consultation visent à ajuster le contenu de la CRTU et permet aux conseils communaux de prendre position en toute connaissance de cause.

2.10. Structure de la CRTU 2021

La CRTU est un dossier qui se compose de trois documents :

- Le Rapport Explicatif
- Les Fiches de Mesures
- Le Plan d'ensemble des mesures (carte CRTU- ne sera réalisée que pour l'examen préalable).

Globalement, tout ce qui concerne la structure des documents de la CRTU reprend les exigences et recommandations exposées dans le mémento édité par l'OACOT et qui sert de document de base pour réaliser les CRTU, soit le dossier concernant les « Instructions sur le contenu de la CRTU et les échéances⁴ ».

2.10.1. Structure du Rapport explicatif

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

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

2.10.2. Structure et numérisation des fiches de mesures

Les fiches de mesures sont classées selon l'ordre demandé par le Canton. Parce que les fiches de mesures doivent pouvoir être lues de manière indépendante du rapport explicatif, nous avons ajouté une mise en contexte pour chaque mesure et, souvent, une illustration. La CRTU 2021 uniformise la numérisation et la représentation des informations des fiches de mesure. A cette fin, le Canton a développé un modèle de données permettant de saisir les informations de manière simplifiée, à travers un tableur Excel. Les informations des fiches de mesure peuvent ainsi être rapidement extraites aussi bien à travers un fichier Word que le géoportail cantonal et le portail CRTU cantonal en cours de finalisation.

⁴ TTE, RGSK 2021 Zeitliche und inhaltliche Vorgaben, Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK 2021

2.10.3. Carte CRTU

La carte CRTU sera établie via un système d'information géographique basé sur un modèle cantonal. Comme c'était le cas lors de la réalisation des CRTU précédentes, la carte n'a pas été réalisée au stade de la phase d'information-participation. Néanmoins, chaque mesure est illustrée sur la fiche de mesure.

2.11. Eléments non traités en profondeur dans la CRTU 2021

Le Canton a demandé aux régions de se concentrer, pour cette CRTU 2021, sur l'avancement des états de coordination des mesures dans les domaines de l'urbanisation et des transports surtout. Pour cette raison les domaines ci-dessous ne seront traités que dans le sens d'une actualisation et de mise à jour des informations à notre disposition.

2.11.1. Nature et paysage

Le domaine nature et paysage avait été traité dans la première carte CRTU (paysages remarquables à protéger inscrits comme données de bases sur la carte CRTU). A l'instar de la 2^e CRTU, il n'est pas prévu de remettre à jour cet élément de la carte CRTU. En effet, il n'y a pas de consignes cantonales claires à ce sujet. Les fiches de mesures concernant le domaine nature et paysage ne feront que l'objet d'une réactualisation.

2.11.2. Energie

Dans le domaine de l'énergie, seule une mise à jour des fiches existantes est proposée. Les propositions dans le domaine de l'énergie qui figurent dans la CRTU ne sont pas contraignantes mais incitatives ou informatives.

Les actions relatives à l'énergie et au climat sont en cours de traitement par Jb.B au niveau de son programme d'activités pour les années 2021-26 et seront décidées donc par une autre voie que la CRTU. C'est pourquoi les fiches de mesures concernant l'énergie ne sont laissées dans la CRTU 2021 qu'à titre informatif.

A noter que les périmètres des parcs éoliens réalisés figurent sur la carte CRTU en tant que données de bases. Ce thème n'est pas traité plus avant, puisqu'il fait l'objet d'un plan directeur régional spécifique.

3. Données de bases & suivi des CRTU précédentes

3.1. Espace géographique

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

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

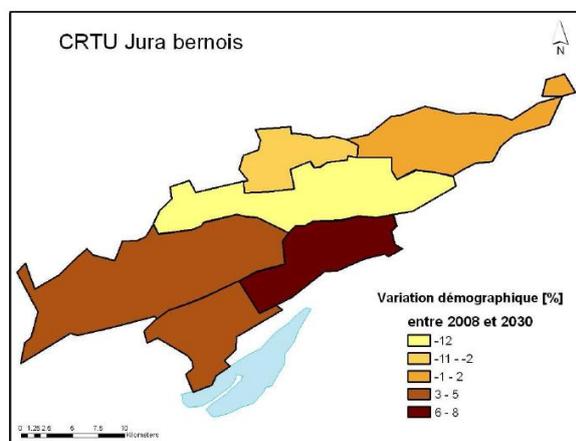
Plus généralement, le Jura bernois entretient des relations très étroites au niveau de l'Arc jurassien que ce soit pour des projets de politique régionale (tourisme et industrie) ou pour des projets dans le domaine de la formation au niveau de l'espace BEJUNE. La structure économique du Jura bernois est d'ailleurs très comparable à celle des autres régions de l'Arc jurassien. Ce dernier constitue un espace relativement homogène qui a vu émerger un certain nombre d'institutions suprarégionales, à l'instar d'arcjurassien.ch et du Réseau des Villes de l'Arc jurassien (RVAJ).

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

3.2. Evolution démographique récente et perspectives

3.2.1. Scénarios démographiques des CRTU 1 et 2

Les projections démographiques sont importantes pour estimer quels seront, par exemple, les besoins en surfaces à bâtir et en transports dans un futur proche. Pour que les régions et les cantons puissent être comparés à l'échelle de la Suisse, une méthode statistique permet de faire des projections démographiques. Les projections de la première CRTU⁵ montraient qu'une faible évolution démographique était envisagée, même dans le scénario prenant en compte des paramètres de développement forts (économie / natalité / immigration). La carte ci-dessous rendait compte des projections démographiques par sous-régions.



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

L'évolution effective de la population dans le Jura bernois a globalement été plus positive et dynamique que prévu par les estimations. En effet, l'augmentation de la population entre 2008 et 2013⁶ s'élève à presque 2%, ce qui représente environ 1'000 habitants supplémentaires.

L'évolution effective entre 2013 et 2017 s'est également située au-dessus du scénario « haut » prévu. Ainsi, les scénarios démographiques de la 2^e CRTU se basaient sur une réévaluation des

⁵ OACOT/ARJB : Evolution démographique et économie régionale dans le Jura bernois et ses sous-régions, mandat Hornung – novembre 2010.

⁶ Données : www.fistat.ch

projections régionalisées⁷ effectuée par le canton de Berne. Le « scénario haut » du tableau ci-après avait été retenu pour la 2^e CRTU, plutôt qu'un scénario basé sur la dynamique d'accroissement de la population telle qu'observée entre 2008 et 2013. En effet, cette dernière était jugée trop favorable, notamment en raison de la conjoncture économique du secteur horloger qui avait sans doute dopé cette période.

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

Figure 10 : Evolution de la population dans le Jura bernois et le Seeland selon différents scénarios de la 2^e CRTU

Globalement, la 2^e CRTU faisait les constats suivants sur l'évolution démographique du Jura bernois :

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

Dans le Seeland, la situation a été encore plus dynamique. Entre 2008 et 2013, la population a augmenté de presque 10'000 personnes, soit une croissance annuelle de 2'000 habitants. Comme dans le Jura bernois, cette croissance démographique a principalement lieu dans les villes ; à elles seules celles de Bienne et Lyss absorbent environ 4'000 nouveaux habitants.

Cette dynamique est importante à prendre en compte pour le Jura bernois car il est probable que des habitants de l'agglomération de Bienne décident de déménager dans le Jura bernois (connexion A16 et TP favorables / qualité de vie / coûts des logements plus faibles). On relèvera enfin que la dynamique de population est aussi positive dans les grands centres externes au Jura bernois. En effet, entre le 31.12.2007 et le 31.12.2017, ces centres externes au Jura bernois ont connu en moyenne une augmentation de 5% de leur population sur la dernière décennie :

- La Chaux-de-Fonds : de 37'023 à 38'633 habitants, plus 1'610 habitants, augmentation de 4.35%
- Neuchâtel : de 32'440 à 33'466 habitants, plus 1'026 habitants, augmentation de 3.16%
- Delémont : de 11'461 à 12'625 habitants, plus 1'164 habitants, augmentation de 10.16%

3.2.2. Evolution démographique récente

Depuis la rédaction de la 2^e CRTU, la croissance démographique du Jura bernois s'est poursuivie et même accélérée. Comme le montre le tableau ci-dessous, la population du Jura bernois a gagné 241 habitants par an entre 2008 et 2018. En 10 ans, cela représente 4.7% d'augmentation. Cette évolution dépasse ainsi le « scénario haut » de la 2^e CRTU.

⁷ Projections régionalisées de l'évolution démographique dans le canton de Berne jusqu'en 2035 ; Conférence des statistiques du canton de Berne, juillet 2012.

Entre 2008 et 2013 on peut observer un léger recul de population pour les sous-régions du Bas-Vallon et de Moutier et environs. Pour les sous-régions de Petit-Val et Saicourt ainsi que la Vallée de Tavannes et Tramelan une faible augmentation avait eu lieu. Le Vallon de Saint-Imier connaissait une augmentation de population un peu plus importante – d'un peu plus de 3% – et la sous-région de Plateau de Diesse et la Neuveville était celle qui avait la plus importante augmentation démographique avec presque 5% de plus.

Sous-régions	Population	Population	Population	Evolution		Evolution	
	1.1.2008	1.1.2013	1.1.2018	2008-2013		2013-2018	
Bas-Vallon	4'056	4'012	4'141	-44	-1.08%	129	3.18%
Moutier et environs	10'106	10'065	10'030	-41	-0.41%	-35	-0.35%
Petit-Val et Saicourt	1'047	1'052	1'076	5	0.48%	24	2.29%
Plateau de Diesse et La Neuveville	6'140	6'440	6'526	300	4.89%	86	1.40%
Vallée de Tavannes et Tramelan	16'163	16'415	17'016	252	1.56%	601	3.72%
Vallon de Saint-Imier	13'844	14'267	14'979	423	3.06%	712	5.14%
Total :	51'356	52'251	53'768	895	1.74%	1'517	2.95%

Figure 11 : Evolution de la population dans les différentes sous-régions entre 2008 et 2018

A partir de 2013, on constate que la tendance s'est accélérée, avec une croissance de 0.59% par an dans le Jura bernois. Cette tendance est illustrée par le Bas-Vallon qui a connu une inversion, passant d'une diminution de population d'environ 1% entre 2008 et 2013 à une augmentation de population d'environ 3% entre 2013 et 2018. Le Vallon de Saint-Imier a continué d'attirer une population croissante avec une augmentation d'habitants de presque 5% entre 2013 et 2018 soit quasiment 2 points de pourcentage en plus qu'entre 2008 et 2013. Une dynamique importante pour cette sous-région qui amène avec elle des défis importants en termes d'urbanisation et de transports. Le sud du Jura bernois poursuit ainsi sa forte croissance, avec presque 200 habitants supplémentaires par an. Et ce malgré une plus faible croissance démographique au Plateau de Diesse et à la Neuveville, passant de 5% en 2008-2013 à un peu plus d'1% entre 2013 et 2018.

Dans le nord du Jura bernois, la tendance à une légère baisse de population s'est confirmée pour Moutier et sa couronne. En revanche, Petit-Val et Saicourt ont connu une augmentation de population plus importante, tout comme la vallée de Tavannes et Tramelan. Cette sous-région a connu une hausse de 601 habitants entre 2013 et 2018 contre 252 entre 2008 et 2013. Le nombre de nouveaux habitants a donc doublé entre ces deux périodes, passant d'une augmentation de population de 1,6% pour la période 2008-2013 à 3,6% pour la période 2013-2018.

3.2.3. Scénarios de la CRTU 2021

Les scénarios de la CRTU se basent sur les projections régionalisées de l'évolution démographique dans le canton de Berne et sur le rapport « évaluation démographique dans le Jura bernois d'ici 2030 » du bureau Infraconsult (IC).

Illustration 1

Population totale 2010 – 2030 selon les scénarios démographiques éditions 2008 et 2016

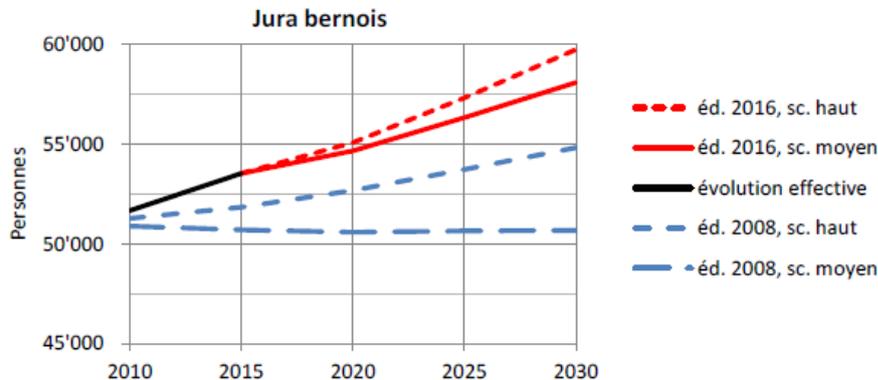


Figure 12 : Evolution démographique dans le Jura bernois d'ici 2030 selon le rapport IC de juillet 2017

Les scénarios démographiques du Jura bernois ont été revus nettement à la hausse par rapport à 2008. Ainsi, le scénario moyen de 2016 prévoit environ 3000 habitants de plus à l'horizon 2030 dans le Jura bernois que le scénario haut de 2008. Entre 2015 et 2030, une augmentation entre 5000 et 7000 habitants est attendue dans la région.

IC Infraconsult a également établi des scénarios démographiques à l'échelle des anciens districts du Jura bernois.

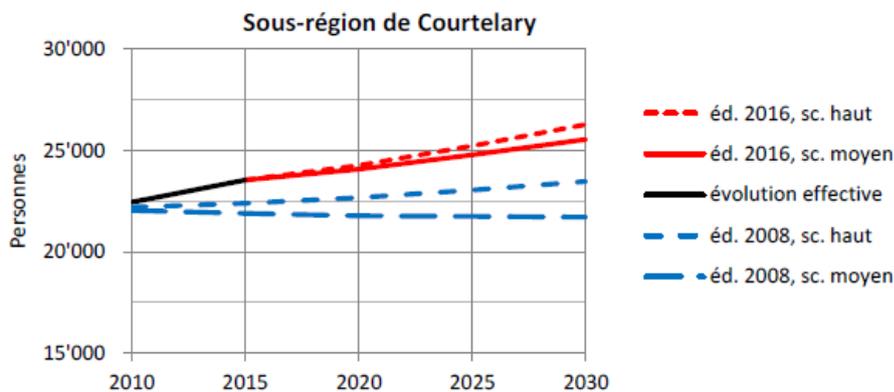


Figure 13 : Scénarios démographiques dans l'ancien district de Courtelary⁸

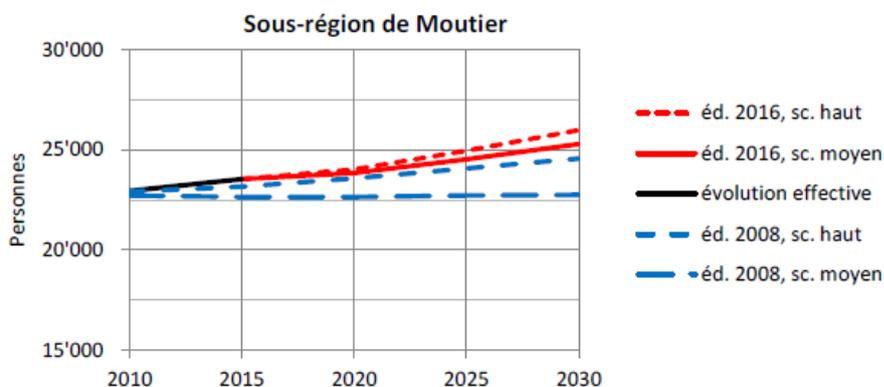


Figure 14 : Scénarios démographiques dans l'ancien district de Moutier

⁸ Source : rapport IC juillet 2017 « évolution démographique dans le Jura bernois d'ici 2030 », p. 6

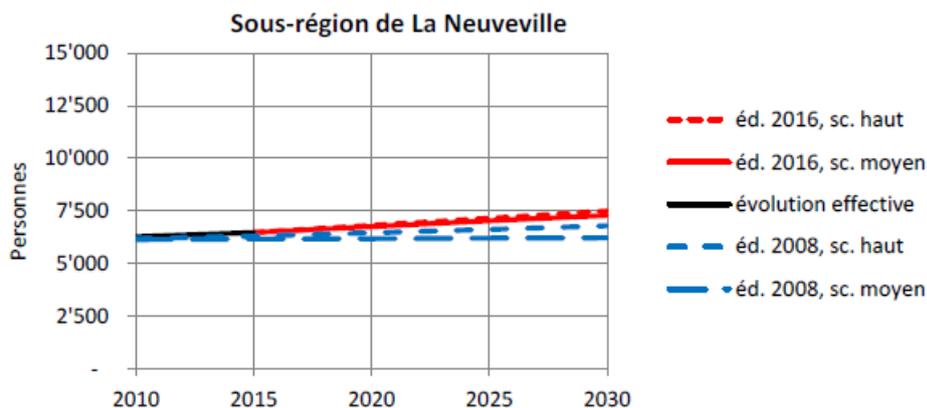


Figure 15 : Scénarios démographiques dans l'ancien district de La Neuveville

On constate que l'ensemble des anciens districts devraient connaître une hausse de leur population. La sous-région Courtelary est celle dont les scénarios ont le plus évolué. Alors que les scénarios de 2008 prévoyaient une stagnation, ils tablent désormais sur une augmentation d'environ 3000 habitants d'ici 2030.

Le canton de Berne a développé des projections régionalisées à plus long terme, comprenant 3 scénarios (bas, moyen et haut). On constate sur le graphique ci-dessous que le scénario moyen table sur une hausse de 15.13% de population entre 2015 et 2045 dans le Jura bernois. Selon ce scénario, la région pourrait compter 61'643 habitants en 2045. La croissance démographique est encore plus spectaculaire dans les arrondissements administratifs de Biene (25.34%) et du Seeland. (22.50%). Ainsi, le périmètre de la conférence régionale BBSJB devrait, selon ces différentes projections, gagner entre 32'000 et 68'000 habitants d'ici 2045.

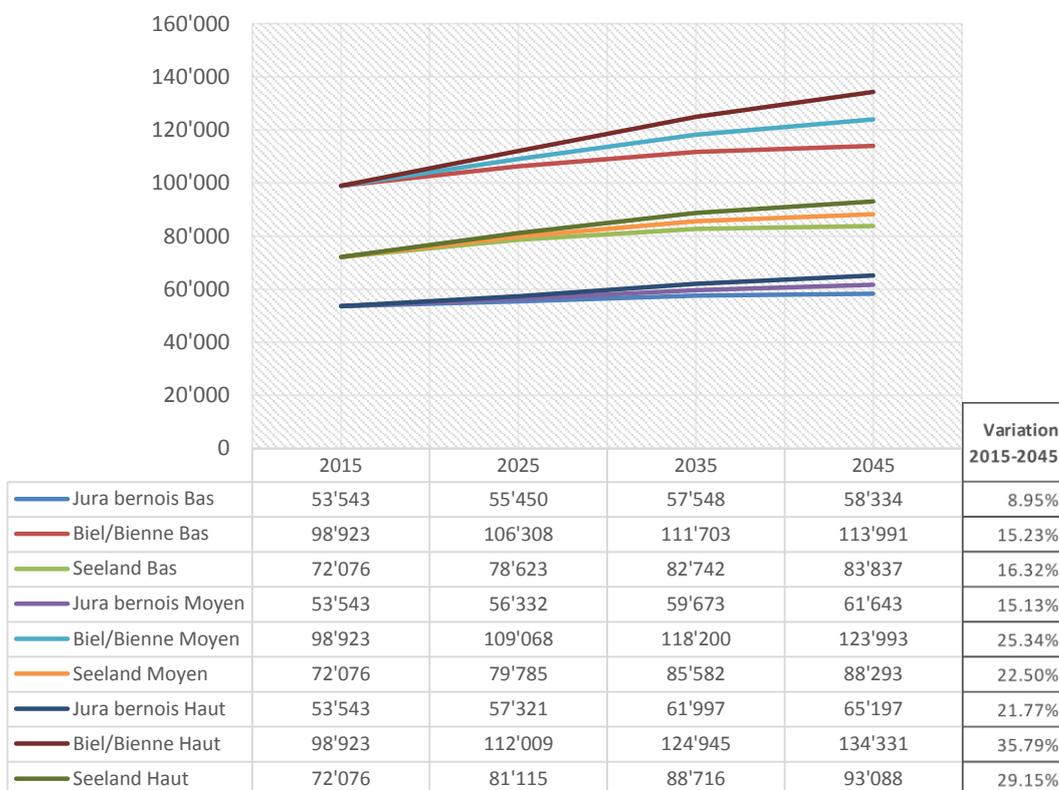


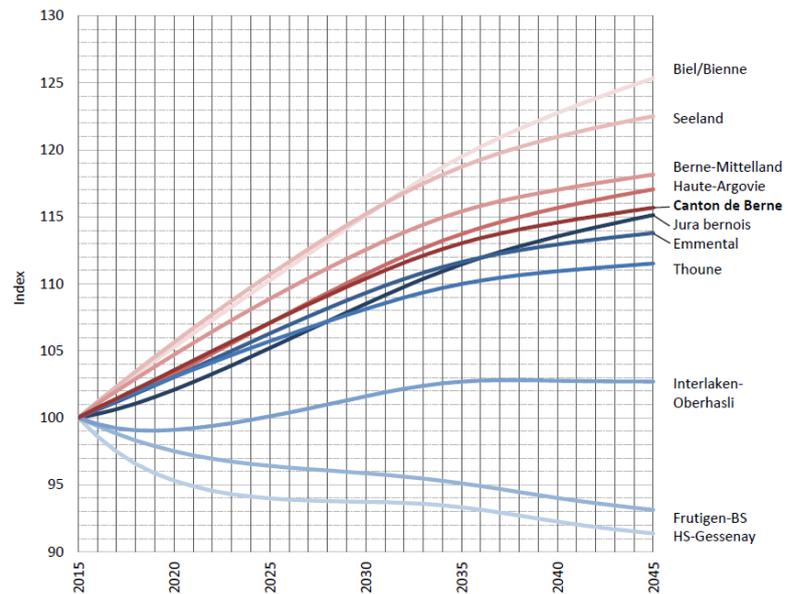
Figure 16 : Projection de la population dans les régions administratives du Jura bernois, du Seeland et de Biene⁹

⁹ Source tableau et graphique: projections régionalisées de l'évolution démographique sur le site : <https://www.fin.be.ch/fin/fr/index/finanzen/finanzen/statistik/bevoelk/bevoelkerungsprojektionenszenarien1.html>

En comparaison des projections antérieures, nous pouvons remarquer que les différents scénarios ont été revus à la hausse. En 4 ans, le scénario moyen de l'évolution démographique dans le Jura bernois dressé par les statisticiens est passé de 50'502 habitants à 56'332 habitants pour l'année 2025. Cette différence de 5'800 habitants supplémentaires entre les deux projections atteste d'une conjoncture démographique positive.

A l'échelle bernoise, ce constat s'étend d'ailleurs à l'ensemble du périmètre de la conférence régionale BBSJB. Comme le montre le graphique ci-après, Bienne et le Seeland sont les deux arrondissements qui connaissent la plus forte hausse du canton de Berne selon le scénario « moyen ». Le Jura bernois se situe dans la moyenne cantonale avec une hausse de 15% de sa population en 30 ans.

Evolution démographique 2015-2045 par arrondissement administratif, scénario « moyen », index 2015=100



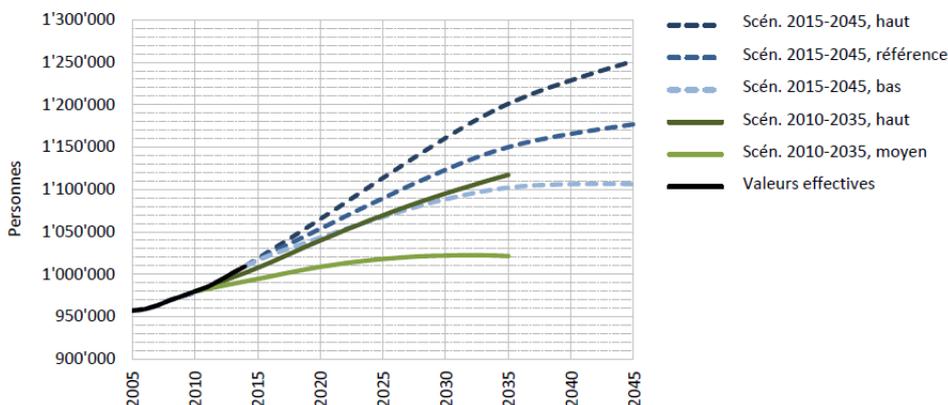
Source : calculs d'IC Infraconsult.

Figure 17 : Projection de la population dans les régions administratives du Jura bernois, du Seeland et de Bienne1

Notons enfin que les différents scénarios de l'OFS concernant l'évolution démographique dans le canton de Berne entre 2005 et 2045 ont également été revus à la hausse. Le graphique ci-dessous présente les 3 scénarios (haut, référence, bas) de la Confédération actualisés. Le canton de Berne devait ainsi gagner entre 100'000 et 250'000 habitants entre 2015 et 2045.

Illustration 1 : Evolution démographique dans le canton de Berne 2005-2045

Comparaison de valeurs effectives avec les scénarios de l'OFS pour 2010-2035 et 2015-2045



Sources : Office fédéral de la statistique, ESPOP, STATPOP ; Office fédéral de la statistique (2011); Office fédéral de la statistique (2016b).

Figure 18 : Scénarios démographique de l'OFS pour le canton de Berne

3.3. Evolution économique récente et perspectives

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

3.3.1. Evolution qualitative des emplois

Le tableau ci-dessous nous permet de faire un état des lieux des activités économiques dans le Jura bernois par secteur et de voir comment les choses ont évoluées par rapport aux précédentes CRTU. Il ressort de ce tableau que le Jura bernois a perdu environ 350 emplois entre 2012 et 2016. Cette baisse est en grande partie due au secteur secondaire, qui a perdu 812 emplois durant cette période. Un tournant a même été amorcé entre 2012 et 2016 avec le secteur tertiaire qui a pris le pas sur le secteur secondaire. Ce dernier a gagné 491 emplois sur la même période, poursuivant la tendance observée entre 2001 et 2012 (+966).

Emplois et équivalents en plein temps selon les activités économiques			
Arrondissement administratif Jura bernois			
	2001	2012	2016
Secteur primaire (agriculture, sylviculture et pêche)	1 444	1 188	1 155
Secteur secondaire	9 945	9 862	9 050
Fabrication de produits métalliques	2 353	2 069	1 677
Fabr. prod. informatiques, électroniques et optiques; horlogerie	2 025	2 643	2 653
Fabr. de machines et équipements n.c.a.	1 756	973	762
Construction de bâtiments et génie civil	435	447	444
Travaux de construction spécialisés	776	907	935
Autres	2 600	2 823	2 579
Secteur tertiaire	7 623	8 589	9 080
Commerce et réparation d'automobiles	337	316	324
Commerce de gros	303	303	300
Commerce de détail	1 176	766	806
Transports terrestres et par conduites	166	277	199
Restauration	477	372	356
Architecture, ingénierie; analyses techn.	254	378	386
Activités liées à l'emploi	13	106	99
Activ. administratives, soutien aux entrep.	7	17	15
Admin. publique, défense; sécurité sociale	578	512	425
Enseignement	856	854	1 138
Activités pour la santé humaine	931	1 289	1 341
Hébergement médico-social et social	705	1 005	1 175
Action sociale sans hébergement	190	340	395
Autres	1 630	2 054	2 121
Total	19 012	19 639	19 285

Figure 19 : Principales branches d'activités économiques en 2001, 2012 et 2016¹⁰

Dans l'ensemble, on peut constater que les secteurs économiques ont poursuivi la même évolution que celle observée dans la 2ème CRTU. Les secteurs primaire et secondaire continuent à perdre des emplois au profit du tertiaire. Le Jura bernois connaît une « transition sectorielle » passant du secteur secondaire comme secteur principal au secteur tertiaire

¹⁰ Source : <https://www.vol.be.ch/vol/fr/index/wirtschaft/wirtschaftsdaten/sectoren-und-branchen/gesamtwirtschaft.html> tableau « emploi et équivalent plein temps selon les activités économiques et le sexe »

comme secteur principal. La diminution de 812 emplois en 4 ans reste cependant à relativiser, ce secteur étant particulièrement sensible à la conjoncture. L'industrie suisse essuie une période plus compliquée depuis 2015, en lien avec l'abandon du taux plancher le 15 janvier 2015. Cet événement a peut-être un peu accéléré la perte de quelques emplois dans le secteur secondaire dans la région du Jura bernois. Cependant, malgré la diminution d'emplois dans le secteur secondaire, le Jura bernois garde une identité industrielle marquée.

A. le secteur primaire = > continue sa baisse qui a commencé il y a plus d'un siècle ; 6% des emplois totaux du Jura bernois.

B. le secteur secondaire => 47% des emplois dans le Jura bernois, connaît une baisse importante (représentait 50% des emplois en 2012).

- la fabrication de produits métalliques a connu une nette diminution, avec 392 emplois en moins. C'est la diminution la plus importante de l'ensemble des secteurs. Cette diminution est liée en grande partie à la restructuration de l'ancienne Boillat SA.

C. le secteur tertiaire => 47% des emplois dans le Jura bernois ; ce secteur connaît une hausse importante avec un accroissement fort entre 2001 et 2012 déjà. A titre de comparaison, ce secteur ne représentait que 40% des emplois en 2001.

- le domaine des activités de la santé continue sa croissance (en partie pour prendre en charge le nombre de plus en plus élevé de personnes âgées).
- le domaine de l'hébergement médico-social est lui aussi en augmentation (pour les mêmes raisons que ci-dessus).
- l'enseignement enregistre une hausse importante des emplois.
- la plus forte baisse est à signaler dans les emplois liés à l'administration publique, défense et sécurité sociale. Cette baisse était déjà observée dans la dernière CRTU.

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

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

Sous-régions du Jura bernois	2005				2011				2016			
	I	II	III	Total	I	II	III	Total	I	II	III	Total
Vallon de Saint-Imier	439 7.9%	2'885 51.7%	2'255 40.4%	5'579	466 7.3%	3'517 54.8%	2'436 37.9%	6'419	396 5.8%	3'598 52.3%	2'879 41.9%	6'873
Plateau de Diesse et La Neuveville	141 8.5%	591 35.5%	932 56.0%	1'664	127 7.5%	573 33.7%	1'002 58.9%	1'702	134 8.6%	484 31.1%	936 60.2%	1'554
Bas-Vallon	98 9.3%	554 52.8%	397 37.8%	1'049	85 8.8%	513 53.0%	370 38.2%	968	83 9.7%	349 40.7%	426 49.7%	858
Jura bernois sud	678 8.2%	4'030 48.6%	3'584 43.2%	8'292	678 7.5%	4'603 50.6%	3'808 41.9%	9'089	613 6.6%	4'431 47.7%	4'241 45.7%	9'285
Vallée de Tavannes et Tramelan	328 5.8%	3'021 53.0%	2'351 41.2%	5'700	308 5.3%	3'055 52.3%	2'483 42.5%	5'846	282 4.7%	2'896 48.7%	2'772 46.6%	5'950
Petit-Val et Saicourt	119 22.9%	57 11.0%	343 66.1%	519	123 26.0%	44 9.3%	306 64.7%	473	115 27.6%	18 4.3%	284 68.1%	417
Moutier et environs	171 4.2%	2'149 52.9%	1'739 42.8%	4'059	147 3.8%	2'033 52.0%	1'733 44.3%	3'913	143 3.9%	1'701 46.9%	1'780 49.1%	3'624
Jura bernois nord	618 6.0%	5'228 50.9%	4'434 43.1%	10'278	578 5.6%	5'132 50.2%	4'522 44.2%	10'232	540 5.4%	4'615 46.2%	4'836 48.4%	9'991
Total Jura bernois	1'296 7.0%	9'258 49.9%	8'018 43.2%	18'570	1'256 6.5%	9'735 50.4%	8'330 43.1%	19'321	1'153 6.0%	9'046 46.9%	9'077 47.1%	19'276

Figure 20 : Evolution du nombre d'EPT dans les différentes sous-régions du Jura bernois et par secteur d'activité¹¹

¹¹ Source : tableaux interactifs OFS, https://www.pxweb.bfs.admin.ch/pxweb/fr/px-x-0602010000_102/-/px-x-0602010000_102.px

Depuis 2011, le nombre d'emplois est resté très stable dans le Jura bernois¹². Le franc fort a tout de même un impact sur le secteur secondaire qui continue de diminuer (689 emplois en moins en 2016 par rapport à 2011). Le secteur primaire reste assez stable mais a tout de même rencontré une diminution d'une centaine d'emplois entre 2011 et 2016 ce qui représente une baisse d'un peu plus de 8 points de pourcentage dans ce secteur. Cette tendance s'observe à l'échelle de la Suisse et même à l'échelle mondiale due à la mécanisation des tâches notamment. Le secteur tertiaire connaît une progression importante avec 747 emplois de plus en 2016.

L'ensemble des sous-régions suivent les tendances évoquées plus haut. Cela renforce la perspective d'une diminution des emplois dans le secondaire et d'une augmentation dans le tertiaire, à l'instar du reste du Canton et de la Suisse. D'autant que les évolutions technologiques annoncées et les machines toujours plus performantes vont amener les emplois dans le secteur secondaire à encore diminuer et les individus à devoir se requalifier dans des activités tertiaires.

La croissance des emplois dans le Jura bernois est essentiellement soutenue par deux sous-régions : le vallon de Saint-Imier et la Vallée de Tavannes et Tramelan. Il s'agit également des deux régions les plus industrielles et qui ont, semble-t-il, mieux résisté à la conjoncture. Dans la sous-région de Saint-Imier le secteur secondaire reste toujours plus important que le secteur tertiaire. Cependant le secteur tertiaire a aussi connu une forte croissance dans cette sous-région et pourrait donc inverser la tendance d'ici quelques années. C'est d'ailleurs ce qu'il s'est passé dans la sous-région « Moutier et environs ». En 2011, le secteur secondaire employait plus de personnes que le secteur tertiaire mais cette situation s'est inversée en 2016 avec 332 emplois en moins dans le secondaire laissant donc le tertiaire passer en tête des emplois de la sous-région.

On observe que les sous-régions rurales comme le Bas-Vallon, Petit-Val et Saicourt perdent des emplois dans tous les secteurs. Entre 2005 et 2016, c'est ainsi 20% des emplois qui ont disparu dans ces sous-régions. Cette évolution interroge d'un point de vue de l'aménagement du territoire ; la concentration des activités dans les centres se renforce. La disparition d'exploitations agricoles et de PME dans les régions périphériques n'est pas souhaitable d'un point de vue de la constitution suisse (occupation décentralisée du territoire).

3.3.3. Evolution de la répartition géographique des emplois

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

- Le taux d'EPT est relativement stable depuis 2005. Il est néanmoins à relever qu'entre 1995 et 2005, 3'000 EPT ont été perdus dans le Jura bernois.
- Les grandes variations d'emplois ont lieu dans le secteur secondaire. Etant donné que ce secteur représente environ 50% des EPT, au-dessus de la moyenne nationale, le Jura bernois est plus exposé que d'autres régions à la conjoncture mondiale (une part importante des emplois dépend de l'exportation, vers l'Europe en premier lieu). Le renforcement de la monnaie suisse par rapport à l'Euro met en difficulté la capacité exportatrice de la Suisse. L'impact de ce type de crise est très difficile à évaluer sur le long terme et c'est pourquoi donner des tendances à la hausse ou à la baisse des emplois dans le Jura bernois relève de la gageure.

¹² Le tableau ci-dessus (figure 19) ne couvre pas la même période que le tableau précédent (figure 18). De ce fait, certains chiffres et analyses sont nuancées et varient par rapport au précédent paragraphe 3.3.1.

3.3.4. Evolution des emplois de frontaliers

Evolution du nombre d'emplois frontaliers par sous-régions entre 1996 et 2018																							
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Jura bernois nord	134	107	128	143	193	233	205	201	207	219	272	312	351	352	378	428	436	422	482	496	516	563	615
Jura bernois sud	333	338	405	405	655	632	670	639	682	744	872	979	1038	916	872	927	1042	1007	1190	1138	1052	1078	1195
Total Jura bernois	467	445	533	548	848	865	875	840	889	963	1144	1291	1389	1268	1250	1355	1478	1429	1672	1634	1568	1641	1810
Bienne et Evillard	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	3	38	66	73	84	127	156	185	187	198	236	242	261
Total Jb.B	467	445	533	548	849	865	875	840	890	966	1147	1329	1455	1341	1334	1482	1634	1614	1859	1832	1804	1883	2071

Figure 21 : Evolution du nombre d'employés frontaliers dans le Jura bernois et Bienne entre 1996 et 2018

Comme le montre le tableau ci-dessus¹³, le nombre d'emplois occupés par des frontaliers est en constante augmentation dans le Jura bernois. Le nombre d'employés frontaliers a été multiplié par 4 entre 1996 et 2018. Plus de 9% des emplois du Jura bernois sont actuellement occupés par des frontaliers. Ces emplois sont fortement concentrés dans 5 communes : Moutier (~200), Tramelan (~200), Saint-Imier (~200), Villeret (~300, en forte progression par rapport à la 2^e CRTU) et Sonceboz-Sombeval (~550). Le Jura bernois sud compte ainsi environ le double de frontaliers que le nord. Il est probable que cette situation va s'équilibrer – en effet, l'impact de l'ouverture de l'A16 sur tout son tronçon n'est sans doute pas encore pleinement perceptible au niveau des emplois frontaliers dans la Prévôté et la vallée de Tavannes.

Bienne et Evillard ne comptaient aucun frontalier en 2003. Des facteurs sociologiques et macroéconomiques combinés à l'amélioration des infrastructures de transports – en particulier l'A16 – ont fait progresser rapidement le nombre de frontaliers à partir de 2007 pour atteindre 261 en 2018.

3.3.5. Conclusions sur l'évolution des emplois

D'un point de vue régional, l'évolution des emplois telle que décrite ci-dessus amène quelques constats :

- Les emplois frontaliers augmentent fortement et se concentrent dans des zones d'activités qui ne sont pas toutes bien desservies par les TP. Les problèmes de places de parcs et de trafic liés aux zones fortes en emplois sont une thématique qui devient de plus en plus importante pour la gestion territoriale dans le Jura bernois et, aussi, aux Champs de Boujean.
- Certaines catégories d'emplois se concentrent dans les centres (emplois administratifs par exemple) ; d'une manière générale la tertiarisation de la société amène une partie de plus en plus importante de la population à se déplacer pour travailler dans les centres, ce qui implique des mouvements pendulaires de plus en plus importants.
- Dans les zones rurales et périphériques, une diminution des emplois se poursuit (disparition d'emplois agricoles et baisse des activités de PME), cette situation est connue des communes et traitée dans le cadre de la commission « communes solidaires » de Jb.B.

Il est intéressant de relever en conclusion que depuis le début du siècle, malgré une stagnation des emplois et l'augmentation du nombre de frontaliers, le taux de chômage est resté faible. L'explication de cette évolution est complexe, il y a les éléments conjoncturels et structurels auxquels font face les entreprises, mais il est clair que le Jura bernois est confronté à d'autres défis comme d'autres régions dites périphériques (concentration des emplois dans les agglomérations), avec en outre sa plus forte dépendance que d'autres régions au secteur industriel exportateur. Les efforts pour recréer des activités économiques dans les centres des villages du Jura bernois s'inscrivent dans cette problématique.

¹³ OFS, Statistique des frontaliers,

http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/infothek/erhebungen_quellen/blank/blank/frontaliers/01.html
TARGET=_blank

A relever que malgré la baisse des emplois dans le secteur secondaire, le Jura bernois reste une région exportatrice comme le montrent les tableaux ci-dessous :

Emplois en EPT en 2019	Jura bernois	Canton de Berne	Suisse
Secteur primaire	6.0 %	4.4 %	2.60 %
Secteur secondaire	46.9 %	24.3 %	24.6 %
Secteur tertiaire	47.1 %	71.4 %	72.8 %
Total	100.00 %	100.00 %	100.00 %

Exportation par habitants (CHF) en 2015	Jura bernois	Canton de Berne	Suisse
Secteur secondaire	29'800	13'000	28'000

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

3.4.1. Evolution globale récente de l'urbanisation

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

- destruction irrémédiable de sols qui sont à la base destinés à l'activité agricole ;
- surcoûts considérables pour les collectivités publiques : les transports publics sont moins rentables dans les secteurs peu denses et tous les éléments de mise en réseau y sont plus coûteux (refaire les réseaux d'eau, installer la bande passante, installer une centrale de chauffage à distance, etc.) ;
- impacts sur la qualité des paysages et du patrimoine (autoroutes, mitage, etc.) ;
- impacts sur la diversité biologique (destruction de sols, de biotopes, barrières aux déplacements des animaux, etc.) ;
- impact sur le réchauffement climatique, avec des déplacements plus longs et habitats individuels plus gourmands en énergie ;

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

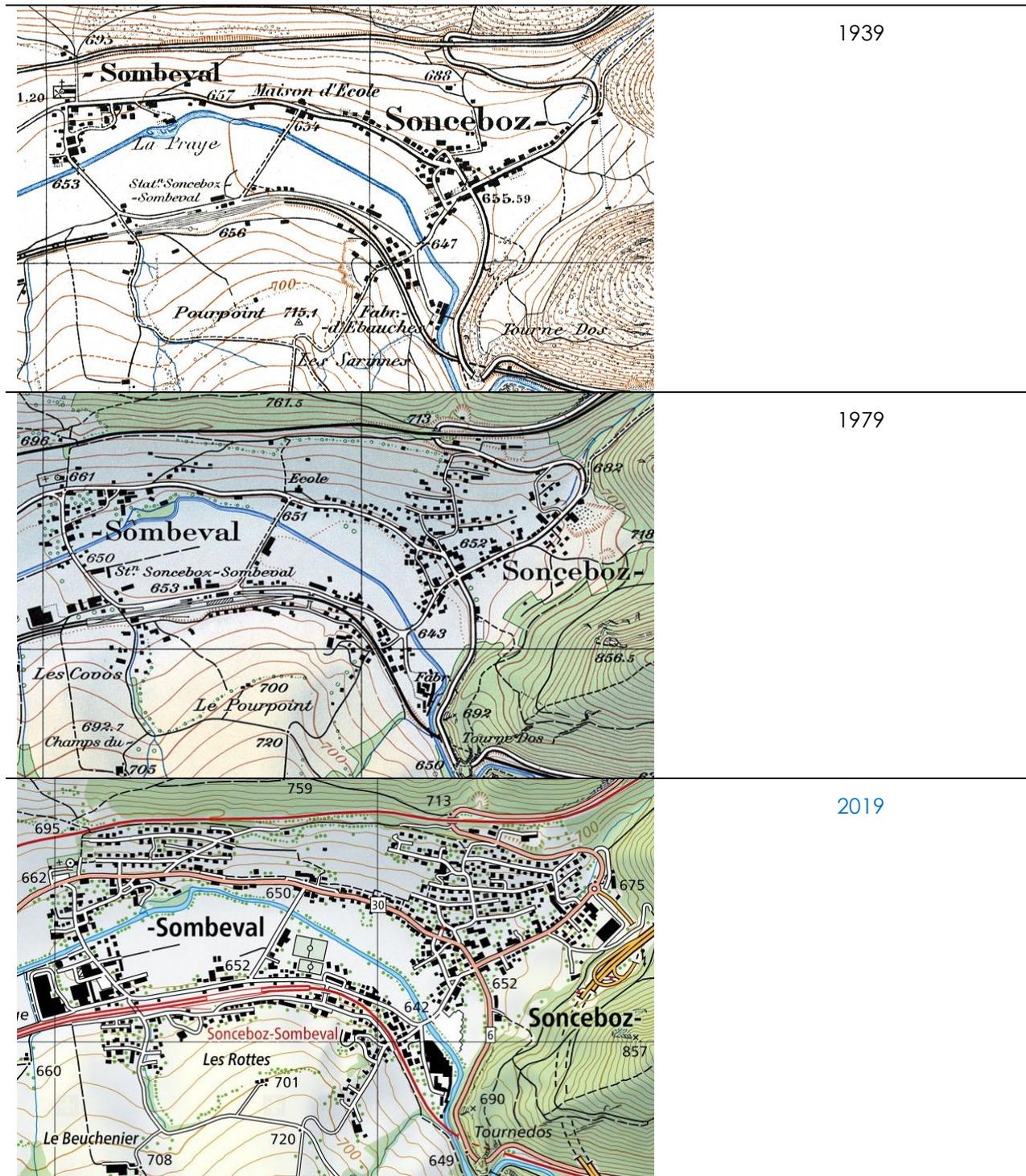


Figure 22 : Evolution comparée de l'urbanisation à Sonceboz-Sombeval dans les années 1939 - 1979 - 2019

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

- très forte prédominance des constructions de maisons individuelles. Cette tendance est due à de nombreux éléments (volonté d'être propriétaire, région où ce modèle reste très prisé, prêts des banques et taux hypothécaires favorables, prix des terrains bas, manque de projets novateurs dans le domaine de l'habitat collectif, etc.).
- un mitage (zones urbaines continues) encore raisonnable. La structure ancienne de plusieurs villages est encore bien conservée par rapport à de nombreux secteurs du Plateau suisse. Mais le nombre de zones dites centrales (ou assez centrales) ont augmenté

suite à l'étalement et ce phénomène pourrait s'amplifier si des limites ne sont pas fixées. Cela pose en effet problème car ces nouvelles zones centrales ne sont destinées qu'à l'habitat et en particulier individuel.

3.4.2. Modification de la Loi sur l'Aménagement du territoire

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

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

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

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

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

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

3.4.3. Modification de la Loi sur les constructions : obligation de construire

La nouvelle Loi sur les constructions est une base très importante pour l'aménagement du territoire, car elle offre aux communes les moyens juridiques de mener une véritable politique foncière. Cette nouvelle législation renforce les possibilités pour les communes d'être proactives dans le domaine. Elle est directement liée à la révision de la LAT : avec la révision partielle de la LAT, la garantie de la disponibilité des terrains à bâtir constitue dorénavant une condition au classement de nouvelles parcelles en zone à bâtir (art. 15 al. 4, let. d LAT).

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

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

Obligation contractuelle de construire (art. 126b LC.BE)

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

Classement conditionnel (art. 126c LC/BE)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nous relevons que l'aménagement du territoire est un des (derniers) domaines dans lequel les communes ont des compétences, mais elles devront à l'avenir collaborer entre elles pour exploiter au mieux ces compétences en ce qui concerne les compensations et le fonds prévu pour cela.

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

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

3.4.5. Plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal a été adopté par le Conseil fédéral le 4 mai 2016. Le canton de Berne s'adapte ainsi à la nouvelle législation fédérale, avec pour principal mise en œuvre l'urbanisation interne. Le changement de pratique, dans le Jura bernois, est fondamental. En forçant un peu le trait, la situation antérieure et actuelle des plans d'aménagement locaux se présente comme suit :

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

Figure 24 : Etat actuel et évolution attendue des pratiques communales dans le domaine de l'aménagement du territoire

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

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

Le plan directeur cantonal indique pour chaque type de communes ses possibilités de croissance démographique pour les 15 prochaines années. Les communes sont ainsi classées en différentes catégories où leur « centralité » leur procure plus de latitude en matière de croissance démographique.

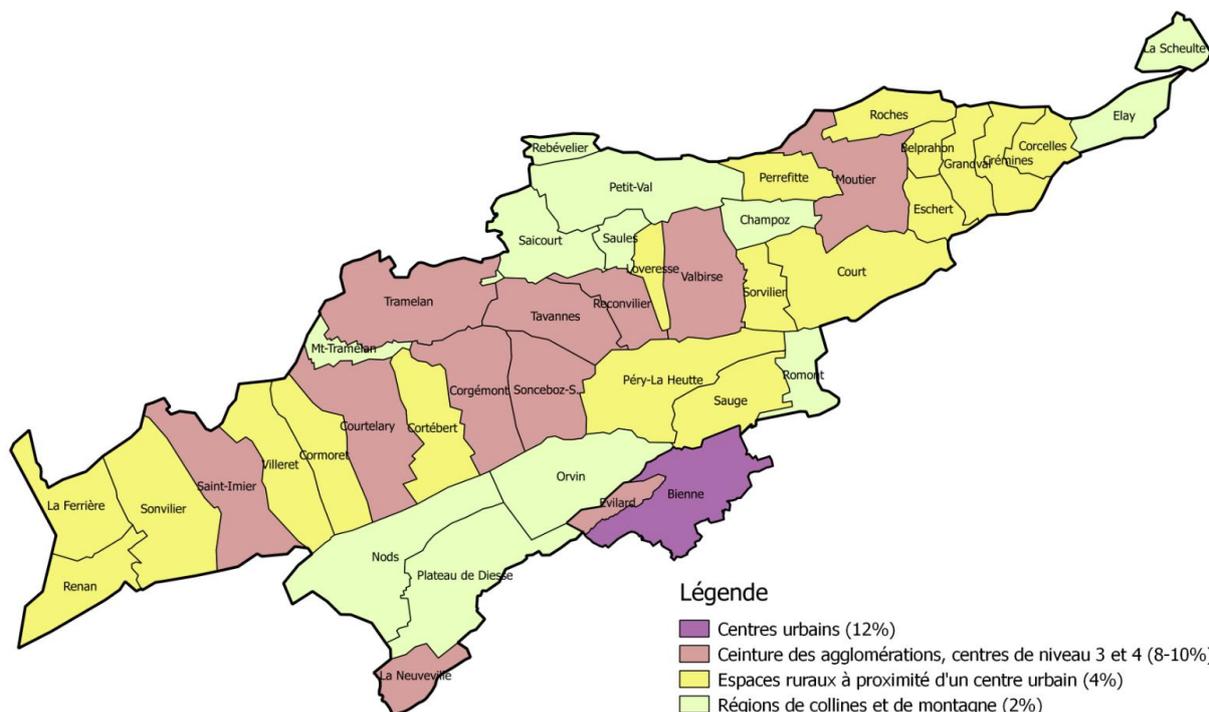


Figure 25 : Typologie des communes et possibilités de mise en zone

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

Il en résulte que la plupart des communes devront faire des efforts assez importants de densification avant de pouvoir mettre en zone de nouveaux secteurs. Les mises en zones seront rares dans le Jura bernois pour les 15 prochaines années selon les calculs de la CRTU 2021.

Commune	Type d'espace	Croissance selon type espace	Population	Densité HMC visée	Densité HMC effective	Différence entre densité visée et effective	Demande théorique en HMC	HMC non-bâtie en ha	Différence entre demande théorique et réserves
Belprahon	EPC	4.00%	298	39	27	-12	0.4	0.8	0.4
Champez	RCM	2.00%	168	34	29	-5	0.1	0.3	0.2
Corcelles (BE)	EPC	4.00%	201	39	29	-10	0.3	0.5	0.2
Corgémont	C	10.00%	1'695	57	45	-12	3.5	4.0	0.5
Cormoret	EPC	4.00%	490	39	33	-6	0.6	2.3	1.8
Cortébert	EPC	4.00%	698	39	34	-5	0.8	2.5	1.7
Court	EPC	4.00%	1'438	39	37	-2	1.8	4.5	2.7
Courtelay	C	8.00%	1'382	53	37	-16	2.5	0.8	-1.7
Crémines	EPC	4.00%	518	39	31	-8	0.6	2.9	2.3
Eschert	EPC	4.00%	394	39	36	-3	0.5	1.5	1.1
Grandval	EPC	4.00%	391	39	26	-13	0.4	1.9	1.5
La Ferrière	EPC	4.00%	543	39	43	4	0.7	1.2	0.5
La Neuveville	C	10.00%	3'738	57	67	10	8.3	8.6	0.3
Loveresse	EPC	4.00%	323	39	30	-9	0.4	1.9	1.5
Mont-Tramelan	RCM	0.00%	118	0	0	0	0.0	0.0	0.0
Moutier	C	10.00%	7'458	57	65	8	16.0	14.2	-1.8
Nods	RCM	2.00%	759	34	28	-6	0.5	4.0	3.5
Orvin	RCM	2.00%	1'233	34	42	8	0.9	4.3	3.4
Perrefitte	EPC	4.00%	460	39	30	-9	0.5	4.2	3.6
Péry-La Heutte	EPC	4.00%	1'923	39	38	-1	2.2	10.6	8.4
Petit-Val	RCM	2.00%	405	34	28	-6	0.3	2.4	2.1
Plateau de Diesse	RCM	2.00%	2'058	34	30	-4	1.4	4.2	2.9
Rebévelier	RCM	0.00%	42	0	0	0	0.0	0.0	0.0
Reconvilier	C	10.00%	2'300	57	44	-13	4.9	10.7	5.8
Renan (BE)	EPC	4.00%	919	39	49	10	1.0	2.1	1.1
Roches (BE)	EPC	4.00%	195	39	26	-13	0.2	2.0	1.7
Romont (BE)	RCM	2.00%	187	34	20	-14	0.1	1.9	1.8
Saicourt	RCM	2.00%	621	34	32	-2	0.4	1.5	1.1
Saint-Imier	C	10.00%	5'193	57	77	20	11.7	13.9	2.2
Sauge	EPC	4.00%	815	39	32	-7	0.9	5.0	4.1
Saules (BE)	RCM	2.00%	153	34	25	-9	0.1	1.4	1.3
Schelten	RCM	0.00%	33	0	0	0	0.0	0.0	0.0
Seehof	RCM	0.00%	63	0	0	0	0.0	0.0	0.0
Sonceboz-Sombeval	C	10.00%	1'950	57	48	-9	4.0	4.5	0.5
Sonvilier	EPC	4.00%	1'244	39	43	4	1.4	2.3	0.9
Sorvilier	EPC	4.00%	277	39	35	-4	0.3	0.4	0.0
Tavannes	C	10.00%	3'593	57	59	2	7.8	7.3	-0.5
Tramelan	C	10.00%	4'670	57	51	-6	9.9	11.3	1.4
Valbirse	C	10.00%	3'968	57	40	-17	7.8	15.7	7.9
Villeret	EPC	4.00%	913	39	36	-3	1.1	3.6	2.5

Figure 26 : Besoins théoriques en zones à bâtir en 2019¹⁴

¹⁴ Types d'espaces (=catégories des communes selon le plan directeur BE) C = communes-centres / EPC = Espaces à proximité d'un centre urbain / RCM = Régions de collines et de Montagnes

Le calcul des réserves brutes HMC et des besoins théoriques bruts HMC fait l'objet de discussions entre l'OACOT et les communes. A ce stade, il nous paraît donc inopportun d'avancer de nouveaux chiffres sur les possibilités de mise en zone HMC des communes du Jura bernois. Néanmoins, les commentaires suivants restent valables concernant ce tableau de synthèse.

Evolution théorique des habitants :

- o La population du Jura bernois passerait théoriquement de 54'000 habitants (2019) à 58'000 habitants en 2034, ce qui correspond à une augmentation de 7.5% du nombre d'habitants en 15 ans.

Densité de l'utilisation des zones :

- o Ce calcul introduit dans le plan directeur permet de savoir dans quelle mesure la commune doit fournir des efforts dans le domaine de l'urbanisation interne.
- o La plupart des communes (28) du Jura bernois présentent selon les calculs du Canton une densité d'utilisation de l'espace urbain (zones H, M et C) plus faible qu'en moyenne cantonale. Néanmoins, 8 communes présentent une densité supérieure à la moyenne cantonale.
- o Comme l'indique la Fiche A_01 du plan directeur, les communes qui ont une densité d'utilisation plus faible que la moyenne cantonale devront soustraire 1/3 de leurs besoins théoriques.

Besoins théoriques comparés aux réserves existantes :

- o Plus la différence entre les besoins théoriques et les réserves brutes est élevée, plus les réserves en terrains à bâtir sont théoriquement élevées.
- o Par exemple, pour une commune qui a des besoins théoriques pour les 15 prochaines années de 0.5 ha mais qui possède 1 ha de réserves dans la zone à bâtir, cela signifie que théoriquement ses besoins sont couverts pour les 30 prochaines années.
- o Les chiffres mentionnés dans ce tableau sont théoriques et à examiner dans le détail lors des révisions de PAL. Globalement, on constate que les réserves en terrain à bâtir sont plus élevées que les besoins. Le Jura bernois compte 160 ha de réserves alors que les besoins théoriques sont de 94 ha pour les 15 prochaines années.
- o Cependant, les disparités entre les communes sont importantes ; en règle générale, les communes-Centres sont plus faiblement dotées en réserves que les autres communes. Les détails de ces types d'analyses figurent au chapitre des conceptions sous-régionales.

Le classement des communes du Jura bernois dans les différents types de communes conduit à inscrire 10 communes dans la catégorie de commune-Centres, 18 communes dans la catégorie espaces ruraux proches des centres et 12 dans la catégorie régions de collines et de montagne. Ce classement n'est toutefois pas encore totalement approuvé par la Région. Des communes comme Plateau de Diesse et Orvin, très proches de Bienne et de La Neuveville, devraient être considérées comme des communes d'espaces ruraux à proximité d'un centre urbain.

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

Pour l'instant, à notre connaissance, les nouveaux instruments de la politique d'aménagement du territoire ne sont pas encore appliqués dans le Jura bernois. La plupart des communes sont en cours de révision de leur PAL et l'adaptation aux nouvelles directives cantonales n'est pas facile.

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

Suite à la modification de la LAT, une première étape concernant le dimensionnement des zones à bâtir avant tout a été mise en œuvre par la Confédération. Une deuxième étape a consisté à traiter, notamment, des surfaces d'assolement¹⁵. Le Conseil fédéral a approuvé le 8 mai 2020 le plan sectoriel SDA remanié, qui doit permettre de mieux assurer à long terme le maintien des terres agricoles les plus fertiles de Suisse.

La législation fédérale protège strictement les surfaces d'assolement, leur « utilisation » pour la construction étant soumise à de nombreuses conditions. L'utilisation de surfaces d'assolement dans le canton de Berne est régie par les conditions suivantes :

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

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

¹⁵ Les Surfaces d'assolement (SDA) sont des terres agricoles qui ont de bonnes aptitudes agronomiques. Chaque canton est responsable de préserver une certaine surface de ces terres, définie avec la Confédération. Une révision de ces surfaces a eu lieu en 2014-2015 dans le canton de Berne.

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

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

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

Figure 27 : Réserves en zone à bâtir destinées à l'habitat, par commune et qualité de desserte en 2015

On relèvera les éléments suivants dans ce tableau :

- Pour l'ensemble du Jura bernois, les réserves s'élevaient en 2015 à environ 165 ha. Plus d'un millier de parcelles sont inscrites dans la zone à bâtir mais non construites dans le Jura bernois.
- Seules ¼ des réserves existantes bénéficient d'une bonne qualité de desserte (D ou supérieure à D). Ce chiffre montre l'importance d'entreprendre la relocalisation des terrains à bâtir à proximité des gares.
- 40% des réserves de zones à bâtir ne bénéficient d'aucune qualité de desserte (!).

3.4.8. Zones d'activités : état des lieux, typologie et proposition régionale de développement

Un état des lieux précis des zones d'activités a été réalisé dans le cadre du projet de Centres en réseau dans la vallée de Tavannes + Tramelan. Toutes les parcelles en zones à bâtir destinées aux activités et non construites ont notamment été relevées. Les principaux constats de 2016 restent globalement valables et sont les suivants :

- ❑ Les réserves sont concentrées dans certaines communes, notamment Tramelan, Tavannes, Court. Les réserves actuelles pour les zones d'activités (parcelles non construites et grandes parcelles pouvant être morcelées) correspondent grosso modo aux besoins de l'économie régionale pour les 15 prochaines années.
- ❑ Une partie des réserves actuelles sont mal situées d'un point de vue des transports publics. Certaines parcelles sont par ailleurs inoccupées bien qu'elles aient été mises en zone depuis plus de 15-25 ans. Certaines de ces parcelles pourraient faire l'objet d'un déclassement afin d'être plus utiles ailleurs.
- ❑ Vu sa structure socio-économique, le Jura bernois a absolument besoin de continuer d'offrir des zones d'activités attractives, pour ne pas devenir une région dortoir, pour rapprocher lieux d'activités et d'habitation, pour freiner le vieillissement projeté de sa population, pour maintenir un tissu industriel important et performant.
- ❑ Des collaborations intercommunales sont envisageables dans ce domaine parce que la question des rentrées fiscales des entreprises est largement secondaire par rapport au besoin d'augmenter le nombre de personnes actives pour travailler dans les entreprises à implanter. Ces places de travail régionales sont profitables pour toutes les communes.
- ❑ Pour répondre aux besoins futurs il est nécessaire d'agir dès à présent car les procédures d'aménagement du territoire sont longues, et la réalisation des futures zones d'activités se fera dans un contexte difficile (protection de plus en plus forte des surfaces d'assolement dans le droit foncier rural, conditions de plus en plus strictes d'un point de vue de l'aménagement du territoire, etc.).
- ❑ Les zones d'activités avec de nombreux emplois doivent si possible être centrées vers les gares existantes et futures. Des opportunités existent aussi à proximité des jonctions d'autoroutes pour des activités moins denses en emplois.

De l'étude Centres en réseau découlent de nombreuses réflexions et propositions de démarches qui sont reprises dans les fiches de mesures de la CRTU.

L'état des lieux ci-dessous a été obtenu dans le cadre du projet de géoportail régional. Les surfaces obtenues sont indicatives pour l'année 2015 et n'ont pas été retravaillées depuis. Le tableau montre que :

- Au total, 65 ha de zones à bâtir destinées aux activités sont inscrits dans les PAL des communes du Jura bernois. Il y a plus de 180 parcelles en zones d'activités, soit une taille moyenne des parcelles de 0.3 ha.
- Seule une très faible partie (13%) des zones d'activités existantes dans le Jura bernois bénéficient d'une bonne qualité de desserte. 27% des surfaces existantes se situent dans des qualités de dessertes E/F, alors que 60% des surfaces industrielles libres sont hors du champ de la qualité de desserte.
- La qualité moyenne de la desserte pourrait sensiblement augmenter ces prochaines années lorsque l'arrêt de la Clé à Saint-Imier et le déplacement de l'arrêt de Villeret aux Faverges (en pleine zone d'activité) seront réalisés. La non réalisation de l'arrêt de Pré Vercelin/La Cray, à Valbirse, est à ce titre à déplorer.
- Les disparités entre communes sont encore bien plus marquées que pour les zones à bâtir destinées à l'habitat. Certaines communes ont des réserves très importantes (Tramelan, Saint-Imier, Tavannes, Péry-La Heutte, Court, Corgémont) ; tandis que certaines communes centres (La Neuveville, Valbirse, Moutier) n'en ont quasiment plus.

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

Figure 28 : Réserves en zone à bâtir destinées aux activités, par commune et qualité de desserte en 2015

Le tableau ci-dessous fait le point sur toutes les zones d'activités du Jura bernois qui sont considérées d'importance régionale (voire sous-régionale si les réserves disponibles sont dignes d'être relevées). Il se base sur le recensement des réserves de zones d'activités effectué par Jb.B sur mandat du canton en 2019, dans le cadre de la mise à jour régulière du système de gestion des zones d'activités du canton de Berne. Des informations plus précises concernant ces secteurs d'activités sont données dans les Fiches de mesures.

Commune et site	Typologie selon CRTU 2021	Surface [ha]		Qualité de la desserte	Remarques
		Totale	Dont construit		
Saint-Imier, La Clé	Pôle activités d'importance cantonale	8.8	3.8	Aucune (D avec l'arrêt TP)	Ce secteur se remplit rapidement et pousse la Région à d'ores et déjà se pencher sur la problématique des zones d'activités dans le haut du Vallon de Saint-Imier.
Tramelan, ZPO Fin des Lovières	Pôle activités d'importance cantonale	3	1.6	E	Une partie des surfaces locatives (1'000 m ²) n'est pas encore louée. L'extension vers l'est fait l'objet d'un projet plus global, en collaboration avec la Région.
Moutier – Les Laives	Pôle activités d'importance régionale	15	14	E – Aucune	La commune de Moutier renonce à l'inscription en importance cantonale de ce pôle.
Corgémont, Es Cudries	Pôle activités d'importance régional à maintenir	6.5	3	E – aucune	Ce secteur offre encore de grandes réserves de terrains.
Tavannes, Combe de Malvaux	Pôle activités d'importance régional à maintenir	7.5	3	Aucune	Ce pôle se remplit, mais offre encore des réserves. Son extension est abandonnée, car contraire au droit supérieur.
Court – Les Ravières / Condemine	Aucune	5	3.2	Aucune	Le secteur des Ravières de 3.2 ha est plein. Le secteur des Condemines (1.8ha) fait l'objet d'un Plan de quartier approuvé par le Canton. Tous les terrains sont en mains publiques.
Tavannes, Les Pontins	Aucune	1.8	0	D (E)	La commune de Tavannes préfère y développer de l'habitat, en lien avec une révision de son PAL.
Tramelan, Les Brues	Aucune	3.3	0	D –(E)	La commune de Tramelan révisé actuellement son PAL et déterminera si elle souhaite ou non développer un pôle d'activités aux Brues.

Figure 29 : Etat des lieux des zones d'activités d'importance cantonale et régionale (mise à jour dans le cadre du système de gestion des zones d'activités)

3.4.9. Evolution récente des industries

A part sur le pôle industriel de La Clé à Saint-Imier, il n'y a pas eu de grandes modifications au niveau de l'utilisation des réserves en zones d'activités.

Par contre, sans en avoir fait un inventaire, nous constatons que ces 10 dernières années :

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

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

3.4.10. Besoins et système de gestion des zones d'activités

Le canton de Berne a mis au point le système de gestion des zones d'activités tel que prévu par le droit fédéral (art. 30a, al. 2 OAT). Cet article est le suivant : « La délimitation de nouvelles zones d'activités économiques requiert l'introduction par le Canton d'un système de gestion des zones d'activités garantissant, globalement, leur utilisation rationnelle. ». Les directives cantonales à ce sujet sont une base importante dans le cadre des réflexions et travaux en ce qui concerne de nouvelles zones d'activités dans le Jura bernois.

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

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

Tous les 4 ans, la région réévalue l'état des réalisations des zones d'activités. Si nécessaire, elle change les états de coordination des zones d'activités d'importance régionale. Les communes concernées sont chargées d'effectuer les démarches nécessaires pour que l'état de coordination puisse être considéré comme réglé.

Ce suivi permet de connaître l'évolution des réserves, ces indications étant reportées sur le géoportail cantonal et ainsi à disposition des communes, du Beco, des propriétaires et des investisseurs. Le canton demande que la région se base sur cet outil pour justifier de nouvelles zones d'activités.

Ce système permet donc d'assurer un monitoring, mais il ne donne pas d'indication sur le fait que les zones d'activités sont attractives ou non, sur les besoins des entreprises, et surtout ce système ne permet au canton ou aux régions d'être proactives dans la mise en place de zones d'activités intercommunales, ce qui est pourtant nécessaire actuellement.

3.4.11. Exigences cantonales pour la réalisation de zones d'activités : le point de la situation dans le Jura bernois

Les CRTU précédente ont largement montré la difficulté à déterminer de nouvelles zones d'activités. Si certaines contraintes se retrouvent dans tout le canton, notamment au niveau des surfaces d'assolement, d'autres contraintes sont plus marquées dans le Jura bernois parce que la géographie et l'histoire font que les gares sont souvent éloignées des zones d'activités ;

La région, la CRT 1 et les communes ne sont pas restées inactives pour trouver des solutions et améliorer la qualité de desserte dans les zones d'activités actuelles et futures. La recherche de solution a porté sur

1. L'amélioration des transports publics
 - P. ex. inscription d'une nouvelle gare à Bévillard. Ce projet n'a pas été jugé prioritaire par l'OFT, il était pourtant nécessaire pour une qualité de desserte D pour la future zone d'activité de Pré Vercelin
 - Afin de pouvoir considérer la zone d'activité des Laives, à Moutier, comme pôle d'importance cantonal, un important effort de coordination avec la CRT1 a mené à la mise en place dans l'horaire TP de 2016 de 20 bus par jours pour atteindre une qualité de desserte E/D. Malheureusement, les lignes de bus locales de Moutier ont des problèmes de rentabilité ; elles ne sont pas utilisées dans les heures creuses et un des problèmes identifiés est justement que nous avons mis trop d'offre TP pour correspondre aux exigences cantonales de qualité de desserte. En 2020-2021, tout le système de bus devra être revu à Moutier...
 - Toujours en vue de trouver des solutions (ici pour la zone d'activité potentielle de Blancheterres), nous avons intégré la commune de Sonceboz dans une étude «Concept bus Bienne et environs 2035» afin d'examiner si une prolongation de la ligne de bus Péry – Champs de Boujean est possible.
2. Des réflexions intercommunales pour permettre de régler les questions relatives aux zones d'activités mal placées, aux échanges de terrains, etc
 - Projet de fusion de 15 communes dans la Vallée de Tavannes : ce projet a mené à des fusions certes, mais pas d'une taille suffisante pour régler la question des zones d'activités dans la Vallée de Tavannes
 - Projet de Centre en réseaux et de zones d'activités intercommunales dans la Vallée de Tavannes : ce projet se heurte à l'absence de cadre dans le plan directeur cantonal (cf. chapitres suivants).

Malgré tous ces efforts, la plupart des zones d'activités existantes restent mal desservies et, surtout, aucune nouvelle zone d'activité ne pourra être créée à court et moyen terme dans les conditions actuelles.

Le constat à ce stade est le suivant :

- L'amélioration de la desserte TP par le train n'est pas une solution dans le Jura bernois, nulle part des possibilités existent à court terme; pour la ligne de train Sonceboz – Moutier l'optique est plutôt à réduire le nombre d'arrêts.
- Les besoins en nombre de bus / jours pour atteindre la qualité de desserte exigée par le Canton est trop élevée; cette exigence entre en contradiction avec les exigences de couverture des coûts de l'ordonnance sur les transports.
- Les jonctions autoroutières de l'A16 sont des endroits indiqués pour les futures ZA (A16 = 6.5 milliards d'investissements) mais ne sont pas connectées au TP.
- Les fusions de communes ne sont pas suffisantes pour régler la problématique des ZA futures dans la vallée de Tavannes; il n'y aura pas d'autres processus de fusion à moyen et long terme => d'autres solutions doivent être trouvées.
- Certaines communes sont favorables à l'idée d'une ZA intercommunale si la question fiscale peut être réglée. Mais de nombreuses questions complexes se posent.
- La région n'a pas les outils pour travailler et être sûre d'aboutir un résultat sur ce thème.

En conclusion :

- Les conditions uniformes du plan directeur cantonal sur tout le territoire cantonal posent des problèmes au Jura bernois industriel.

- Les exigences de qualité de desserte pour les ZA ne peuvent être réglées dans le cadre strict des exigences de l'ordonnance sur les transports publics.
- Les régions n'ont pas les outils à disposition pour travailler sur la thématique de la création de zones d'activités intercommunales / régionales
- Pour réaliser 1-2 nouvelles zones d'activités dans le Jura bernois, nous nous heurtons à un plafond de verre dans la situation actuelle.

Perspectives de modifications qui seraient nécessaires dans le Plan directeur cantonal :

- A : plus de souplesse dans les exigences de la qualité de desserte :
 - *Prise en compte des spécificités régionales*
 - *Prise en compte du type d'activité pour fixer la qualité de desserte minimale, p. ex. des activités avec un faible nombre d'emploi ne nécessitent pas forcément une qualité de desserte D*
 - *Miser sur les plans mobilités des entreprises !*
- B : Mettre en place des conditions-cadres pour la gestion régionale des zones d'activités :
 - Etude de localisation
 - Nécessité d'intercommunalité
 - Fixer des conditions-cadres et des principes d'aménagement (plans de mobilité, stratégie foncière, etc.).
 - Pour des zones d'activités complémentaires, intercommunales & permettant une solidarité des charges et bénéfiques et localisées au bon endroit l'inscription de conditions est nécessaire dans le Plan directeur cantonal ;
 - Par exemple : obligation d'intercommunalité
 - Donner une assise juridique aux régions pour faire ce travail, notamment les éléments essentiels ci-dessous qui devraient figurer dans le plan directeur cantonal :
 - Travailler sur le très long terme avec les communes concernées (mise en place de syndicats ou autre forme juridique, acquisition des terrains, échanges de terrains, éventuellement répartition de terrains agricoles en cas d'exploitations fortement touchées, etc.).

L'ouverture de nouvelles ZA reste donc un élément très important pour la région, bien que les états de coordination des ZA potentielles de la Vallée de Tavannes ne bougent pas lors de la présente révision de la CRTU. La réalisation de zones d'activités avec une gestion intercommunale figure dans les objectifs de la Stratégie économique de la Chambre d'économie du Jura bernois.

Afin de travailler sur ce thème de manière très pragmatique et d'assurer des réserves sur le court et moyen terme, la « stratégie régionale » est donc la suivante :

1. Court terme :

- Le secteur de Blanches Terres représente la meilleure opportunité pour accueillir une zone de développement d'importance cantonale. En effet, malgré sa taille importante, le développement de ce secteur ne met pas en péril une exploitation agricole. La desserte autoroutière est très bonne et des solutions pour la desserte TP sont envisageables à moyen terme. La demande d'entreprises est élevée à Sonceboz. Ce site est le meilleur dans le Jura bernois d'un point de vue de la localisation géographique. La région souhaite son développement et contribuera à son acceptation, notamment via la recherche de solutions acceptables au niveau de la desserte TP.

- Aider la commune de Tramelan dans le développement du site d'activité des Lovières. Une réflexion globale concernant le secteur des Lovières, y compris au point de vue énergétique, est en cours et suivie par la région.

- Proposer au canton de modifier son plan directeur afin de rendre possible la réalisation de zones d'activités cantonales et/ou régionales intercommunales

2. Moyen terme

- accompagnement de la commune de Saint-Imier en cas de nécessité d'agrandissement du secteur d'activité de la Clé.

- mise en œuvre de zones d'activités intercommunales, en priorité dans la Vallée de Tavannes, si les conditions cantonales le permettent.

3. Long terme

- réalisation de zones d'activités intercommunales / régionales

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

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

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

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

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

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

N°	Commune et site	Descriptif	Nb logements potentiels	Qualité desserte TP
01	Moutier – Tour Tornos	Réhabilitation de la tour de Tornos. Projet en cours.	15	D
02	Moutier – secteur au sud des voies CFF	Le magasin Landi projette de quitter ce secteur. La ville de Moutier prévoit un réaménagement complet de ce secteur (logements, activités tertiaires, mobilité combinée).	Non évalué	B
03	Moutier, îlot du Moulin	Projet de requalification globale de l'îlot du Moulin, principalement occupé aujourd'hui par une friche commerciale. Le Plan de quartier approuvé prévoit la construction de logements et de surfaces commerciales	105	D

N°	Commune et site	Descriptif	Nb logements potentiels	Qualité desserte TP
04	Tavannes, Arsenal	Achat par la commune. Quelques logements prévus	10	D
05	Valbirse, Malleray – Grand-Rue 19	Usine assez ancienne dans tissus urbain Parcelle de 4'700 m ² / 3 immeubles de 6 appartements possibles	18	D
06	Valbirse – Espace Birse	Zone à planification obligatoire. 2 immeubles construits en 2018	180	D
07	Saint-Imier – Les Noyes	Plan de quartier La Fenette	non défini	

Figure 30 : Liste des logements potentiels dans des friches commerciales ou industrielles

Le projet le plus important de cette liste est le projet Espace-Birse : 180 logements, soit 380 habitants (moyenne de 2,1 habitant par logement¹⁶).

De nombreux autres secteurs ont un grand potentiel dans la requalification ou la restructuration. Nous avons mis en annexe pour information 4 secteurs définis dans le cadre du projet de Centres en réseau. Les secteurs de restructuration d'importance cantonale ou régionale doivent être inscrits dans la CRTU.

3.4.13. Taux d'occupation des logements

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

Le tableau ci-dessous¹⁷ montre que le nombre de logements vacants a significativement augmenté entre 2008 et 2013 dans les communes concernées.

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

Figure 31 : Evolution des logements vacants entre 2008 et 2013, pour les communes du projet de Centres en réseau

Taux de logements vacants dans le Jura bernois 3.2% au 1^{er} janvier 2019. Dans le canton de Berne 1.86%. (OFS)

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

¹⁶ Selon statistique CH.

¹⁷ Source : FISTAT

La problématique des logements vacants est également bien connue dans d'autres parties du Jura bernois et en particulier à Moutier¹⁸, où elle découle du fait que de nombreux immeubles ne correspondent pas aux normes actuelles (besoins en espaces plus grands, commodités, etc.). Ce phénomène est également corrélé à une diminution de la population dans les centres anciens de plusieurs communes.

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

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

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

3.4.14. Evaluation de nombre de logements réalisables via des réhabilitations

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

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

Le tableau ci-dessous indique avant tout une estimation des logements réalisables. Il ne tient pas compte notamment des possibilités de changements d'affectations. Or, de nombreuses zones mixtes utilisées comme dépôts pour des activités artisanales pourraient être déconstruites pour réaliser des projets immobiliers.

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

Une estimation de l'utilisation « intensive »¹⁹ de tous les volumes disponibles à Sorvilier montre par exemple que 36 logements pourraient être construits dans cette commune, ce qui représenterait une augmentation de plus de 20% des logements existants, sans utiliser un m² de zone à bâtir.

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

Figure 32 : Logements totaux et logements potentiels suite à des réhabilitations dans les communes du projet de Centres en réseau

¹⁸ Conception directrice Moutier 2030

¹⁹ Potentiel « technique » réalisable, et non pas potentiel réalisable économiquement

3.4.15. Influence du vieillissement de la population

Aujourd'hui l'amélioration de la qualité de vie et les nombreuses avancées médicales nous permettent de vivre plus longtemps et en meilleure santé. Le Jura bernois compte une population du 3^e et 4^e âge croissante ces dernières années et qui devrait encore augmenter au cours des prochaines décennies.

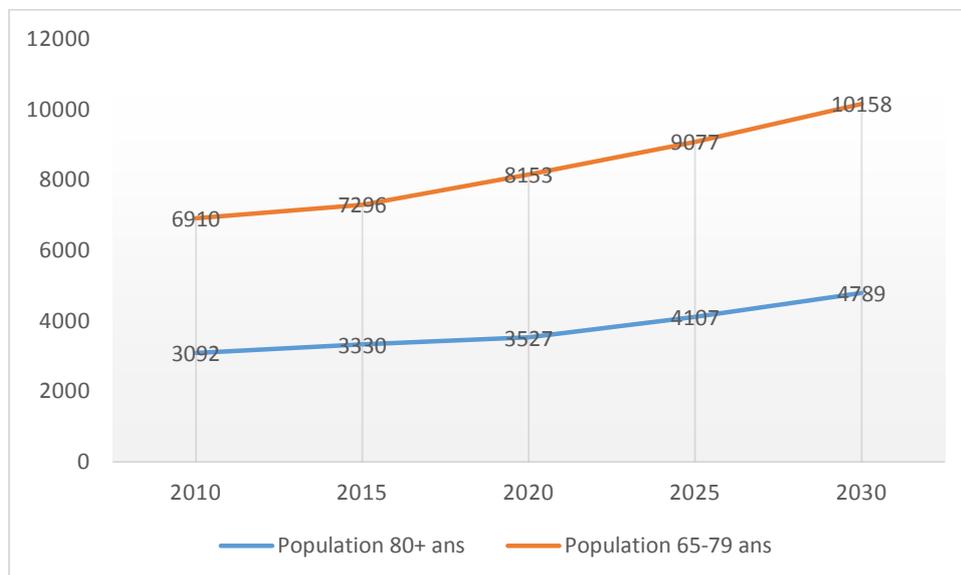


Figure 33 : Évolution de la population âgée dans le Jura bernois

Sur le graphique ci-dessus nous pouvons voir le scénario moyen prévu entre 2020 et 2030 pour la population entre 65 et 79 ans (en orange) et les 80 ans et plus (en bleu). Ce scénario prévoit qu'il y ait 13'184 personnes âgées de 65 ans et plus en 2025 et 14'947 en 2030. Les personnes âgées vont petit à petit « libérer » certains logements et permettre à des personnes plus jeunes de se loger. Mais la croissance démographique de cette catégorie d'âge va aussi nécessiter la création de logements spécifiques (appartements avec services, places en EMS).

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

L'adaptation des communes aux nouvelles conditions de l'aménagement du territoire représente un défi financier, politique (organisation) et technique (LC révisée), ainsi

- L'ouverture de nouvelles zones sera rare selon le dimensionnement de la zone à bâtir projeté dans le Plan directeur cantonal. De plus, à partir d'une certaine taille (2 hectares) les nouveaux classements en zones à bâtir nécessiteront une coordination intercommunale. Le rôle des communes consistera donc principalement à se concentrer sur le développement (la réorganisation) interne de leurs zones, ce qui est assez éloigné des pratiques actuelles.
- Parce que la demande actuelle porte encore quasiment uniquement sur l'habitat individuel, les communes n'auront plus la possibilité de répondre à cette demande et devront plus s'impliquer dans la gestion du parc immobilier régional (logements mieux adaptés aux besoins des différentes catégories de population).
- La densification est un processus d'aménagement du territoire beaucoup plus complexe, long et coûteux en termes d'études et de participation de la population que la création de quartiers d'habitation comme ils ont été réalisés ces dernières décennies.

Ceci dit, les communes doivent prendre le contre-pied de toutes ces contraintes et envisager les défis de manière positive :

- La densification permet d'envisager un contrôle et une gestion durable des coûts en infrastructures (routes, conduites).

- Les compétences communales restent, l'organisation de la zone à bâtir à l'interne est tout aussi intéressante que la création ex-nihilo de quartiers d'habitations. A fortiori si l'on dote les communes de nouveaux moyens d'actions par le biais de la LC révisée.
- La densification doit permettre de freiner l'utilisation du sol, qui constitue une ressource non renouvelable.
- La densification comme processus dans une commune peut être envisagée sous l'angle d'une amélioration de la qualité de vie mais aussi du fonctionnement de la commune (synergies à trouver entre différents domaines comme la mobilité, l'énergie et l'urbanisation dans le cadre de la réalisation des prochains PAL).
- L'acquisition de nouvelles compétences pour le personnel technique (urbanisme, aspects juridiques) et politique (réflexions transversales et collaborations entre les dicastères) des communes est aussi un point important dans le fonctionnement des communes et dans l'engagement des personnes concernées.

Afin que ce défi puisse être envisagé de manière positive, les communes doivent s'organiser ; dans ce cadre nous proposons les étapes suivantes :

- Réflexions stratégiques => mise à plat, examen des zones sans aucun tabou, avec uniquement une vision basée sur le territoire. Quelles zones existantes à déclasser ? Quelles zones à classer en zone verte ? Quels endroits se prêteraient à un futur classement en rapport avec les exigences actuelles ? A quel endroit un changement d'affectation (passer de H2 à H3 par exemple) est envisageable ? Quelles collaborations intercommunales faut-il envisager ? Faut-il engager en commun du personnel qualifié pour ce type de tâches (échange de personnel / formation continue) ?
- Sur la base de ces réflexions stratégiques, évaluer et établir un budget sur différentes options possibles :
 - Organisation intercommunale pour la réalisation des tâches de densification ;
 - Réalisation d'une conception directrice ou projet de territoire (priorisation des mesures et intégration des coûts dans le plan financier de la commune) ;
 - Révision des règlements des constructions (fixer les nouveaux IBUS, les taux et modalités de perception d'une taxe sur la plus-value) ;
 - Examen des éléments qui peuvent être traités en même temps que les réflexions sur l'aménagement du territoire (énergie, desserte routière, espaces urbains et espaces verts, etc.) ;
 - Mise en place d'une politique foncière et/ou d'une politique du logement (par exemple pour le 4^{ème} âge) proactive.

Quelles seront les soutiens envisageables en faveur des communes de la part de la région ?

- Le géoportail permettra un suivi de l'évolution des zones à bâtir.
- Pour la question des collaborations intercommunales, Jb.B apporte son soutien aux communes qui le souhaitent. Une participation aux discussions pour une mise à plat de l'aménagement local coordonné (stratégie ou conception directrice sous-régionale) est envisageable pour les communes ou groupes de communes qui le souhaitent.

Repenser le développement de chaque village sans tabou afin de recentrer le développement urbain vers les centres et vers les gares en priorité. Il faut relever qu'un indice maximal d'utilisation n'est pas toujours la bonne solution, des zones vertes dans le tissu urbain doivent être conservées et le développement de nouveaux quartiers doit rester une solution possible si elle est judicieuse.

La densification ne doit pas signifier « remplir les trous » : les projets de densifications d'une certaine taille doivent être de qualité, intégrés dans une réflexion urbaine et faire l'objet, le cas échéant, de concours d'architecture par exemple. La participation des citoyens et des investisseurs est primordiale.

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

- la brochure « Urbanisation interne: des communes bernoises montrent l'exemple » disponible à l'adresse www.be.ch/urbanisationinterne ;
- le guide pour l'aménagement local (GAL) consacré à l'urbanisation interne ;
- les données de base relatives à l'urbanisation interne dans les communes sous forme de carte et de géodonnées sur le géoportail du canton de Berne ;
- le guide concernant les surfaces d'assolement ;
- la version actualisée du GAL « Rapport accompagnant les plans communaux » concernant le rapport qui doit être présenté selon les articles 47 OAT ;
- les modèles et aide-mémoire disponibles sur Internet (www.be.ch/gal) et mis à jour.

3.5. Evolution dans le domaine des transports publics et perspectives

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

La CRTU doit estimer les besoins en TP de manière générale, à moyen et long terme.

Les mesures liées aux transports publics présentées dans la CRTU sont d'une manière générale reprises des discussions qui ont eu lieu dans le cadre de la mise en œuvre du programme PRODES ainsi que d'études en cours ou prévues par la CRTU.

Les transports publics sont traités dans la CRTU à travers leur cohérence à moyen et long terme avec le développement du territoire. La CRTU recense essentiellement les projets d'infrastructure pour les TP. La qualité de l'offre (bus, train ou lignes touristiques) n'est pas traitée en tant que telle. Néanmoins, le développement souhaité de cette qualité de l'offre à long terme fait partie des éléments abordés.

Les éléments concernant l'offre relèvent pour leur part de la compétence de la CRTU, des communes concernées par des lignes urbaines, et du Canton.

3.5.2. Evolution de la part modale en Suisse

Un des objectifs des collectivités publiques est de favoriser les déplacements en transports publics et limiter les déplacements avec les transports individuels motorisés.

Le graphique ci-dessous montre que la part des transports publics dans la mobilité globale a très fortement décru entre les années 1950 et 1980, restant à un bas niveau durant les années 80 et 90. Avec Rail 2000, l'utilisation du train a à nouveau augmenté plus vite que celle de la voiture ; la part modale est remonté au-dessus de 20% jusqu'au pic de 22.4% atteint en 2011.

Depuis 2010, la part des transports publics est restée très stable. La diminution de 2015 et 2016 dans le tableau est dû au changement de la méthode de calcul de la LITRA qui a arrêté de comptabiliser le volume des transports aériens au-dessus du territoire suisse dans la répartition modale des transports en Suisse. La stagnation de la part des transports publics dans les déplacements des suisses a plusieurs causes, notamment la hausse des tarifs. Bien que de nouvelles offres de transports publics et une augmentation de la cadence des transports publics soient mises en place, il est à prévoir pour les années à venir que le coût bas des véhicules et du cours du pétrole ne va pas faire augmenter la part des transports publics en Suisse. A ces phénomènes s'ajoute actuellement la problématique émergente de la pandémie mondiale de coronavirus qui conduit à une certaine défiance des transports collectifs.

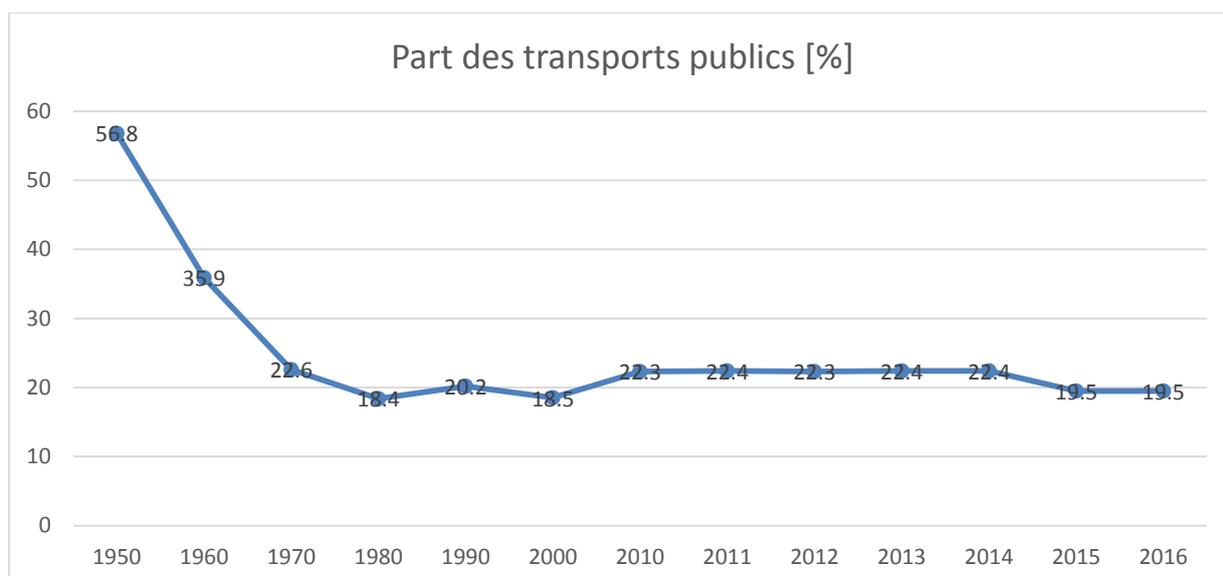


Figure 34 : Les transports en chiffres édition 2018, LITRA, 2018²⁰

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

3.5.3. Données selon le modèle global des transports bernois

Le modèle global des transports (MGT) développé par le canton de Berne a été mis à jour en 2019 afin de tenir compte des objectifs du Plan directeur cantonal, notamment des objectifs démographiques d'ici à 2040. Pour tenir compte du plan directeur, le modèle global des transports parle de scénarios de tendance (selon statistiques) et de scénarios de buts (selon Plan directeur).

Le tableau ci-dessous montre que, globalement, le nombre de kilomètres parcourus sur la route devrait augmenter de 17.9% entre 2016 et 2040, tandis que les kilomètres parcourus en TP devraient augmenter de 50.3%.

Tabelle 33 Verkehrenachfrage 2040 und Veränderung gegenüber 2016 (Binnen- und Aussenströme DWV)

	Verkehrsaufkommen (gesamt)			Verkehrsleistung (Modellperimeter) [Mio km]		
	2040	Differenz zu 2016	%	2040	Differenz zu 2016	%
PW-Fahrten	3'040'885	461'315	17.9	36'696'712	5'493'014	17.6
Strassengüterverkehr	358'023	55'083	18.2	7'170'407	1'118'404	18.5
Strassenverkehr gesamt	3'398'908	516'398	17.9	43'867'120	6'610'805	17.7
ÖV	1'342'429	449'387	50.3	26'711'528	9'551'925	55.7
Gesamt	4'741'337	965'785	25.6	70'578'648	16'162'730	29.7

Figure 40: évolution du nombre de km parcourus dans les TIM et les TP entre 2016 et 2040 selon le MGT, 2019²¹

²⁰ Source : https://litra.ch/media/article_images/2019/02/Litra_Verkehrszahlen_2018_fr.WEBpdf_OOnSviX.pdf

²¹ Rapport sur l'actualisation 2016 du modèle, modèle global des transports du canton de Berne, direction des travaux publics et des transports du canton de Berne, juin 2019

Dans le Jura bernois, les données n'ont pas été actualisées depuis 2015. En bref, l'augmentation de la part modale des transports publics devrait être moindre que dans le reste du canton, notamment en raison de la concurrence que va engendrer l'A16. L'accroissement de la part modale des TP dépend largement de l'amélioration de la qualité de l'offre dans la Vallée de Tavannes et de la transformation des gares en « hubs de mobilité », en créant des surfaces et infrastructures favorables à la mobilité combinée, la mobilité douce et la mobilité électrique.

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

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

Dans le Jura bernois la mobilité en 2015 se caractérise dans les grandes lignes comme suit :

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

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

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

D) Dans le canton de Berne les transports de loisirs restent le principal motif de déplacement avec 48% des distances parcourues. Dans le Jura bernois les déplacements pour les loisirs représentent 51.7% des distances parcourues.²²

E) L'exception Moutier-Grandval : grâce au tunnel de Granges, l'utilisation des TP en direction de Granges et de Bienne depuis Moutier et le Grandval permet un gain de temps par rapport aux transports individuels motorisés (TIM). Le gain est actuellement de 16 minutes avec le train de la Gare de Moutier à la Gare de Bienne.

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

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

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

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

L'état de la desserte est le suivant (chiffres non remis à jour depuis la CRTU 2012, peu de changements sont intervenus depuis²³) :

²² La mobilité dans les Canton de Berne Évaluation du microrecensement Mobilité et transport 2015.

²³ Une mise à jour pour prendre en compte l'horaire 2015 a été effectuée en mai 2015 et sera prise en compte pour l'examen préalable.

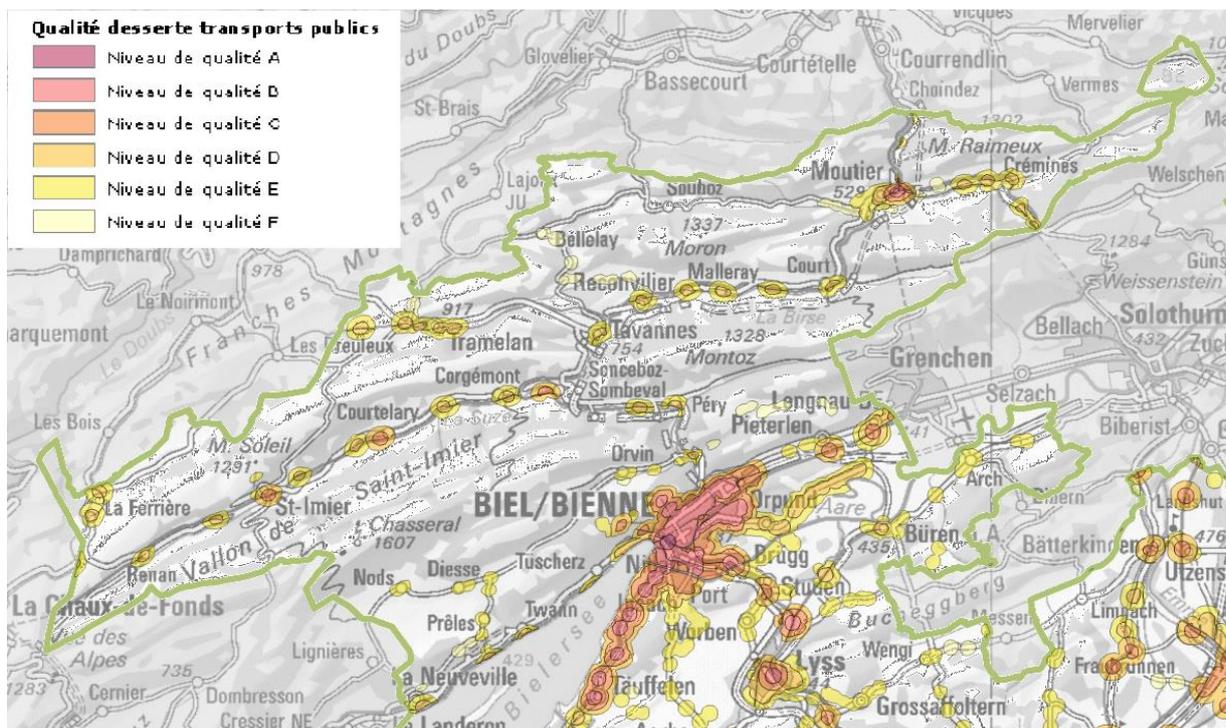


Figure 35 : Représentation de la qualité de la desserte dans le Jura bernois

Qualité de la desserte	A	B	C	D	E	F	A-F	Aucune desserte	Totaux
Moutier	0	867	867	2821	3522	0	8077	2514	10591
%	0	8%	8%	27%	33%	0%	76%	24%	100%
Petit Val	0	0	0	0	0	0	0	1022	1022
%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	100%
Val Tav + Tramelan	0	0	2520	6357	2055	19	10952	5095	16047
%	0%	0%	16%	40%	13%	0%	68%	32%	100%
Bas-Vallon	0	0	0	873	1585	0	2458	1615	4073
%	0%	0%	0%	21%	39%	0%	60%	40%	100%
St-Imier	0	0	1941	5133	2281	0	9355	4034	13389
%	0%	0%	14%	38%	17%	0%	70%	30%	100%
Plateau de Diesse	0	0	0	1026	3138	0	4164	1628	5792
%	0%	0%	0%	18%	54%	0%	72%	28%	100%
Total Jube	0	867	5328	16210	12581	19	35005	15909	50914
%	0%	2%	10%	32%	25%	0%	69%	31%	100%

Figure 36 : Qualité de desserte et population concernée

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

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

On relèvera par contre que la situation de la qualité de desserte reste insatisfaisante dans la Vallée de Tavannes. En effet, avec le refus de l'OFT de réaliser l'arrêt de La Cray/Pré Vercelin, tous les quartiers de Bévillard restent sans qualité de desserte. Cette situation est analysée dans la présente CRTU en rapport avec le projet de rénovation intégrales des voies et gares CFF dans la Vallée de Tavannes.

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

Depuis une vingtaine d'années, l'utilisation des TP a fortement augmenté en Suisse et dans le Jura bernois (cf : graphique ci-contre²⁴). La desserte par transports publics s'est fortement

²⁴ Source : https://www.bve.be.ch/bve/fr/index/direktion/organisation/aoev/downloads/publikationen.assetref/dam/documents/BVE/AoeV/fr/aoev_kantonales_Angebotskonzept_F_2018-2021_20170608.pdf

améliorée depuis la création de la Conférence régionale des transports (CRT 1) en 1994 et le premier schéma d'offre 1997-2000.

Grâce au programme Rail 2000, puis au grand changement d'horaire de 2004, beaucoup de correspondances ont pu être améliorées dans le Jura bernois. L'utilisation des transports publics a augmenté de plus de 15% et le taux de couverture des coûts s'est nettement amélioré. L'augmentation de l'utilisation est due à plusieurs facteurs : augmentation globale de la mobilité, trajets scolaires, etc.

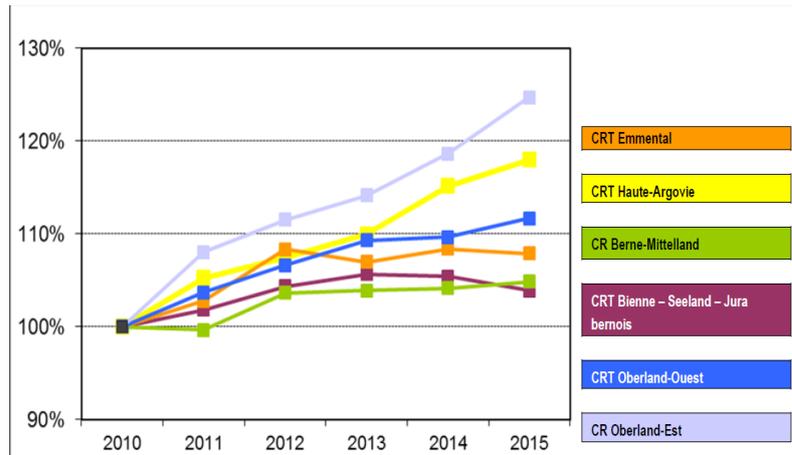


Figure 37 : Evolution du nombre de passagers des transports locaux et régionaux dans les diverses régions du canton de Berne

Offre par bus

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

- Pour de nombreux villages, la ligne de bus est un élément important, et cela surtout pour les transports scolaires. Les petites communes tiennent à conserver cette possibilité de déplacement ; il y a un attachement psychologique fort.
- Saint-Imier et Moutier bénéficient de leur propre réseau de bus ; une extension de celui de Saint-Imier, notamment pour desservir la zone d'activité de Villeret, est à l'étude.
- La couverture des coûts des lignes de bus (rapport coûts – bénéfices) s'est améliorée ces dernières années, à l'exception des lignes de Moutier et environs qui nécessiteront une réorganisation d'ici à la réouverture du tunnel du Weissenstein.
- Certaines communes n'atteignent pas, avec les lignes de bus, un niveau de desserte (E-F), cela signifie une absence de cadence horaire. Ces communes se situent dans le Petit-Val, la vallée de Tavannes (Loveresse – Saules – villages de la commune de Saicourt) et la Béroche (Romont, Plagne, Vauffelin).

Offre avec le train

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

Une analyse synthétique de l'offre et de l'évolution de la demande pour les différentes lignes du Jura bernois est réalisée dans le schéma régional d'offre et n'est pas reprécisée ici. On relèvera uniquement que le potentiel d'amélioration de l'utilisation de la ligne Moutier – Sonceboz est encore grand. En effet, l'offre actuelle est considérée comme un « rapiéçage insatisfaisant »²⁵ entre les besoins de la clientèle et la politique d'économie du canton de Berne.

Alors que dans la 2^e CRTU on identifiait dans le Jura bernois et le Seeland une augmentation de l'utilisation des TP se situant autour de 15% entre 2006 et 2011. On observe une légère baisse

²⁵ Pro Rail Suisse

après 2013. Dans le schéma d'offre du canton de Berne ceci est identifié comme principalement dû à une diminution de la fréquentation du réseau des bus urbains de Bienne.

De manière générale on peut constater que l'augmentation globale de la mobilité fait que la part modale des TP a du mal à progresser par rapport aux TIM.

3.5.6. Part de personnes dans le Jura bernois habitant dans un secteur desservi par les TP

Région / commune	Tous les habitants	Habitants desservis	Habitants non desservis	Degré de couverture
CRT1 Bienne-Seeland-Jura bernois	226'680	193'735	32'945	85.5%
Reconvilier	2'734	2'011	336	85.7%
Tavannes	3'597	2'852	745	79.3%
Court	1'408	891	517	63.3%
Valbirse	4'032	2'459	1'573	61%
Loveresse	326	0	326	0%
Champroz	159	0	159	0%
Moutier	7'586	7'224	362	95.2%
Sorvilier	285	270	15	94.7%
Belprahon	302	286	16	94.7%
Cormoret	480	443	37	92.3%
Cortébert	700	642	58	91.7%
Grandval	387	353	34	91.2%
Eschert	389	353	36	90.7%
Crémines	532	476	56	89.5%
Romont	195	167	28	85.6%
Perrefitte	450	381	69	84.7%
Tramelan	4'565	3'827	738	83.8%
Saint-Imier	5'121	4'289	832	83.8%
Corcelles	203	169	34	83.3%
Courtelary	1'366	1'095	271	80.5%
Saicourt	616	493	123	80%
Villeret	932	741	191	79.5%
Sauge	834	641	193	76.9%
Plateau de Diesse	2'050	1'573	477	76.7%
Péry-La Heutte	1'919	1'462	457	76.2%
Corgémont	1'669	1'264	405	75.7%
Orvin	1'211	894	317	73.8%
Petit-Val	410	302	108	73.7%
La Neuveville	3'639	2'711	982	73.4%
Renan	905	656	249	72.5%
Saules	157	98	59	62.4%
La Ferrière	542	320	222	59%
Sonceboz-Sombeval	1'922	1'124	798	58.5%
Sonvilier	1'266	700	566	55.3%
Nods	740	391	349	52.8%
Mont-Tramelan	116	51	65	44%
Roches	210	64	146	30.5%
Seehof	65	0	65	0%
Rebévelier	43	0	43	0%
Schelten	37	0	37	0%
Somme vallée Tavannes :	12'256	8'213	3'656	67.0%
Somme Jura bernois :	54'100	41'673	12'094	77.0%

Le tableau ci-dessus montre que 85% des habitants de la CRT1 habitent dans un secteur pourvu d'une qualité de desserte. Ce pourcentage tombe à 77 % pour les habitants du Jura bernois, et à 67% pour les habitants de la Vallée de Tavannes.

Nous avons ici mis en évidence la vallée de Tavannes car des parties de villages importantes ne sont pas desservies et une amélioration de cette situation semble nécessaire en parallèle à la rénovation des gares dans cette région.

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

Lors de la 2ème CRTU, cette problématique avait été évoquée parce que la Confédération mettait la pression sur les lignes Sonceboz-Moutier et Moutier-Soleure.

Etant donné que les décisions d'assainissement du tunnel du Weissenstein ont été prises et que les CFF prévoient de rénover toute leur infrastructure dans la Vallée de Tavannes, on constate que la situation est bien plus saine et que, désormais, les communes, la région et le Canton peuvent travailler à l'obtention de meilleurs horaires et à la réorganisation des gares pour les adapter à la mobilité de ces prochaines décennies.

Ceci dit, malgré les importants investissements prévus, il s'agira pour les communes et la région d'améliorer l'utilisation des lignes régionales et d'influer sur leur taux de couverture. Seule la mise en œuvre de mesures complémentaires à celles liées aux infrastructures ferroviaires permettra de justifier le maintien de ces lignes sur le long terme.

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

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

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

En 2019, la CRT 1 a mandaté le bureau SMA, spécialisé dans les offres ferroviaires, pour savoir s'il était possible d'améliorer la structure de l'horaire dans la vallée de Tavannes ainsi que les correspondances au nœud de Moutier. Cette étude est arrivée au constat que, dans le cadre donné et avec l'infrastructure ferroviaire actuelle, aucune solution meilleure ne pouvait être proposée à court et moyen terme.

Entre-temps, les CFF ont dévoilé aux communes concernées un important projet de rénovation intégrale de la voie ferrée entre Moutier et Sonceboz, projet qui comprend aussi la mise aux normes de sécurité et LHand des principales gares de cette vallée. Des mesures d'accélération sont prévues dans les gares de Tavannes et Court. Selon les informations des CFF, le canton et l'OFT étudieraient la faisabilité de créer une gare de croisement à La Heutte. Cette gare de croisement permettrait potentiellement d'améliorer les horaires dans tout le Jura bernois et, en parallèle, elle permettrait aussi d'assurer une sécurisation des voyageurs à la gare de Péry, laquelle pose de gros problèmes de sécurité mais n'est pas considérée comme prioritaire pour un assainissement LHand selon l'évaluation de l'OFT.

Vu les importants chantiers prévus par les CFF dans la Vallée de Tavannes et dans d'autres gares du Jura bernois et vu les résultats de l'étude SMA, chaque gare du Jura bernois – y compris les gares en projet – fait l'objet d'une mesure CRTU. Ceci est réalisé à titre indicatif et de coordination, car il n'y a pas de financement cantonal lié à la plupart des mesures prévues dans les gares.

Pour la vallée de Tavannes notamment, mais aussi à Péry et dans d'autres communes, la rénovation des gares est très importante pour des questions de sécurité, mais aussi de mobilité combinée et de mobilité douce, c'est pourquoi un suivi de ces différents projets de rénovation de gares sera sans doute effectué.

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

Ligne 225 Bienne –La Chaux-de-Fonds			
Site/gare	Horaire actuel	Horaire < Rail 2000	Lacune, besoins, remarques
Mahlenwald	R en cas de retard, R, RE et trains de service, de marchandise	Id	A maintenir
Reuchenette	R entre eux	R, RE, de 1993 à 1999	Adapter la gare à la LHand, îlot de double voie jusqu'à La Heutte, voire plus loin
Sonceboz	RE	R	Double voie sortie côté Bienne jusqu'au tunnel
Cortébert		R/RE 1982 - 1993	Voie d'évitement supprimée, serait à nouveau nécessaire, à combiner avec îlot de double voie jusqu'à Courtelary
Courtelary	R/RE	R/RE	
Saint-Imier	R entre eux		
Sonvilier			Voie d'évitement supprimée
Renan	RE* en soirée M et R/RE	R de 1982 à 1993	Devra être assaini, LHand, à maintenir
Ligne 226 Sonceboz – Moutier			
Site/gare	Horaire actuel	Horaire < Rail 2000	Lacune, besoins, remarques
Tavannes	R entre eux	R dès 1993	A maintenir, gare à assainir
Reconvilier			Intention CFF = transformer en halte
Malleray	R de la cadence de base entre eux		A assainir, LHand
Court	R le matin, quand offre réduite	R 1982 - 1993	A maintenir
Moutier	RE		Le report des croisements de Granges Nord à Moutier nécessiterait au moins une DV jusqu'au tunnel, pour maintenir toutes les correspondances à Bienne
Ligne 237 Tavannes – Le Noirmont			
Site/gare	Horaire actuel	Horaire < Rail 2000	Lacune, besoins, remarques
Tramelan gare			Aménagement nécessaire, possibilité de reporter les croisements aux Reussilles,
Tavannes			Maintenir le point de croisement du Plateau d'Orange.

Figure 38 : Points de croisements et assainissement des gares, état des lieux et besoins dans le Jura bernois

3.5.8. Etat de la planification des transports publics selon projet de planification fédérale PRODES 2030²⁶

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

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

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

Les chambres fédérales ont approuvé en 2018 le financement des projets retenus dans l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire. Pour l'étape d'aménagement 2035, le Parlement a approuvé des investissements à hauteur de 12,89 milliards de francs. Cela permet de continuer à étoffer l'offre tant pour le trafic grandes lignes que pour le réseau express régional, et de répondre ainsi à la demande, qui est en forte croissance.

Pour le Jura bernois la situation décidée par l'OFT et les chambres fédérales est la suivante :

Ligne 225 Bienne – La Chaux-de-Fonds

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



Figure 39 : Photomontage du futur arrêt de la Clé, © Saint-Imier

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

La création du nouvel arrêt TP de la Clé (cf. photomontage ci-contre) et le déplacement de la gare de Villeret aux Faverges (zone d'activités) ont été adoptés par les chambres fédérales. Lors de son déplacement, l'arrêt actuel de Villeret sera supprimé.

²⁶ Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

On relèvera que le financement de la voie rapide entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est accepté, ce qui contribuera à terme à dynamiser l'utilisation des TP dans le haut du vallon de Saint-Imier. Une adaptation des horaires et de l'offre à cette nouvelle donne devra être étudiée à terme par la CRT 1.

Les projets de doublement des voies entre Cortébert et Courtelary ainsi qu'entre La Heutte et Sonceboz ne sont par contre pas repris dans le programme d'aménagement 2035 (rapport coût-utilité non favorable). Cependant, étant donné les décisions d'assainissement du tunnel du Weissenstein, les décisions de rénovation complète de la ligne 226 et les changements dus à la voie rapide entre LCDF et Neuchâtel, le canton et l'OFT examinent actuellement la possibilité d'assurer de bons horaires en réalisant une gare de croisement à La Heutte. Pour la région, il va de soi que ce projet est nécessaire s'il permet de maintenir la qualité des horaires sur la ligne 225 et l'amélioration de ceux de la ligne 226 comme le montre l'étude SMA 2019 de la CRT1.

Ligne 2010 : (Neuchâtel) – La Neuveville – Bienne

Le doublement de la voie à Gléresse fait partie du programme PRODES ; la mise en service de ce tunnel est prévue en décembre 2025. Ce projet permettra d'absorber l'augmentation de trafic sur cette ligne et d'améliorer la stabilité de l'horaire. Le nouveau tracé permettra un gain de temps de 25 secondes entre Neuchâtel et Bienne ainsi que l'introduction d'une cadence semi-horaire en trafic régional de bout en bout sur ce tronçon, tout cela sans péjoration du trafic marchandises. Les gains pour la qualité de vie des habitants de Gléresse sont aussi importants. Par contre, la fermeture de la gare de Gléresse aura des incidences sur le funiculaire et sur l'utilisation des TP à Prêles surtout. C'est pourquoi la CRT 1 prévoit une étude de concept / étude de planification concernant la desserte Gléresse/Plateau de Diesse en relation avec la suppression de la station de chemin de fer à Gléresse.

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

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

Cependant, dans la vallée de Tavannes, le système de coupe-accroche n'a pas porté ses fruits. Le canton a réalisé des économies sur l'offre TP dans la vallée de Tavannes. L'utilisation de la ligne 226 (Moutier-Sonceboz) est péjorée pour les raisons principales suivantes : horaire non systématique et peu lisible, correspondances très mauvaises au nœud de Moutier. Depuis de nombreuses années, la population de la Vallée de Tavannes subit cette situation. La Conférence régionale des transports Bienne – Seeland – Jura bernois a mandaté plusieurs études, sans succès jusqu'ici.

La dernière étude a été effectuée durant l'année 2019 par le bureau SMA. Dans le cadre imparti, cette étude conclut qu'il n'est pas possible d'améliorer à court terme les horaires de la ligne 226, ni améliorer les correspondances au nœud de Moutier. La situation actuelle, non satisfaisante, sera donc reconduite pour de nombreuses années encore, en tout cas dans le schéma d'offre 2022-2026.

Depuis de nombreuses années, le doublement de la voie à La Heutte est une mesure envisagée pour apporter des solutions aux problèmes d'horaires dans le Jura bernois. Cette mesure figure dans les planifications régionales (Conception régionale des transports et de l'urbanisation) mais n'a jamais atteint le statut de coordination réglée, les priorités de planification ayant été mises ailleurs par le canton et/ou l'Office fédéral des transports.

Cependant, la non-réalisation de cette mesure doit être réévaluée en fonction de la situation actuelle :

- Améliorations d'horaires et de correspondances à court et moyen terme impossibles sur la ligne 226 sans réalisation de mesures d'infrastructure (cf. étude sma 2019) ;

- Dans la vallée de Tavannes, le projet d'automatisation de la ligne (et mise aux normes LHand) s'oriente vers des solutions avec interventions plus « lourdes » dans les gares de Tavannes et Court (possibilités d'entrées simultanées et remplacement des aiguillages pour vitesse 60 km/h en voie déviée) ;
- Si les aménagements sur le Laufental et les travaux en gare de Bâle sont réalisés selon le planning actuel, la cadence ½ h entre Bienne et Bâle serait possible à l'horizon 2027 environ (soit un horizon proche à celui de l'automatisation de la L226).

Dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035, des solutions d'aménagement sur la ligne Bienne – La Chaux-de-Fonds sont à l'étude. Il est notamment question de réaliser l'îlot de croisement à La Heutte. Il s'agit de pouvoir s'adapter aux changements qui auront lieu avec la création de la liaison directe La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel.

Sous réserve de ces différents projets, il serait donc possible d'améliorer la situation des horaires et des correspondances sur la ligne 226. Bien que le projet de doublement de la voie ne figure pas dans le programme PRODES, la nécessité de sa réalisation ne peut être remise en question. Selon le principe de comptabilité ascendante, ce projet est nécessaire pour la cohérence de l'ensemble des lignes TP du Jura bernois et pour mettre à profit les évolutions déjà décidées (rénovations de gares, ligne directe la Chaux-de-Fonds – Neuchâtel, nouvelle gare à Saint-Imier, etc.).

Le doublement de la voie à La Heutte est donc d'une importance capitale pour la mobilité dans le Jura bernois et Bienne ; il permettrait de :

- Maintenir ou améliorer à moyen terme l'offre en train entre Bienne et La Chaux-de-Fonds ;
- Améliorer à moyen terme les horaires dans la Vallée de Tavannes et mettre ainsi à profit les investissements importants prévus par CFF-Infrastructure dans les gares de cette vallée ;
- Faciliter la mise aux normes de sécurité des passagers dans la gare de Péry.

La réalisation d'un nouvel arrêt TP au Pré Vercelin, à Bévillard, n'a pas été retenue dans PRODES 2035.

Ligne 411 : Moutier - Soleure

Cette ligne était menacée de fermeture en 2014, à cause de coûts d'assainissements du tunnel entre Gänsbrunnen et Oberdorf jugés trop élevés. La décision de procéder à son assainissement et d'assurer son utilisation pour les 25 prochaines années a été prise par l'OFT en 2017. Grâce à la rénovation, les trains pourront continuer à emprunter ce tunnel centenaire pendant les 25 prochaines années. BLS profite de la fermeture nécessaire du tronçon pour procéder à la réfection de l'intégralité du tronçon Solothurn–Moutier. Ce projet représente un investissement total de 145 millions de francs pour la société. BLS prévoit d'accorder 85 millions pour la rénovation du tunnel et près de 60 millions pour les travaux sur le tronçon.

Afin de pouvoir assainir le tunnel de manière efficace et à moindres coûts, BLS doit en condamner l'accès pendant la durée des travaux (de juin 2021 à novembre 2022). BLS profitera de cette condamnation pour moderniser les gares de Crémines-Zoo, Corcelles et Grandval. En outre, le viaduc de Corcelles fera également l'objet d'un assainissement.

Ligne Bienne - Moutier – Delémont – Delle - Belfort

La réouverture de la ligne de Bienne à Belfort fait partie du programme de raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance (R-LGV)²⁷. Le projet de réouverture de la ligne entre Boncourt et Belfort a été approuvé par le Conseil fédéral dans le cadre de ce projet R-LGV en juin 2012. La connexion entre Bienne et le réseau TGV a été réalisée en 2018, mais pour l'instant, la demande sur cette ligne est plus faible que prévu.

²⁷ Loi fédérale du 18 mars 2005.

Ligne CJ Tavannes – Tramelan – Le Noirmont

En ce qui concerne la ligne des Chemins de fers du Jura (CJ) entre Tavannes et Tramelan, son utilisation a augmenté grâce à l'introduction du système de coupe-accroche à Sonceboz qui permet de supprimer (pour une correspondance sur deux) le changement de train à la gare de Sonceboz.

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

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

A relever enfin que le projet de rénovation de la gare à Tavannes, en l'état actuel, prévoit que le quai CFF et le quai CJ soient attenants.

Régions limitrophes :

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

- La voie rapide entre Neuchâtel et LCDF a son financement ; un tel projet aura des répercussions très nettes sur les temps de parcours en TP entre Saint-Imier et Neuchâtel, notamment.
- Il est prévu que la ligne Bâle - Delémont - Bienne soit desservie à la demi-heure par des trains rapides, prolongés une fois par heure jusqu'à Genève / Lausanne et assurant de bonnes correspondances dans les nœuds de Bâle, Delémont et Bienne ;

3.6. Etat des lieux dans le domaine des TIM

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

Ces quinze dernières années, le Jura bernois a connu des améliorations du réseau routier. Le fait marquant fut incontestablement l'ouverture complète de l'A16. La liaison autoroutière Bienne-Soleure et le contournement est de Bienne ont par ailleurs considérablement réduit le temps de parcours vers Zurich et Berne. La traversée de nombreuses localités a aussi été améliorée, à l'exemple de la réalisation récente à Saint-Imier. Néanmoins, la perception d'une bonne accessibilité du Jura bernois ne sera effective qu'avec l'achèvement complet de l'A5 (date indéterminée).

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

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

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

Comme le montre la figure ci-contre, le but de cette mesure est de permettre au trafic en provenance de la H18 (en provenance des Franches-Montagnes et du Vallon de Saint-Imier) d'éviter le passage dans la ville de La Chaux-de-Fonds en rejoignant directement l'autoroute en direction de Neuchâtel à la sortie sud de La Chaux-de-Fonds. Le projet complémentaire de contournement ouest doit également permettre de rejoindre plus rapidement Le Locle et la frontière avec la France.

Le tracé du contournement de La Chaux-de-Fonds par la route principale H18 a été mis à l'enquête publique à l'été 2019. Les travaux de la partie principale du projet seront entrepris entre 2022 et 2027. La mise en service de l'aménagement est planifiée pour fin 2026, pour autant qu'aucune difficulté majeure n'intervienne durant sa réalisation.

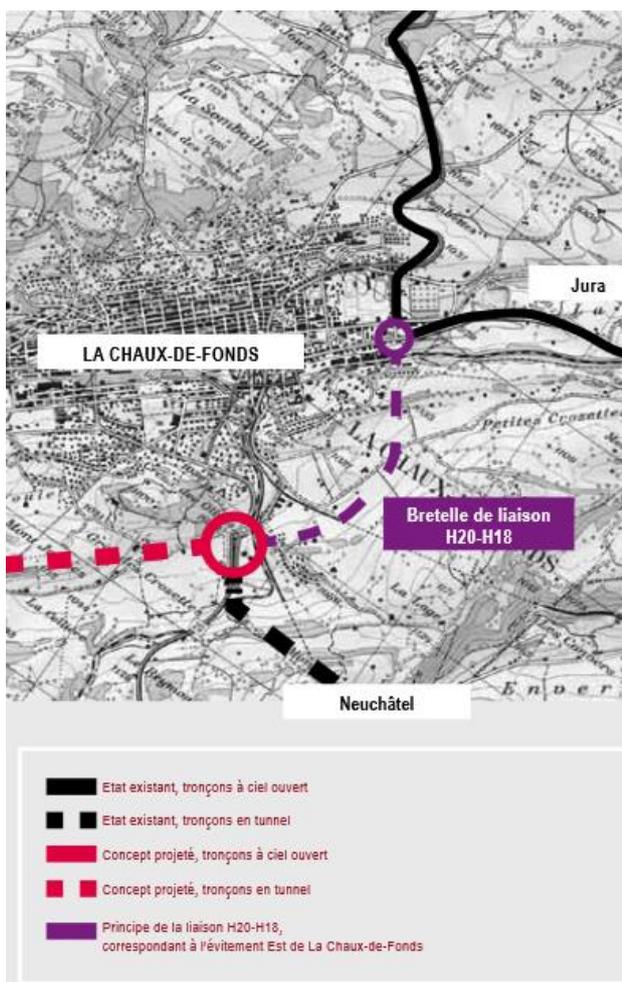


Figure 40 : Illustration du projet de liaison entre la H18 et la H20

Impacts sur les transports publics :

Avec l'achèvement de l'A16, on pourrait s'attendre à un transfert modal en faveur de la route (des utilisateurs actuels du train prennent la route vu que l'A16 améliore l'accès). Ce phénomène est possible pour certains pendulaires de Moutier et environs qui prenaient le train pour se rendre à Bienne. Ce phénomène a peu d'impact dans la vallée de Tavannes où les pendulaires utilisent déjà très majoritairement la route puisque les horaires et correspondances au nœud de Moutier ne sont vraiment pas bons.

Impacts sur les transports routiers :

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

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

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

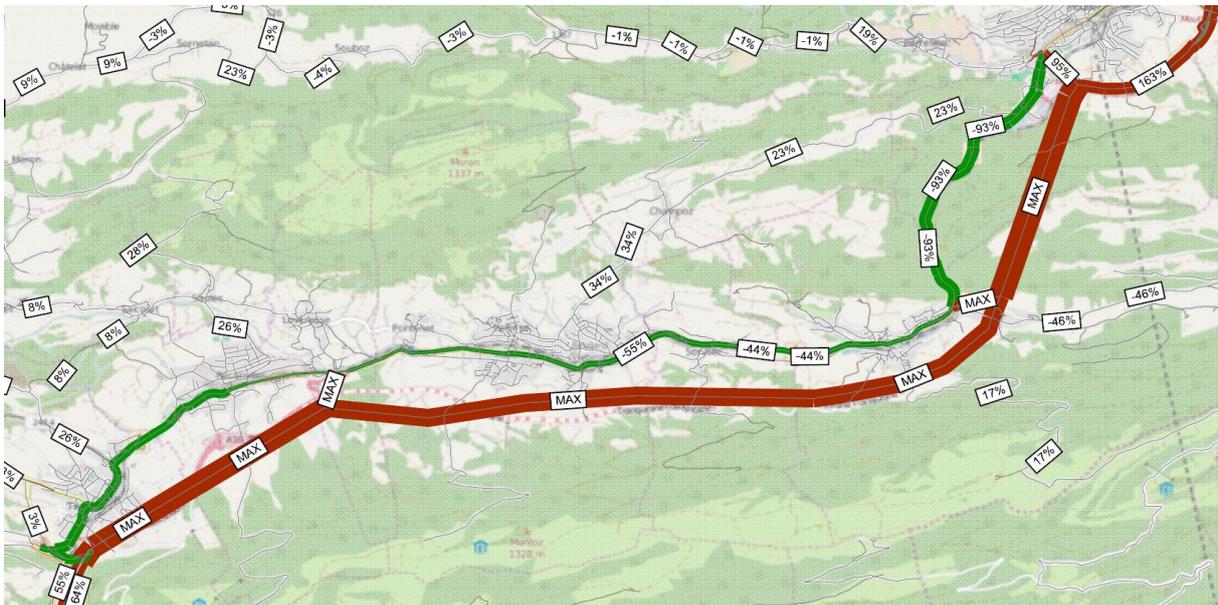


Figure 41 : Baisse prévue du trafic entre 2012 et 2030 [%] sur la route cantonale entre Tavannes et Moutier, selon le Modèle Global des Transports

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

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

- Les camions en provenance de la plateforme douanière de Boncourt qui se dirigent vers les cantons de SO/ AG/ LU / ZH, etc. vont sortir de l'autoroute à Moutier et reprendre l'autoroute à Balsthal pour économiser du temps peut-être, des kilomètres parcourus sans aucun doute. Entre Moutier et Oensingen par Balsthal, il y a en effet 46 km de moins qu'entre Moutier et Oensingen en passant par Bienne. L'économie de 46 km est importante avec la RPLP.
- L'engorgement routier de Bienne ne sera pas résolu avant longtemps, surtout pour le trafic de transit en direction de Neuchâtel. Ainsi il est probable que de nombreux automobilistes fassent le choix (pour éviter les bouchons) de passer par le Plateau de Diesse.
- Dans une moindre mesure, il est aussi possible que le trafic augmente à Tramelan, vu l'« appel » que va créer l'A16 (augmentation des pendulaires des Franches-Montagnes, voire du Plateau de Maïche, en direction de Bienne) et vu la préférence des poids lourds en provenance de La Chaux-de-Fonds de passer par les Breuleux – Tramelan plutôt que par le Vallon de Saint-Imier.

Les premiers comptages routiers suite à l'ouverture complète de l'A16 permettent de confronter ces hypothèses aux faits. Des comptages effectués avant (2014) et après (2017) l'ouverture du tronçon Loveresse-Court montrent que le trafic a globalement fortement augmenté dans la Vallée de Tavannes. En 4 ans, le trafic journalier moyen (TJM) cumulé est passé de 8'600 à 18'000 à la hauteur de Sorvilier.

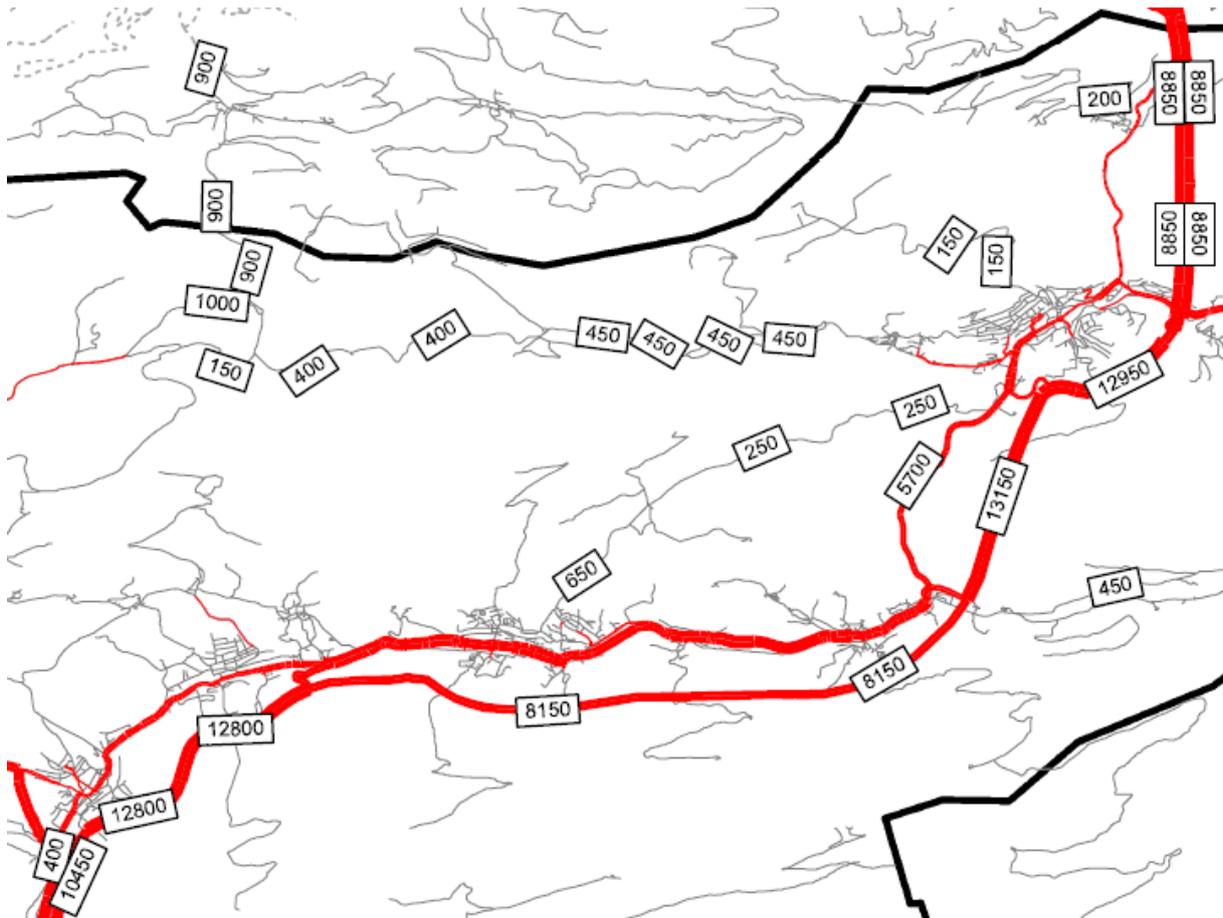


Figure 42 : Comptage 2017 sur dans la Vallée de Tavannes et les Gorges de Court et de Moutier.

Le nouveau tronçon de l'A16 absorbe quotidiennement 8'000 véhicules, tandis que le trafic est loin d'avoir diminué sur la route cantonale. A l'entrée ouest de Court, des mesures en 2017 ont rapporté un trafic journalier moyen de 10'000 véhicules. En 2014, ce chiffre était de 8'600.

L'autoroute n'a donc pas eu d'effet de délestage attendu des traversées de village. Le faible nombre de sorties d'autoroute, la limitation de la vitesse (ce tronçon est en grande partie à 80 km/h) et la quasi absence de mesures de modérations dans les villages sont à notre sens des pistes d'explication de ce bilan mitigé.

A une plus large échelle, l'ouverture du dernier tronçon de l'A16 aura eu pour effet d'augmenter l'utilisation des tronçons d'autoroute contigus. Ainsi, l'effet de délestage des routes cantonales est observable à Moutier, Tavannes et Reconvilier.

Concernant la Prévôté (carte ci-dessous), le trafic journalier entre Moutier et Crémines est passé de 2589 à 2200 entre 2012 et 2016. Le trafic a donc diminué de 15 points de pourcentage en 2016 par rapport à 2012 sur ce tronçon. Sur la route cantonale le trafic poids lourd ne représente que 2,5% du total à la sortie de Moutier. Ce chiffre grimpe à 12% à Crémines. On voit donc que cette route est particulièrement prisée des poids lourds, avec un TJM de 300 véhicules.

On peut observer que la mise en place de l'autoroute A16 entre Moutier-Sud et Court a eu diverses répercussions. Dans les gorges, le trafic a diminué d'environ de moitié passant de 10'053 véhicules à 5'700 véhicules par jour. Dans le tunnel autoroutier des gorges, le trafic est aujourd'hui de 13'150 véhicules. Le trafic cumulé de la route cantonale et de l'autoroute à cet endroit est donc de 18'850 véhicules, soit une augmentation de presque 190%. Le trafic sur l'autoroute du contournement de Moutier est passé, quant à lui, de 5'696 véhicules à 12'950 véhicules par jour. Il a donc plus que doublé à cet endroit. Ce constat est également valable pour les Gorges de Moutier, où le trafic a doublé depuis l'ouverture complète de l'A16.

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

Changement de catégorie de route :

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

Points noirs routiers :

Les points noirs routiers suivants étaient connus dans le Jura bernois : Gorges du Taubenloch, Gorges de Moutier, Gorges de Court. Tous ces points noirs ont été ou sont en passe d'être assainis.

Accidentologie :

Les endroits accidentogènes sont identifiés par l'OPC et régulièrement mis à jour. Entre 2011 et 2013, au moins trois accidents avaient été déclarés dans les endroits suivants :

N°OPC et nom du site		Commune	Nombre d'accidents en 2011 - 2013	Dont accidents mortels
1106	Renan – La Cibourg	La Ferrière	7	-
1066	Entre la Roche Saint-Jean et Vers le Moulin	Roches	3	-
1104	Chez Wittmer, virage entre le Mont-Crosin et Les Reussilles	Courtelay	3	1

Figure 45 : Liste des sites avec plus de 3 accidents dans le Jura bernois entre 2011 et 2013

Ces sites avaient été inscrits dans la 2^e CRTU afin que des mesures d'aménagement soient prises si nécessaire. Depuis, l'ensemble des points noirs du réseau routier dans le Jura bernois ont disparu. L'OPC donne les explications suivantes :

- La diminution du trafic dans les Gorges de Court, en lien avec l'ouverture de l'A16, a provoqué une forte baisse des accidents.
- La modification de la route cantonale à la Roche St-Jean a supprimé un virage dangereux.
- Le réaménagement de la croisée du Mont-Crosin fait partie d'un projet en cours.

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

3.6.3. Routes cantonales : demandes de changements de propriétés

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

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

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

3.6.4. Plan du réseau routier (PRR)

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

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

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

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

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

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

- N5 : Bienne sud à Bienne Ouest, 5.2 km (2028)
- N 5 : Jonction avec la rive droite du Lac de Bienne (2026)

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

Commune	Description	Délais	Etat de la coordination ³⁰	Coûts
Moutier, Roches	Mesures de sécurité routière dans les Gorges de Moutier Les travaux projetés consistent à mettre en place des filets pare-pierres ainsi que des digues de protection contre les chutes de pierres depuis l'entrée des Gorges à Moutier jusqu'à l'entrée du village de Roches. En 2015 sont prévus des travaux forestiers préparatoires, puis les grands travaux seront réalisés entre 2016 et 2018.	< 2021	Etude	> 2 Mio
Tramelan – Frontière JU	Aménagement frontières cantonales – Les Reussilles Réaménagements et élargissement de la route cantonale sur les communes de Tramelan, Mont-Tramelan, Courtelary, avec la construction d'un giratoire au carrefour de Mont-Crosin et d'un élément modérateur (porte d'entrée) à l'entrée ouest des Reussilles. Travaux prévus sur plusieurs années dès 2019.	> 2019	Avant-Projet	> 2 Mio
Loveresse - Reconvilier	Amélioration de l'accès à l'A16 Il s'agit ici de la route de contournement de Reconvilier avec accès direct à la jonction A16 de Loveresse, avec déclassement du tronçon de route cantonale située dans le village de Reconvilier (route de Saule).		Etude	> 2 Mio

³⁰ Concernant les états de coordination : Etude = nécessité d'agir prouvée / étude de projet en cours ou réalisée / Avant-projet établi et mesure intégrée dans le plan financier

3.6.5. Evolution attendue du trafic routier

Le canton de Berne se base sur les comptages actuels de trafic et a mis au point un système afin d'évaluer l'évolution de ce trafic d'ici à 2040³¹. Les résultats de ce modèle pour le Jura bernois sont les suivants :

Les prévisions tirées du modèle global de transport concernant l'évolution du trafic journalier moyen entre 2016 et 2040 sont présentées dans les tableaux ci-dessous :

Tronçon de routes cantonales :		Etat 2016 et prévisions		Evolution 2016-40	
		2016	2040	absolus	[%]
Prévôté					
Crémines	Gänsbrunnen	2'200	2'850	650	30%
Moutier	Roches	200	250	50	25%
Moutier	Court	5'700	6'900	1'200	21%
Moutier	Petit-Val	450	550	100	22%
Vallée de Tavannes - Tramelan					
Tramelan	Les Reussilles	4850	5850	1'000	21%
Tavannes	Tramelan	8'800	9'900	1'100	13%
Vallon de Saint-Imier					
Renan	Les Convers	2'300	2'450	150	7%
Renan	Sonvilier	5'850	6'750	900	15%
Saint-Imier	Sonceboz	5'750	6'650	900	16%
Saint-Imier	Le Pâquier	3'650	4'200	550	15%
Saint-Imier	Courtelay	6'800	7'900	1'100	16%
Courtelay	Cortébert	6'850	7'900	1'050	15%
Corgémont	Sonceboz	7'400	8'600	1'200	16%
Plateau de Diesse / Bas-Vallon					
Frinvilier	Orvin	5'750	5'500	-250	-4%
Frinvilier	Vauffelin	1'000	1'100	100	10%
Orvin	Lamboing	4'150	3'550	-600	-14%
Diesse	Nods	2'600	2'700	100	4%
La Neuveville	Douanne	10'000	10'650	650	7%
Tronçons A16 :		Etat 2016 et prévisions		Evolution 2016-40	
		2016	2040	absolus	[%]
Roches	Moutier	8'850	11'300	2'450	28%
Ceinture sud	Moutier	12'950	16'450	3'500	27%
Moutier	Court	13'150	16'450	3'300	25%
Court	Loveresse	8'150	10'100	1'950	24%
Loveresse	Tavannes	12'800	15'000	2'200	17%
Tavannes	Sonceboz	10'450	11'800	1'350	13%
Sonceboz	Péry	9'750	10'900	1'150	12%

Figure 46 : Evolution attendue du volume de trafic entre 2016 et 2040 selon le MGT, juillet 2019

³¹ Trafic journalier moyen = nombre de véhicules par jour sur ces tronçons.

Ce tableau appelle les commentaires suivants :

Dans la Prévôté :

- La plus grande augmentation de la part du trafic (30%) est attendue sur le tronçon Crémines-Gänsbrunnen (Soleure). Cette part importante de trafic sur ce tronçon est certainement liée au trafic de transit en direction de Balstahl et notamment aux poids-lourds.
- On remarque que l'A16 permet de drainer une bonne partie du trafic entre Moutier et Court. Malgré tout, une augmentation de 21% du trafic est attendue sur ce tronçon de route cantonale.
- L'A16 permet d'absorber le trafic de la route cantonale entre Roches et Moutier qui devrait rester résiduel.

Dans la vallée de Tavannes - Tramelan :

- Dans la 2^e CRTU, les prévisions prévoyaient une augmentation de 25% du trafic sur le tronçon Tramelan-Tavannes qui correspondaient à 8'778 véhicules en 2030. Ces prévisions ont déjà été atteintes en 2016 avec 8'800 véhicules. Les prévisions démographiques de l'époque ont également été dépassées ce qui peut expliquer en partie la forte augmentation de trafic sur ce tronçon.
- L'A16 semble drainer une forte proportion du trafic dans la vallée de Tavannes, cependant la vallée de Tavannes n'a pas bénéficié de prévisions pour 2040.

Dans le Vallon de Saint-Imier :

- Dans la 2^e CRTU une forte augmentation d'environ 30% du volume de trafic était prévue dans le Vallon de Saint-Imier pour 2030. Les prévisions ont été revues à la baisse pour cette région. L'augmentation du trafic attendu en 2040 par rapport à 2016 devrait tourner autour des 16%.
- Il manque des informations concernant les routes transversales du Chasseral (Les Savagnières – sommet de Chasseral – Nods et Cortébert – Orvin) dont le trafic continue d'augmenter.

Dans le Plateau de Diesse / Bas-Vallon :

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

Autoroute A16 :

- Grosso modo, les estimations du MGT prédisent une augmentation de 16'000 véhicules par jour sur l'ensemble des tronçons existants.
- La plus forte augmentation de trafic sur l'A16 est attendue sur les tronçons de la Prévôté.
- La branche Ouest de l'autoroute A16 à Bienne a été un sujet très important pour la région ces dernières années. Un groupe de dialogue réunissant les partisans et les opposants a été mis sur pied au début du mois de février 2019. Au début du mois de décembre 2020, le groupe de dialogue a conclu à l'abandon du projet officiel de l'axe Ouest du contournement autoroutier de Bienne avec deux jonctions au centre-ville. Le rapport final du mois de décembre 2020 ne présente pas d'alternative spécifique. La délégation des autorités devra déterminer la suite de la procédure à donner à ce projet. La mise en fonction de la branche Ouest aura des répercussions sur les transports dans le Jura bernois. Une des conséquences attendues dans notre région est une diminution du trafic de transit dans les communes d'Orvin, de Plateau de Diesse et de La Neuveville.

3.6.6. Bruit

Le trafic motorisé génère du bruit qui a des répercussions sur la santé de la population. L'OFEV indique que le bruit peut avoir des conséquences négatives sur la santé, telles qu'hypertension, maladies-cardio-vasculaires, troubles de la concentration, fatigue, nervosité etc.

La loi sur la protection de l'environnement et l'ordonnance sur la protection contre le bruit doivent protéger la population contre le bruit nuisible ou incommodant. En ce sens, des valeurs limites d'exposition au bruit ont été dressées par l'OFEV.

Dans le Jura bernois, comme ailleurs en Suisse, la charge de trafic est en constante augmentation. Plusieurs espaces dans la région, notamment en bordures des routes sont concernés par la problématique du bruit.

Dans le vallon de Saint-Imier notamment, la problématique reste importante. Un certain nombre de mesures ont été entreprises (ralentisseurs, limitation de vitesse) pour faire diminuer le bruit. Cependant certaines mesures n'ont pas suscité l'adhésion de la population et ont été levées, limitant ainsi l'effet escompté.

Si l'A16 permet de délester une partie du trafic dans les localités, notamment dans la vallée de Tavannes et donc de diminuer le bruit au sein de celles-ci, des mesures supplémentaires à l'intérieur des communes peuvent être envisagées, par exemple la limitation de vitesse.

C'est ce qu'a fait la commune d'Orvin. Cette dernière a aussi souhaité qu'un contournement soit réalisé pour diminuer la charge de trafic au sein de la commune, cependant le contournement n'a pas été réalisé.

Bien que le trafic motorisé génère plus de nuisances sonores que le trafic ferroviaire, ce dernier a aussi un impact dans le Jura bernois.

Les lignes régionales dans le Jura bernois roulent moins vite et ont relativement peu de trafic de marchandises. Ceci limite quelque peu la pollution sonore dans la région.

Néanmoins, le trafic de marchandises sur la ligne du pied du Jura est une source importante de pollution sonore pour La Neuveville. Moutier et Roches sont également des communes particulièrement impactées par le bruit, en raison de l'important trafic généré par la ligne ICN en direction de Bâle.

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

3.7.1. Généralités – les différents types de mobilité douce

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

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

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

Rôle de la CRTU / de Jb.B dans ce domaine :

Trafic vélo quotidien :	Mentionner les lacunes, prioriser les mesures d'un point de vue régional, inscription des mesures dans le PRR.
Pratique du cyclotourisme :	Evaluer les possibilités d'améliorations, faire le suivi des mesures et des démarches proposées pour la réalisation.
Pratique du VTT :	Intégrer les parcours VTT du plan directeur VTT. Evaluer les possibilités d'améliorations, inscrire les parcours sur la carte de la CRTU (sans cette inscription l'OPC ne donne pas de permis de construire pour la réalisation des parcours VTT).

Chemins pédestres :	Pas de rôles particuliers à l'heure actuelle, mais la région mentionne la prise en compte de la pratique de la mobilité piétonne si nécessaire dans le cadre de ses activités de suivi des Plans d'aménagements locaux.
---------------------	---

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

Comme déjà mentionné dans la première CRTU, la pratique du vélo dans le Jura bernois, surtout en ce qui concerne le trafic quotidien, reste faible.

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

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

3.7.3. Vélo quotidien

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

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

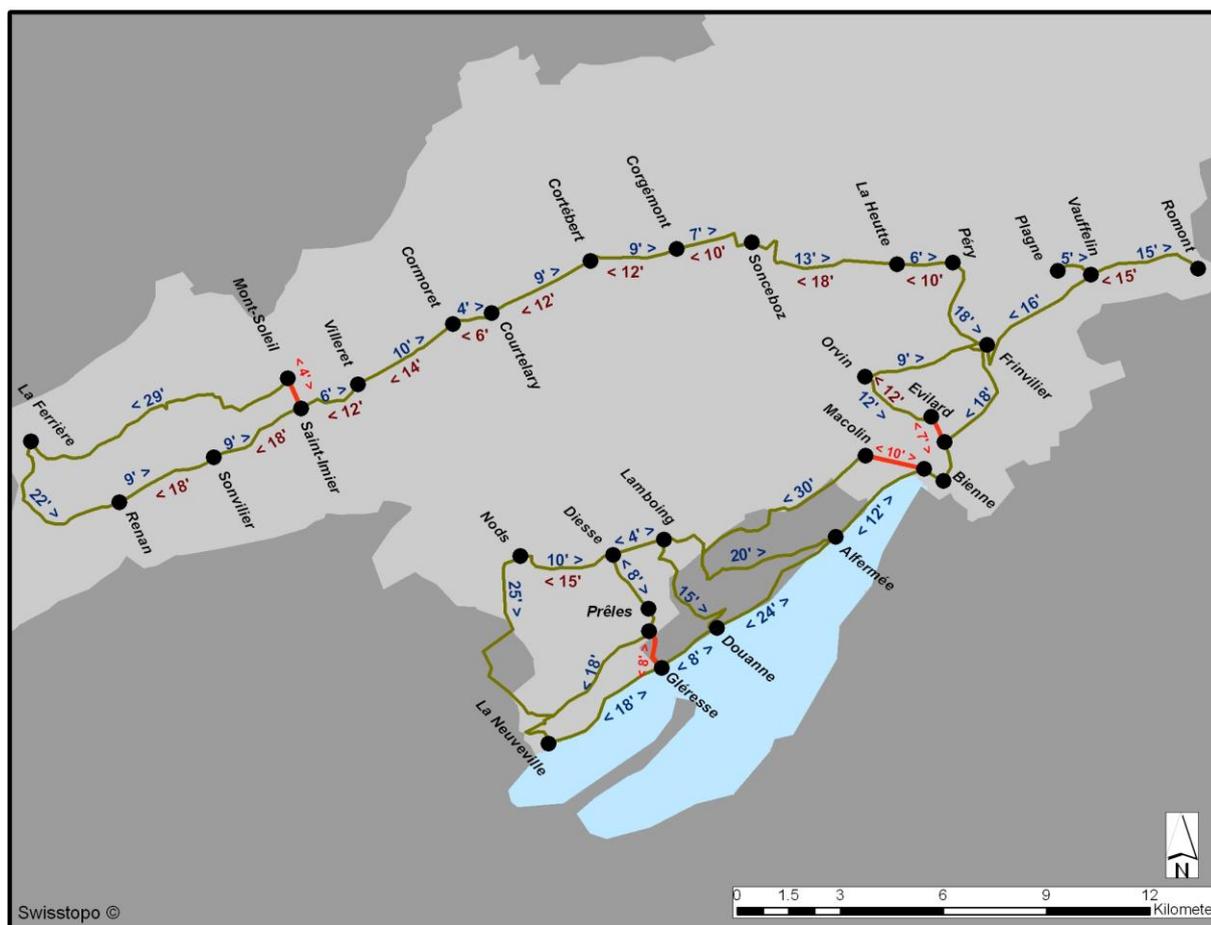
Tronçon	Aménagement / remarques	Réalisation
Gorges de Moutier	Pas d'aménagements prévus / forte baisse du trafic attendue (tunnel A16 de Moutier – Choindéz)	
Gänsbrunnen – Moutier	Pas d'aménagement planifié. Mesure de modification du tracé de l'itinéraire 54 planifiée via Gänsbrunnen – Court (Chaluet) pour éviter ce tronçon.	
Belprahon – Moutier	Aménagements présents (bandes cyclables)	
Gorges de Court	Pas d'aménagements, secteur très dangereux pour les vélos, surtout à la montée. Malgré ce tunnel de l'A16, une part importante du trafic entre Moutier et Court semble utiliser la route cantonale, en l'absence de mesures pour inciter les véhicules à emprunter l'autoroute. Des discussions pour la mise en place de mesures pragmatiques sont en cours entre OPC, Jb.B et les communes de Court et de Moutier	2021-22
Court – Pontenet	Le Vélo de loisir peut se pratiquer sur des dessertes agricoles parallèles à la route cantonale, mais ces chemins sont très utilisés par d'autres formes de mobilité douce et ne conviennent pas toujours au trafic cycliste quotidien. Le marquage de bandes cyclables sur la route cantonale devrait être examiné pour le trafic quotidien – du moins sur les tronçons en courbe et à la montée.	
Ponetnet – Loveresse – (Reconvilier)	Ce secteur a longtemps été un point noir pour les vélos ; les vélos peuvent désormais passer par un pont puis une desserte agricole pour arriver à Reconvilier.	2014

Tronçon	Aménagement / remarques	Réalisation
Reconvilier – Tavannes	Piste cyclable cantonale existante entre les localités	
Tavannes – Tramelan	Une réalisation au croisement de la route qui va au Fuet a permis d'améliorer en partie la sécurité sur ce tronçon. Le trafic et la vitesse des voitures trop élevés restent cependant des freins pour le trafic quotidien. Un couloir d'étude est inscrit dans le Plan sectoriel Vélo.	2022
Renan – La Ferrière	Point noir. Cf. Mesure JB.MD-V.4	
Renan – Sonvilier	Pas de mesures possibles sur la chaussée existante (nombreux échecs dans les mesures essayées). La coordination avec une planification agricole future est ici essentielle.	
Sonvilier – Villeret	Bandes cyclables existantes	
Villeret – Cormoret	Cf. Mesure JB.MD-V.03	
Cortébert-Sonceboz	Bandes cyclables existantes	2013
Sonceboz (accès A16 Sonceboz Sud) – Péry	Pas de nécessité d'aménagement selon le standard cantonal	
Péry – Bienne	Projet de voie lente, développement par la Confédération (OFROU)	2025
Bienne – La Neuveville	Cf. RGSK Seeland. Mesures en cours	

Figure 47 : Etat actuel des infrastructures pour la pratique du vélo quotidien, dans le Jura bernois, par tronçons.

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

Cette carte ne tient pas compte du fait que désormais les cyclistes peuvent s'équiper de vélos à assistance électrique circulant au plat à 35-40 km/h, ce qui raccourci encore considérablement les temps de parcours calculés ci-dessous.



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

Le plan directeur sectoriel vélo du canton de Berne a été révisé en 2020. D'un point de vue conceptuel, le PS Vélo propose un changement de paradigme : auparavant, le but était avant tout de réaliser des bandes cyclables en élargissant la route cantonale. La planification, l'aménagement et l'entretien d'un réseau d'itinéraires sont des tâches que le Canton, les régions et les communes doivent accomplir conjointement. Aménager des routes cantonales à grands frais n'entre pas en considération si un itinéraire cyclable assurant une fonction de réseau cantonal et empruntant une route communale ou privée se révèle plus adapté et moins onéreux. Ainsi, la meilleure solution peut aussi consister à sortir le trafic quotidien de la route cantonale. Pour des questions objectives ou non, les études récentes montrent que la question de la sécurité est primordiale pour maintenir l'utilisation du vélo.

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

La région Bienne-Seeland a réalisé une planification « réseau de pistes cyclables ». Celle-ci est en cours d'information participation. La coordination sur cette étude a été effectuée. Peu de mesures concernent les communes du Jura bernois comprises dans l'agglomération biennoise. On relèvera toutefois que la route cantonale entre Orvin et Evillard figure dans la planification régionale en tant que « tronçon pour les cyclistes quotidiens avec besoin de mesures en matière de confort et de sécurité. Dans la mesure du possible, les mesures conduisent les

cyclistes sur des chemins séparés ou des routes à circulation réduite ». En parallèle à cette mesure, la mise en place de 10 places B+R à l'arrêt du funiculaire d'Evilard est aussi prévu.

Le thème des pistes cyclables pour le trafic quotidien devra être repris lors d'une prochaine CRTU.

3.8. Analyse de la répartition modale

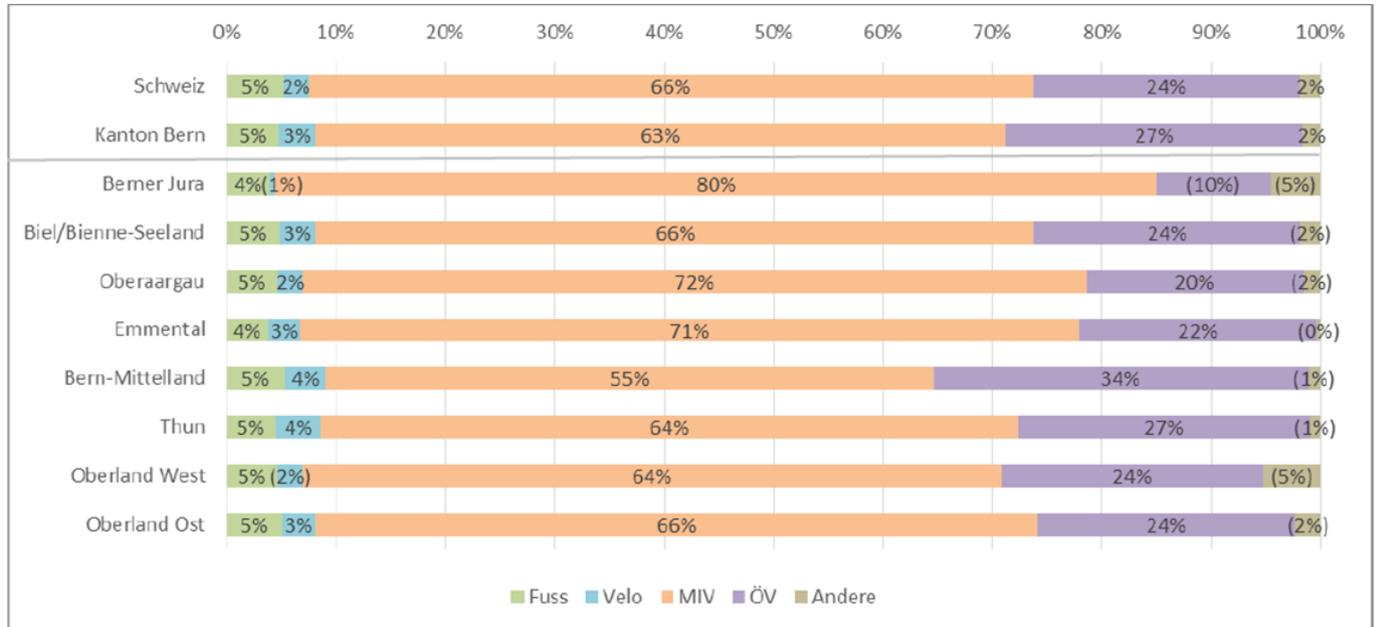


Figure 48 : Répartition modale selon la distance parcourue³²

Ce tableau nous montre que la part des TIM diffère relativement fortement d'une région à l'autre. Les régions plus rurales comme l'Emmental, l'Oberaargau et le Jura bernois ont un recours beaucoup plus important aux TIM que les régions plus urbaines qui ont un système de transports publics mieux développé.

Le Jura bernois est cependant la région du canton de Berne qui recourt le plus aux TIM et le moins aux transports publics ; l'utilisation des TP y est deux fois plus faible que dans l'Emmenthal, par exemple. Pour comparer avec une région voisine, le canton du Jura avait une part de TIM de 79% en 2000 et 13% pour les transports publics. Le Canton a réussi à faire diminuer la part des TIM et augmenter les TP en mettant en place plus de transports publics et en augmentant leur cadence. Le Jura bernois a donc un fort potentiel pour faire diminuer sa part de TIM.

3.9. Analyse des mouvements pendulaires

Nous pouvons observer sur l'histogramme ci-dessous que les pendulaires entrants dans le Jura bernois sont les plus nombreux dans la vallée de Tavannes et Tramelan et dans le vallon de Saint-Imier. Les pendulaires entrants dans le Bas-Vallon et Moutier et environs ont nettement diminué tandis que dans les trois autres sous-régions ces mouvements entrants ont augmenté. Les mouvements à l'intérieur des communes restent importants et sont même dominants dans la vallée de Tavannes et Tramelan ainsi que dans la sous-région Moutier et environs. Il y a donc des flux internes importants pour ces sous-régions. Pour ces flux internes il s'agit de s'intéresser aux moyens de déplacements des personnes concernées et de leur offrir des solutions de transports favorisant les TP et la mobilité douce (pistes cyclables longues et continues, trottoirs et cheminements piétons reliant les différents lieux : écoles et lieux publics- quartiers d'habitations, supermarchés et infrastructures publiques- quartiers d'habitations).

³² Source : Microzensus 2015 Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Bern, avril 2018

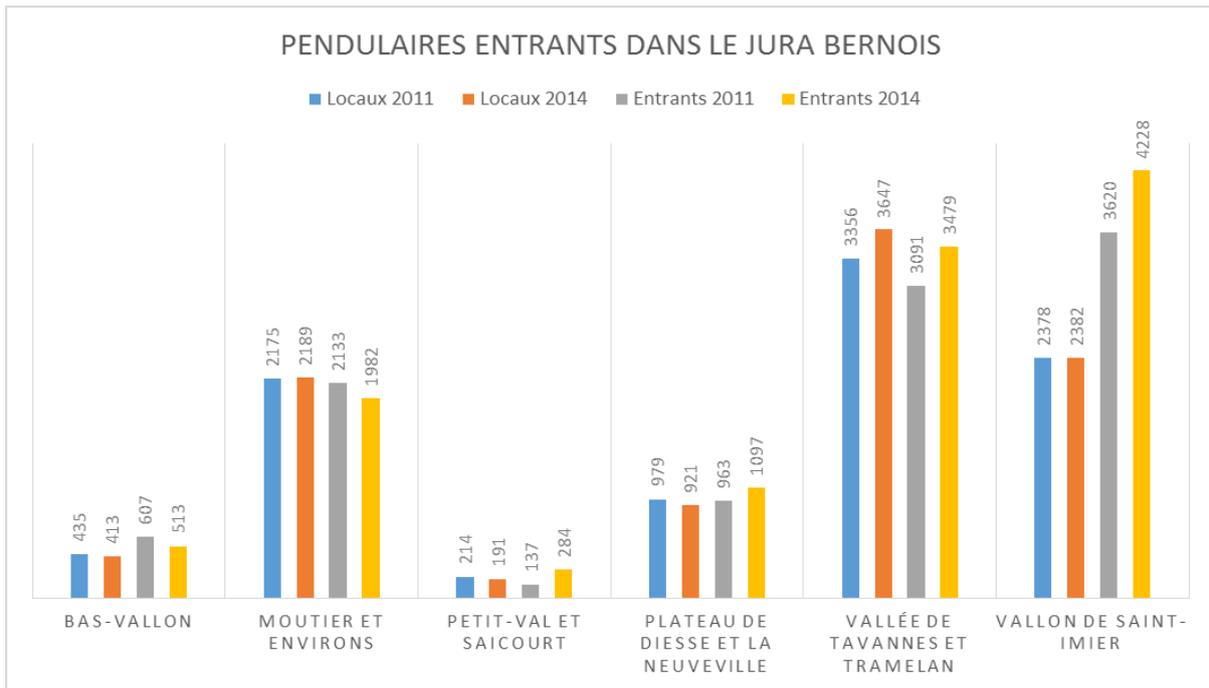


Figure 49 : histogramme sur les pendulaires dans le Jura bernois³³

Les mouvements entrants pour les sous-régions de la vallée de Tavannes et Tramelan et le vallon de Saint-Imier ont beaucoup augmenté. Le Vallon de Saint-Imier reste d'ailleurs la sous-région qui compte le plus de mouvement entrants entre 2011 et 2014. En ce sens, la nouvelle gare de Saint-Imier qui devrait être mise en place autour de 2025 permettrait d'offrir une meilleure desserte en transports publics et d'absorber une partie des flux de pendulaires en direction de Saint-Imier par les transports publics. Il faut ajouter que le système de bus entre Saint-Imier et Villeret prendrait tout son sens pour les pendulaires venants de la région ou pour les frontaliers car il permettrait de rallier la gare de Saint-Imier à Villeret en bus et donc d'effectuer des déplacements en transports publics pour de nombreux employés.

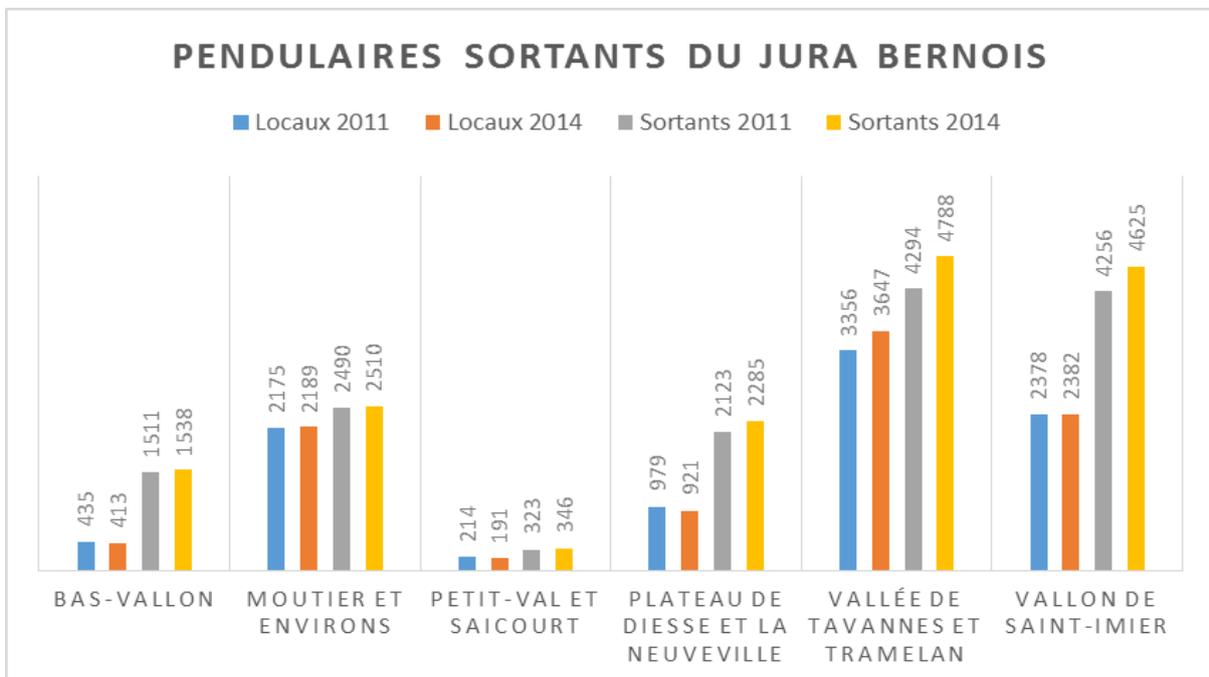


Figure 50 : histogramme sur les pendulaires dans le Jura bernois³⁴

³³ Source : matrice sur les pendulaires par communes 2014, canton de Berne

³⁴ Source : matrice sur les pendulaires par communes 2014, canton de Berne

Cet histogramme montre bien que les mouvements sortants du Jura bernois restent les plus importants. Il y a en effet beaucoup plus de mouvements sortants que de mouvements entrants pour toutes les sous-régions. On peut également observer que dans toutes les sous-régions ces mouvements sortants augmentent. Le flux de pendulaires sortants est donc en croissance dans chaque sous-région. Ces mouvements se concentrent en grande partie en direction de Bienne ou d'autres communes du Jura bernois. Il y a aussi des mouvements importants pour certaines sous-régions en direction du Jura ou de Neuchâtel. Par exemple Moutier en direction de Delémont, Saint-Imier en direction de la Chaux-de-Fonds ou La Neuveville en direction de Neuchâtel.

Cette croissance constante des flux pendulaires sortants du Jura bernois doit mener à des réflexions concrètes pour valoriser des solutions alternatives au transport individuel motorisé. Ceci passe par la valorisation et l'amélioration de l'offre de transports publics en direction des destinations les plus fréquentées (Bienne, Delémont, Saint-Imier, la Chaux-de-Fonds, Neuchâtel), mais aussi des mesures parallèles comme l'incitation au co-voiturage. Ces mesures doivent permettre de limiter la croissance des transports individuels motorisés et d'éviter la saturation de trafic routier et les effets négatifs qu'elle engendre (nuisances sonores pour les habitants, pollution de l'air, encombrement de l'espace urbain).

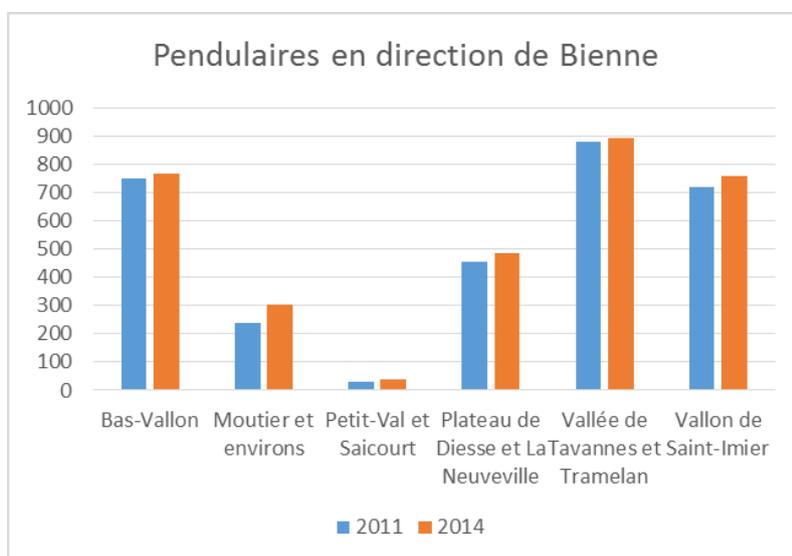


Figure 51 : histogramme sur les pendulaires dans le Jura bernois³⁵

Cet histogramme montre que les pendulaires en direction de Bienne ont augmenté dans toutes les sous-régions du Jura bernois entre 2011 et 2014. Bienne a une politique de stationnement de plus en plus restrictive qui risque de fortement impacter les pendulaires en direction de Bienne. Le Jura bernois doit donc anticiper ces mesures afin d'offrir les meilleures conditions possibles aux pendulaires se déplaçant en TIM en leur offrant plus d'opportunités de recourir au co-voiturage ou aux transports publics en densifiant l'offre à long terme notamment. Cela peut aussi nécessiter certains aménagements comme l'implantation de P+R à certains endroits.

Par ailleurs nous pouvons aussi remarquer que la vallée de Tavannes et Tramelan et le vallon de Saint-Imier sont les sous-régions qui comptent le plus de pendulaires en direction de Bienne.

³⁵ Source : matrice sur les pendulaires par communes 2014, canton de Berne

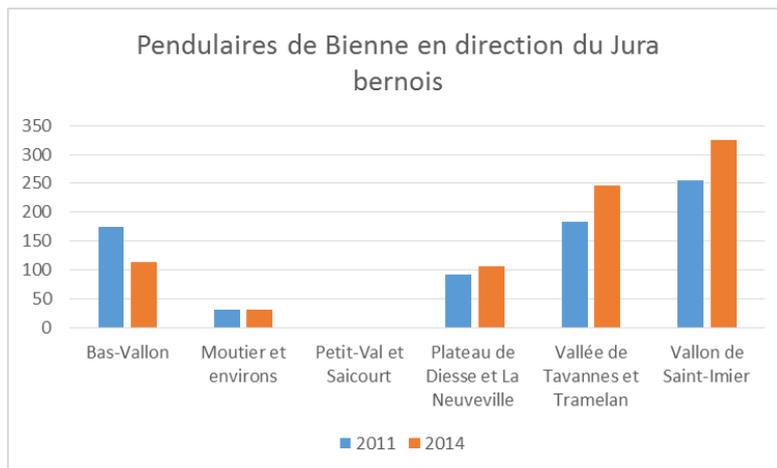


Figure 52 : histogramme sur les pendulaires dans le Jura bernois

En ce qui concerne les pendulaires de Bienne en direction du Jura bernois nous pouvons observer que les deux destinations les plus fréquentées sont la vallée de Tavannes et Tramelan et le vallon de Saint-Imier. Les pendulaires de ces sous-régions connaissent une croissance continue. La sous-région du Bas-Vallon pour sa part a connu une baisse des pendulaires de Bienne, il s'agit plus particulièrement des pendulaires effectuant le trajet Bienne Orvin qui ont fortement diminués passant de 134 en 2011 à 75 en 2014.

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

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

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

D'un point de vue des démarches pour la création de nouvelles places P+R, le plan directeur demande qu'elles figurent dans le Plan du réseau routier (PRR) pour obtenir des financements de la part du Canton. Plus de détails figurent sur la fiche de mesure.

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

Jb.B a examiné la faisabilité de places P+R supplémentaires à la gare de Frinvilier, la commune de Sauge y étant favorable. Malheureusement, la configuration du site ne permet pas d'aménager de telles places.

D'un point de vue régional, les places P+R sont surtout importantes :

- à Moutier (lien avec le réseau grandes lignes, accès aux TP pour des régions mal desservies aux alentours)
- à Saint-Imier (fonction de « collecte » de clients potentiels depuis les Savagnières, par exemple)
- sur l'axe du Taubenloch (Frinvilier – Péry – Sonceboz – Tavannes). Dans ces gares, les personnes en provenance du Jura bernois peuvent avantageusement laisser leur véhicule et se rendre rapidement à Bienne.

Le projet de réhabilitation de la gare de Sonceboz tient compte de cette demande régionale en augmentant le nombre de places de parcs P+R.

Si un projet de modernisation et sécurisation de la gare à Péry peut se réaliser, alors il sera aussi très intéressant d'installer des places P+R à proximité de cette gare (lien vers Bienne et lien vers les Champs de Boujean). Ce type d'aménagements est important pour la gestion de la mobilité du Jura bernois mais aussi de Bienne et des Champs de Boujean.

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

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

Pour la pratique de la mobilité combinée, le fait de bénéficier d'une station B+R est très incitatif pour les pendulaires. En effet, le risque de vol ou de dégradation des vélos vers les gares est trop élevé pour que la pratique de la mobilité combinée vélo – TP se développe. En outre, il faut désormais compter sur des personnes qui achètent des vélos à assistance électrique, plus chers, et qui ne veulent pas risquer de déprédations ou de vols.

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

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

Avec les nombreuses rénovations de gares prévues ces prochaines années dans le Jura bernois, la « création » d'un modèle B+R alternatif serait nécessaire pour montrer que les politiques s'intéressent à cette question dans le Jura bernois.

Il existe en effet d'autres solutions faciles à mettre en place et qui ne coûtent pas des centaines de milliers de CHF. Par exemple, il existe des « boîtes à vélos » pour 1 ou 3-4 vélos, qui peuvent y être déposés en toute sécurité et à l'abri.

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



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

En lien avec le projet des CFF de rénovation intégrale de la ligne et des gares Sonceboz-Moutier, une évaluation des besoins de places de parcs pour les vélos dans ces gares sera réalisée.

3.12. Covoiturage

Ce thème n'était pas jugé comme prioritaire dans les CRTU précédentes. Néanmoins, la volonté affichée de la Ville de Bienne de fortement réduire les TIM sur son territoire a incité la Région à chercher des solutions au niveau du covoiturage.

Jb.B soutient les activités de développement de la plateforme <http://www.covoiturage-arcjurassien.com>. D'entente avec arcjurassien.ch – qui gère le projet de covoiturage – une extension du périmètre de projet aux Champs-de-Boujean a été obtenue pour 2019. Des aires de covoiturage ont dû être identifiées par la Région en vue de réduire les flux en direction de la zone d'activités des Champs-de-Boujean.

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

3.13.1. Parcours VTT

Le territoire du Jura bernois est propice à la pratique du VTT avec ou sans assistance électrique. La mobilité douce est un des points forts de la destination touristique Jura & Trois Lacs. Une offre de qualité est donc nécessaire pour attirer les visiteurs vers le tourisme doux et générer des retombées économiques pour la région. Actuellement, la qualité des parcours locaux dans le Jura bernois ne correspond plus aux attentes des visiteurs. De plus, la qualité de l'entretien est largement insuffisante sur certains parcours et aucune gouvernance claire n'est définie pour assurer la gestion et l'entretien des parcours VTT dans le Jura bernois.

D'entente avec Jura bernois Tourisme (JbT) et l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT), Jb.B a entrepris la refonte des itinéraires VTT à travers un plan directeur sectoriel. Le plan directeur sectoriel VTT du Jura bernois a été approuvé en 2020.

En complément de ce PDS VTT, un projet NPR « VTT Jura bernois 2020 » a été mis en place. Il doit permettre, dans la continuité du PDS, d'aménager et baliser les itinéraires. Il vise également à pérenniser le financement de l'entretien des parcours à travers une gouvernance claire et de développer des nouveaux produits touristiques liés au VTT.

3.13.2. Itinéraires de cyclotourisme

La fondation SuisseMobile gère le suivi et l'organisation des itinéraires de cyclotourisme en Suisse. L'utilisation de ces itinéraires est assez forte sur le plan national et constitue une plus-value indéniable d'un point de vue touristique.

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

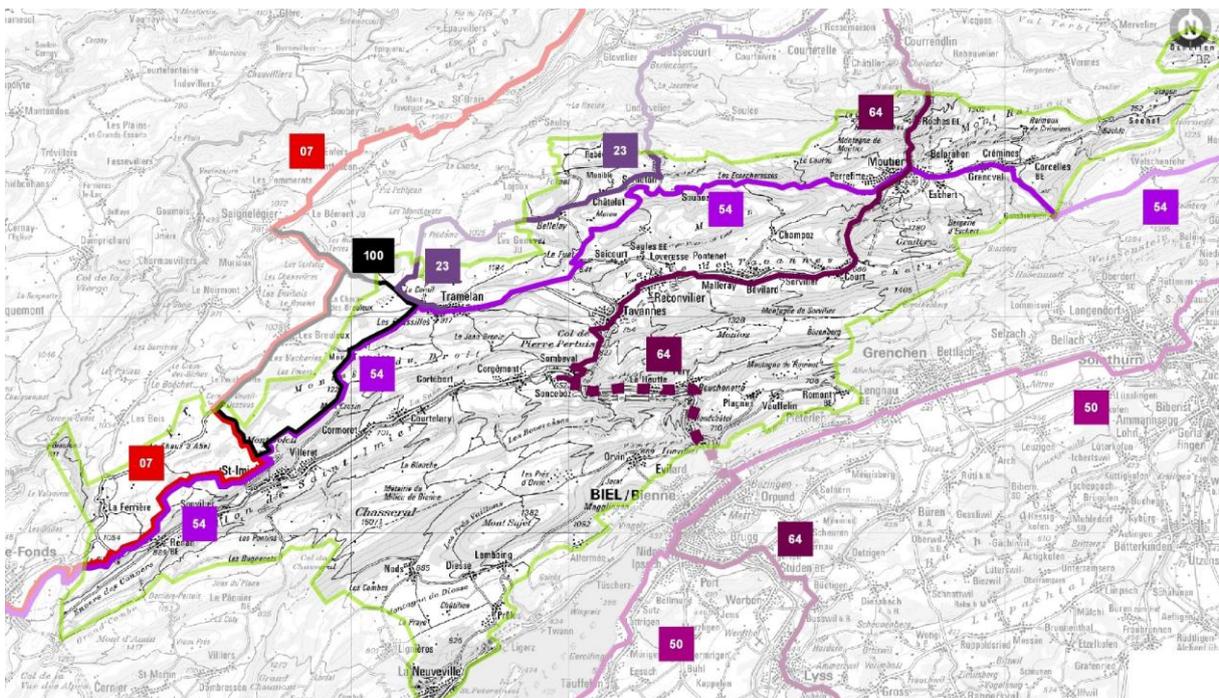


Figure 53 : Etat des lieux des itinéraires pour le cyclotourisme dans le Jura bernois

Un descriptif détaillé de ces itinéraires ainsi que les changements proposés sont expliqués dans le détail dans le groupe de mesures correspondant.

3.13.3. Domaine des loisirs et des activités touristiques

Une étude de base sur les pôles et réseaux touristique dans le Jura bernois est en cours. Elle doit identifier et définir des objectifs de développement pour les différentes catégories d'espaces. La fiche de mesure P4 zones prioritaires pour la détente et les loisirs a été modifiée pour tenir compte de cette étude.

3.13.4. Domaine de la nature et du paysage

Comme déjà mentionné, ce thème n'est pas examiné dans le cadre de la CRTU 2021.

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

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

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

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

4.1.1. Besoins en surfaces à bâtir

Bref état des lieux :

Le tableau des forces-faiblesses n'est pas facile à établir à l'échelle régionale, chaque commune présentant des caractéristiques différentes. Néanmoins, certaines particularités régionales peuvent être soulignées, notamment en lien avec les nouvelles exigences légales.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

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

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- Urbanisation interne dans toutes les communes ;
- Les projets de zones d'habitat importantes se situent prioritairement vers les gares ;
- Fixer des lignes directrices dans les PAL qui permettent de trouver des solutions de densification qui renforcent la qualité des sites et ne la péjorent pas ;
- Améliorer les connaissances relatives à l'urbanisme grâce aux bons exemples ;
- Mesures sur les routes cantonales afin de favoriser la qualité de vie dans les centres.

Notons enfin dans le Jura bernois la problématique importante des constructions hors de la zone à bâtir, qui prennent parfois la forme d'ensemble bâti. Cette problématique est particulièrement complexe et délicate à traiter pour les exécutifs communaux (plans de quartier spécifiques, question de la remise à l'état conforme, etc...).

4.1.2. Pôles habitats en zone à bâtir

Bref état des lieux :

Les pôles habitat dont il est question ici sont des surfaces disponibles dans la zone à bâtir, de plus de 1 ha et bien desservis par les TP. Selon les conditions cantonales, les pôles habitat ne peuvent se situer que dans les communes centres. La CRTU identifie des secteurs en zone à bâtir d'importance régionale destinés à l'habitat dans les communes de Saint-Imier (Terrain Longines), Péry-La Heutte (Champs l'Allemand), Tavannes (Les Pontins) et Tramelan (Les Brues). Les deux derniers pôles sont actuellement en zone d'activités et nécessiteront un changement d'affectation.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Des réserves de ce type existent dans certains centres et peuvent être mises à disposition pour des projets de pôles (Valbirse, Reconvilier, Saint-Imier, Tavannes, Tramelan). • Valoriser un modèle d'habitation plus dense et plus « vivant » que des quartiers villas servant souvent de cité dortoir 	<ul style="list-style-type: none"> • Peu ou pas d'expériences urbanistiques dans ce domaine dans le Jura bernois ; • Faible demande pour ce type de logement actuellement dans le Jura bernois.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Créer des pôles d'habitat comme à Valbirse, proche de la gare et des aménités. • Mise en œuvre de l'urbanisation interne ; • Réaliser des projets urbains non habituels dans le Jura bernois (coopératives d'habitat, mixité des habitants et des usages, éco-quartiers) possibilité de créer des « vies de quartiers » et du « vivre ensemble ». • Constructions dans le style régional ; 	<ul style="list-style-type: none"> • Les pôles définis dans la CRTU sont au final affectés par les communes à une utilisation du sol peu dense et sans qualité particulière ; • Réaliser de mauvaises expériences (d'un point de vue économique ou urbanistique) ; • Manque de demande à moyen et long terme - > exemple à Valbirse (Espace-Birse) : taux de vacance important pendant de longs mois • Surenchérir la construction et avoir de nombreux logements vacants alors que les terrains pourraient être affectés à autre chose

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- limiter le nombre de pôles et en assurer la réalisation dans les meilleures conditions possibles ;
- intégrer le pôle de Champs l'Allemand dans les réflexions du programme d'agglomération de Bienne/Lyss ;
- les communes concernées par les pôles doivent s'engager à les développer dans le respect des démarches inscrites dans les fiches de mesures de la CRTU. La CRTU engage les communes sur plusieurs législatures ;
- l'attrait d'investisseurs pour ces pôles doit être soutenu par une politique d'aménagement du territoire globalement restrictive (plus ces terrains seront rares, plus il sera intéressant d'y développer des projets de qualité) ou par la mise à disposition des terrains à des coopératives d'habitation.
- développer des projets novateurs (matériaux, habitat dense dans l'esprit de l'architecture régionale, etc.).

4.1.3. Pôles d'activités existants

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

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Une partie des pôles régionaux destinés aux activités sont relativement bien situés d'un point de vue de la qualité de la desserte (Tramelan, Corgémont). • Le pôle d'activités d'importance cantonale de Saint-Imier sera bientôt desservi par la nouvelle gare CFF ; une desserte par bus existe. • Les pôles industriels constituent des pôles pour les emplois, leur existence est donc reconnue comme importante. 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de desserte en transports publics pour le pôle de Tavannes. • Relativement mauvaise répartition régionale des zones d'activités d'importance régionale et cantonales (pas de zone d'activité d'importance cantonale à Moutier ni dans la vallée de Tavannes) • Peu de réserves existantes de ce type dans plusieurs centres régionaux (Moutier, La Neuveville).
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Les nouveaux arrêts TP qui vont se réaliser à Saint-Imier et Villeret sont en liens avec des pôles industriels existants. 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de renouvellement des infrastructures (réseaux / bâtiments). • Des transports publics sous-fréquentés et non tenable d'un point de vue de l'ordonnance sur les TP du canton de Berne.

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

- Catégoriser les pôles existants.
- Intégration de processus d'économie d'énergie et/ou de production d'énergie dans ces pôles existants

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

Bref état des lieux :

La réhabilitation de secteur Schaublin à Malleray a été réalisée avec le projet Espace Birse. La CRTU conserve 3 autres secteurs à caractère industriel : Péry (Rondchâtel), Reconvilier (Centre – La Boillat) et Saint-Imier (Rue des Noyes-Longines). 5 secteurs d'habitat ou mixte sont également identifiés, dont 2 nouveaux à Saint-Imier (nord de la gare) et Court (gare). Le secteur de Moutier (gare-nord et gare-sud) est considéré d'importance cantonale et inscrit dans le plan directeur cantonal.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

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

4.1.5. Secteurs prioritaires pour la mise en zone destinée à l'habitat

Bref état des lieux :

Aucun des 4 pôles - Sonceboz (Les Covos+école primaire) Tavannes (Les Cerisiers) Tramelan (Plain Les Reussilles) - qui étaient inscrits dans la première CRTU en coordination en cours n'ont pu aller de l'avant. Ces secteurs ont tous été retirés suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle LAT. La mise en zone de ces surfaces dans ces communes est rendue impossible à très long terme par le plan directeur cantonal révisé.

La CRTU définit désormais 3 secteurs prioritaires pour le développement urbain futur en matière d'habitat. Le secteur d'importance cantonale de La Clé, à Saint-Imier, est en coordination réglée et son développement sera possible dès l'inauguration de la nouvelle halte ferroviaire. Deux secteurs d'importance régionale sont en information préalable : Les Chênes à La Neuveville et Champs Biains à Reconvilier. Ces secteurs se pensent à long terme.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Le secteur d'importance cantonale de La Clé peut aller de l'avant • D'importantes réserves de zones d'activités peuvent être affectées à l'habitat : Les Pontins à Tavannes, Les Laives à Tramelan. 	<ul style="list-style-type: none"> • La modification de la LAT a conduit à l'abandon de nombreux secteurs de ce type • Des besoins avérés assez faibles pour ouvrir des grandes zones pour l'habitat – une rentabilité économique pas évidente • Des exigences de densification dans les nouvelles zones à bâtir d'importance régionale qui ne correspondent pas forcément à la demande dans la région • Peu d'expériences d'intégrations de nouveaux quartiers dans le Jura bernois d'un point de vue architectural
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Obligation de développer des projets de qualité • Mise en place de collaborations intercommunales et fusions de communes • Mise en place de projets architecturaux innovants 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de gestion intercommunale • Thésaurisation des zones d'activités • Une demande qui reste axée sur la maison individuelle

Principaux besoins d'interventions identifiés :

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

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

Bref état des lieux :

La CRTU définit des secteurs hors de la zone à bâtir actuelle : Court (La Nancoran) / Bévillard (La Cray) / Loveresse (Le Pont), Sonceboz (Blanchesterres). Le site de Brassiège (Sonceboz) est retiré dans la CRTU 2021.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

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

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- les besoins pour la région de nouvelles zones d'activités sont importants. Cf. Synthèse du projet de Centre en réseau ;
- Mettre en place dans le plan directeur cantonal un cadre pour une gestion intercommunale des zones d'activités.

4.1.7. Réseau régional de centres

Bref état des lieux :

Centres régionaux d'importance cantonale (=centre de niveau 3) :

- Moutier et Saint-Imier

Centres régionaux du 4^{ème} niveau :

- La Neuveville / Sonceboz-Sombeval / Tavannes / Tramelan* / Valbirse

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

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Des fusions qui permettent une mise en œuvre de l'aménagement du territoire à une échelle plus grande • Des centres bien répartis sur le territoire et qui forme un réseau 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de politique coordonnée en aménagement du territoire entre centres doubles de niveau 4 • Conditions de mise en œuvre floues, ne pouvant pas vraiment être intégrées dans la CRTU
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Les opportunités dépendront de la mise en place d'outils intercommunaux pour la gestion des zones à bâtir (habitat et industries) 	<ul style="list-style-type: none"> • Des réserves en zone à bâtir suffisantes • Pas de coordination intercommunale

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- intégrer Tramelan comme Centre de niveau III à part entière ;
- Retrait des centres doubles de Sonceboz-Corgémont, Courtelary-Cormoret et Tavannes-Reconvilier.

4.1.8. Offre, répartition et financement des équipements publics

Bref état des lieux :

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

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

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

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures bien réparties et diversifiées dans tout le Jura bernois • Collaboration intercommunale dans le financement des infrastructures 	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise desserte par les TP de nombreuses infrastructures (sports, santé) • Problèmes de coûts et de financements
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Mise en réseau de ces infrastructures pour améliorer l'offre 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de renouvellement et de rénovation des infrastructures • Absence de consensus dans les clés de répartition financières

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- mise en réseau des infrastructures ;
- trouver des clés de financements qui conviennent à toutes les communes ;
- poursuivre le travail de la région dans le domaine de la NPR ;
- un rapport sur les infrastructures sportives d'importance régionale a été élaboré par Jb.B. Ce travail permet de déterminer les besoins en infrastructures sportives et offre des pistes pour une pérennisation de ces offres.

4.1.9. Fixer des ceintures vertes et fixer des limites à l'urbanisation

Bref état des lieux :

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

Principaux besoins d'interventions identifiés pour les ceintures vertes :

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

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

- Les limites à l'urbanisation définies dans la CRTU (traits verts sur la carte CRTU) sont à réexaminer en fonction des nouvelles dispositions de la LAT car elles datent du plan directeur régional de 1992. Dans des cas exceptionnels, les décisions prises dans le cadre de la CRTU pourraient supplanter celles fixées dans les plans directeurs régionaux existants, mais en règle générale les plans directeurs des régions Jura-Bienne et Centre-Jura des années 90 restent des bases contraignantes. Pour les prochaines années, la nouvelle LAT ne va pas permettre la mise en zone de terrains hors de la zone à bâtir actuelle, ainsi, dans le Jura bernois, cette question des limites régionales n'est pas une urgence.

4.2. Analyses FFOM dans le domaine des Transports publics

4.2.1. Trafic national

Bref état des lieux :

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

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

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

Principaux besoins d'interventions identifiés :

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

4.2.2. Trafic régional

Bref état des lieux :

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

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Une bonne partie des villages du Jura bernois est connectée au réseau ferroviaire et 2/3 des habitants du Jura bernois ont accès à une desserte par les TP • Les correspondances du Jura bernois à Bienne en direction d'autres destinations (par exemple Berne) sont bonnes • Des lignes régionales qui sont aussi importantes pour les transports scolaires et comme offres touristiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Des gares avec un potentiel de clients très faible • Des correspondances très mauvaises au nœud de Moutier • Des horaires parfois encore non continus ou différents selon les heures • Le système coupe-accroche qui a du mal à fonctionner • Un manque de desserte en transports publics plus fine que le train dans plusieurs communes

	<ul style="list-style-type: none"> • Un usage encore trop faible des transports publics par la population (la voiture est majoritairement utilisée au Jura bernois) • Trop peu d'incitation à l'intermodalité
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Les nouvelles technologies permettent un emploi facilité des solutions de mobilité publique, douce et combinée et contribueront à renforcer leur utilisation si les conditions-cadres sont favorables • Des possibilités de développement en AT près des gares encore nombreuses (densification) • Des projets limitrophes avec une incidence indirecte positive sur l'utilisation des TP dans le Jura bernois (Regiotram³⁶ / Liaison rapide Le Locle-Neuchâtel / Liaison Bienne – Belfort / projet de RER canton du Jura) • Tarif Libero • Le développement de zones d'activités vers les arrêts TP • Les améliorations prévues dans les infrastructures (nouveaux arrêts) 	<ul style="list-style-type: none"> • Des restrictions budgétaires à tous les niveaux institutionnels • Pas de changements des habitudes dans la population du Jura bernois où les transports publics ne semblent concerner que les personnes « captives » • Trop faibles incitations de l'AT et des infrastructures routières en faveur des TP • Remise en cause de la solidarité intercommunale dans le financement des TP • Une baisse de l'attractivité des TP due à l'ouverture de l'A16 sur tout son tronçon • La fermeture de ligne avec un taux de rentabilité faible, comme c'est le cas pour toutes les lignes régionales du Jura bernois • Le programme PRODES indique que l'intégration des R et RE des lignes 225 et 226 doit être assurée • Une augmentation du prix des TP par rapport à la mobilité TIM • Abandon de certaines lignes touristiques

Principaux besoins d'interventions identifiés :

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

4.2.3. Liaison route-rail

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

³⁶ Ce projet est pour l'instant suspendu pour des raisons financières, cela reste une mesure à long terme dans le projet d'agglomération de Bienne.

4.3. Analyses FFOM dans le domaine des Transports individuels motorisés

4.3.1. Routes nationales

Bref état des lieux :

L'A16 a été terminée en 2017. Les travaux du projet UPlan dans les Gorges du Taubenloch (rénovation des tunnels, séparation du trafic lent) seront terminés en 2022.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • connexion au réseau autoroutier désenclave considérablement le Jura bernois 	<ul style="list-style-type: none"> • la séparation du trafic dans les gorges du Taubenloch n'est pas encore effective
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • revoir les aménagements routiers dans les centres de villages après l'achèvement A 16 • favoriser la mobilité douce dans les Gorges de Court et de Moutier notamment 	<ul style="list-style-type: none"> • passage du trafic poids-lourd en dehors de l'autoroute (économies de kilomètres) • baisse du trafic de transit pas assez marquée dans les traversées de villages

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- requalification des traversées de villages ;
- mobilité douce à favoriser dans les tronçons des gorges ;
- étudier les flux, notamment de poids-lourds, et prendre les mesures nécessaires pour inciter à ce que le trafic de transit se concentre sur l'A16.

4.3.2. Contournements routiers

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

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- aucun à notre avis.

4.3.3. Exploitation des routes cantonales

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

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

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

Principaux besoins d'interventions identifiés :

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

4.3.4. Augmentation des capacités

Cette catégorie de projet concerne des aménagements routiers nécessaires pour désengorger des tronçons. Elle est sans véritable objet dans le Jura bernois suite à l'agrandissement du tunnel du Pichoux.

4.3.5. Traversées de villages

Bref état des lieux :

La fin du chantier de l'A16 a considérablement changé les flux de trafic au sein des villages de la Vallée de Tavannes, et à Moutier.

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

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

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

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- priorité pour ces prochaines années : traversée de Tavannes et de Moutier / acceptation politique et financière ;
- coordination nécessaire avec d'autres domaines (gares / zones à bâtir).

4.3.6. Sécurité du trafic

Lors de la 2^e CRTU, trois points noirs pour les accidents dans le Jura bernois étaient identifiés par le canton : La Roche Saint-Jean, entre le Mont-Crosin et Les Reussilles, entre Renan et La Cibourg. Ces points noirs ne sont plus prioritaires, car le nombre d'accidents a considérablement diminué ces dernières années et aucune mesure supplémentaire n'est requise. Dans ces conditions une analyse FFOM n'est pas nécessaire pour ce domaine.

4.4. Analyses FFOM dans le domaine de la mobilité douce

Bref état des lieux :

Cf. Chapitre 5.

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Un réseau de bandes et de pistes cyclables qui s'étoffe • Une région attrayante pour la pratique du cyclotourisme • Une région attrayante pour la pratique du VTT • Une région attrayante pour la pratique de la randonnée 	<ul style="list-style-type: none"> • Un nombre d'utilisateurs pour le vélo quotidien très faible globalement dans le Jura bernois • Une « culture » du vélo et de la marche au quotidien encore marginale • Des dénivellations importantes dans les principales localités (Moutier / Saint-Imier / Tramelan) • Une densité urbaine faible, des distances parfois importantes entre les villages, des conditions hivernales sur plusieurs semaines • Une absence de facilités pour la pratique du vélo (pas de B+R / pas souvent des places de parcs vers les commerces / places de parcs vers les gares pas assez sécurisées) • Manque de bandes et pistes cyclables • De nombreuses bandes et pistes cyclables ne sont pas attrayantes (non-continues) • Trop peu de trottoirs au sein de certains villages, un territoire qui n'invite pas à la marche • Globalement des territoires centrés sur le déplacement en voiture • Pas d'offres de vélos en libre-service (potentiel dans certaines communes) • Une politique de stationnement (gratuit) qui défavorise la mobilité douce • Une circulation accrue aux abords des écoles (instaurer des déposes-minutes)
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • L'ouverture de l'A16 permet de sécuriser des tronçons • Le développement des vélos à assistance électrique • La création de voies pour la mobilité douce dans les Gorges de Court, de Moutier et du Taubenloch • La mobilisation de nouvelles énergies en faveur du vélo (section Pro Vélo Jura bernois fraîchement créée) • L'utilisation des nouvelles technologies (réservation de vélos / combinaisons rail, vélo, etc.) • Des chemins de « campagnes » pouvant favoriser les déplacements à pied ou à vélo (trop peu exploités actuellement) 	<ul style="list-style-type: none"> • Une baisse de l'utilisation du vélo chez les jeunes (raisons sécuritaires surtout) • Une augmentation du volume de trafic sur les routes cantonales ainsi que des gabarits des véhicules • La diffusion du passage de poids-lourds en dehors de l'A16 (Grandval notamment)

Principaux besoins d'interventions identifiés :

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

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

- prendre des mesures politiques claires pour améliorer la sécurité dans les points noirs restants que sont les Gorges de Court et de Moutier ;
- mettre à disposition des endroits sûrs pour déposer les vélos dans les gares des centres de niveau 3 et 4 en premier lieu ;
- pour le cyclotourisme : amélioration continue de certains itinéraires pour la pratique du cyclotourisme ;
- pour le VTT : améliorer la qualité du marquage, la qualité des itinéraires, la qualité des offres liées à cette pratique, faire du Jura bernois un lieu reconnu pour la pratique de cette activité.

La pratique de la marche est également favorisée par des décisions politiques et lorsque la desserte en TP est suffisante pour permettre de se rendre rapidement d'un endroit à un autre (parcours en TP et marche).

Pour favoriser la mobilité douce (vélo et marche) dans la région il faut donc adopter des politiques en faveur de ces moyens de mobilité et des transports publics. Il faut inciter la population à se déplacer comme cela en rendant cette mobilité attrayante mais aussi en adoptant une politique restrictive au niveau des transports individuels motorisés. Cela peut également passer par des revêtements favorables à la pratique du vélo de route ou de la trottinette.

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

4.5.1. Places P+R

Bref état des lieux :

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

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

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • Des places suffisantes à notre connaissance dans la plupart des secteurs importants pour le P+R 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de volonté politique de mettre en place une politique de parcage dans les petites communes
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • Transformation de nombreuses gares dans un futur proche 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence de volonté politique de mettre en place une politique de parcage

Principaux besoins d'interventions identifiés :

- Prévoir la création de places P+R en coordination avec les projets de nouveaux arrêts TP, les transformations de gares et les projets de restructuration des alentours des gares ;
- Mettre en place une politique de stationnement dans les communes centres et certains pôles de mobilité en direction de Bienne (Sonceboz, Péry) ;
- Un des endroits les plus intéressants pour des places P+R se situe à la gare de Frinvillier, mais il n'y a pas de solution pour un emplacement à mettre à disposition.

4.5.2. Places B+R

Bref état des lieux :

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

Analyse des Forces-Faiblesses-Opportunités-Menaces :

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> • nombreux projets de requalification des gares • augmentation du nombre de vélos 	<ul style="list-style-type: none"> • trop faible nombre d'utilisateurs sauf exceptions • considérer les projets B+R comme du luxe pour le Jura bernois
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • les projets de requalification autour des gares • dans les gares de centres plus modestes, profiter de locaux non utilisés pour les mettre à disposition à faible coûts d'utilisateurs du vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> • coûts par utilisateurs trop élevés • pas assez d'utilisateurs (à l'heure actuelle) • considérer les projets B+R comme du luxe pour le Jura bernois

Principaux besoins d'interventions identifiés :

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

4.5.3. Conception Mobilité globale

Bref état des lieux :

Jb.B a travaillé sur ce thème, notamment sous l'angle de la stratégie énergétique et à l'occasion du mandat énergie qu'elle a mené pour le Parc régional Chasseral. Il est ressorti des nombreuses discussions et contacts avec les acteurs régionaux que le thème de la mobilité – au moins d'un point de vue de son impact sur la consommation d'énergie – était extrêmement difficile à traiter, du moins à l'échelle du Jura bernois et avec les compétences données aux régions et aux communes. En l'absence d'actions identifiées directement sur la gestion globale de la mobilité, les propositions pour la CRTU 2021 sont les suivantes :

- une conception mobilité ne sera pas réalisée dans la CRTU 2021, car elle ne ferait que peu de sens actuellement dans le Jura bernois ;
- les mesures en faveur de la mobilité douce et intermodale sont pour l'instant surtout indirectes, à travers l'aménagement du territoire ;
- la région réévalue le besoin d'agir dans ce domaine régulièrement.

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

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

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

5.1. Principes de développements

	Cohésion territoriale	Equilibres démographiques et économiques	Développement urbain coordonné et de qualité
Contexte	Malgré un poids politique, économique et démographique, assez faible, le Jura bernois est un territoire important dans le fonctionnement institutionnel et fonctionnel du canton de Berne et de la Suisse (zone francophone / importance du secteur secondaire et du caractère industriel / inscription dans plusieurs espaces fonctionnels).	Le maintien des services et des infrastructures, l'occupation décentralisée du territoire etc. nécessitent la recherche d'un équilibre démographique et spatial dans le Jura bernois. Le Jura bernois ne possède pas d'agglomération mais une certaine marge de manœuvre au niveau de ses zones à bâtir, à proximité de pôles emplois.	Un développement urbain harmonieux, densifié et mieux centré constitue un défi sérieux pour le Jura bernois, la construction étant actuellement avant tout orientée vers des objectifs purement fonctionnels et le marché portant avant tout vers la maison individuelle.
Principes directeurs développement	A1 : Maintenir la qualité des liens entre les espaces fonctionnels (accès / desserte par la route et les transports publics) du Jura bernois qui sont tant l'Arc Jurassien (selon territoire Suisse) que Bienne et le Seeland (CR BE). La stratégie d'agglomération de Bienne joue un rôle important concernant la coordination du trafic. A2 : L'infrastructure de base actuelle des TP est maintenue car elle lie tous les espaces fonctionnels.	B1. Le Jura bernois peut absorber une partie de la croissance démographique des agglomérations dans le respect des conditions du Plan directeur cantonal et avec des impacts sur les transports, la nature et le paysage plus faibles que dans d'autres régions où la densité de population est plus forte. B2 : Pour les communes hors des centres et des axes de développement, un maintien des actifs et des familles est visé; le plus important dans ces communes consiste à conserver le patrimoine et à réhabiliter les volumes disponibles.	C1 : La densification est un processus global qui doit avoir des impacts positifs sur la qualité de vie, le patrimoine bâti, la mobilité, la gestion des coûts communaux dans le domaine des infrastructures. C2 : Les zones à bâtir mal placées aujourd'hui et les zones non bâties bien desservies doivent pouvoir être examinées sans tabous et transférées aux meilleurs endroits ou bâties. C3 : Les aménagements routiers soutiennent les buts de la densification urbaine et de l'amélioration de la qualité de vie dans les centres.
Stratégies	<ul style="list-style-type: none"> Les centres de niveau 3 et 4 sont sur un réseau ferroviaire qui propose des cadences à la demi-heure, de et à partir des nœuds suprarégionaux (Bienne, La Chaux-de-Fonds, Moutier, Neuchâtel). 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place les conditions en aménagement du territoire nécessaires pour le développement d'industries et la diversification du tissu industriel sans concurrence intercommunale. Coordonner les besoins en zones à bâtir entre les Centres et à terme avec les agglomérations alentours, et notamment Bienne. 	<ul style="list-style-type: none"> Etablir les coordinations intercommunales en aménagement du territoire et les outils nécessaires là où les besoins sont avérés. Créer des incitations claires à la mobilité douce en synergie avec d'autres domaines (AT / routes / AF). Mettre en place des conditions de bases qui permettent la pratique de la mobilité douce en sécurité.
Objectifs d'effets	<ul style="list-style-type: none"> L'augmentation de la part modale des TP assure leur maintien à long terme. 	<ul style="list-style-type: none"> Développement de nouvelles zones d'activités bien desservies par les TP ou l'A16 Densification sur des zones de restructuration Réalisation de zones d'activités sur la base de réflexions intercommunales et promotion assurée également de manière intercommunale. 	<ul style="list-style-type: none"> La densité urbaine augmente dans les zones bien desservies par les TP. L'image des centres de village est améliorée. Des incitations claires à la mobilité douce sont créées. Les PAL des centres intègrent de nouvelles exigences (surfaces d'assolement / planification des paysages / plans directeurs énergie).

Figure 54 : Principes directeurs du développement, stratégie de mise en œuvre et effets visés

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

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

La réalisation d'une conception directrice globale (prenant en compte tous les thèmes de la CRTU) est demandée par le Canton. La conception directrice du Jura bernois identifie les complémentarités intercommunales à l'intérieur de ce territoire. Elles sont centrées sur un ou plusieurs centres de niveau 3 ou 4.

La conception représente également les espaces fonctionnels interrégionaux centrés autour des principales agglomérations voisines. On identifie 4 polarités distinctes autour du Jura bernois. Le nord du Jura bernois a de fortes interactions avec le canton du Jura, que ce soit Delémont pour la Prévôté ou les Franches-Montagnes pour Tramelan. Le canton de Neuchâtel englobe dans son espace fonctionnel de nombreuses communes de l'ouest du Jura bernois. Enfin, les agglomérations du Plateau (Bienne, Granges, Soleure, Berne) constituent la polarité la plus importante pour le Jura bernois, notamment grâce aux poids démographique, aux nombreuses liaisons routières et ferroviaires et à l'appartenance cantonale. Il est important de préciser que de ces espaces fonctionnels interrégionaux s'entremêlent et constituent des frontières mouvantes. Ainsi, une commune comme Courtelary se trouve à la croisée des influences de La Chaux-de-Fonds, Bienne et des Franches-Montagnes.

Les deux échelles des complémentarités intercommunales et des espaces fonctionnels interrégionaux sont essentielles pour comprendre les problématiques de transport et d'urbanisation au sein du Jura bernois.

La carte ci-dessous est disponible dans la synthèse de la CRTU 2021 à une plus grande échelle.

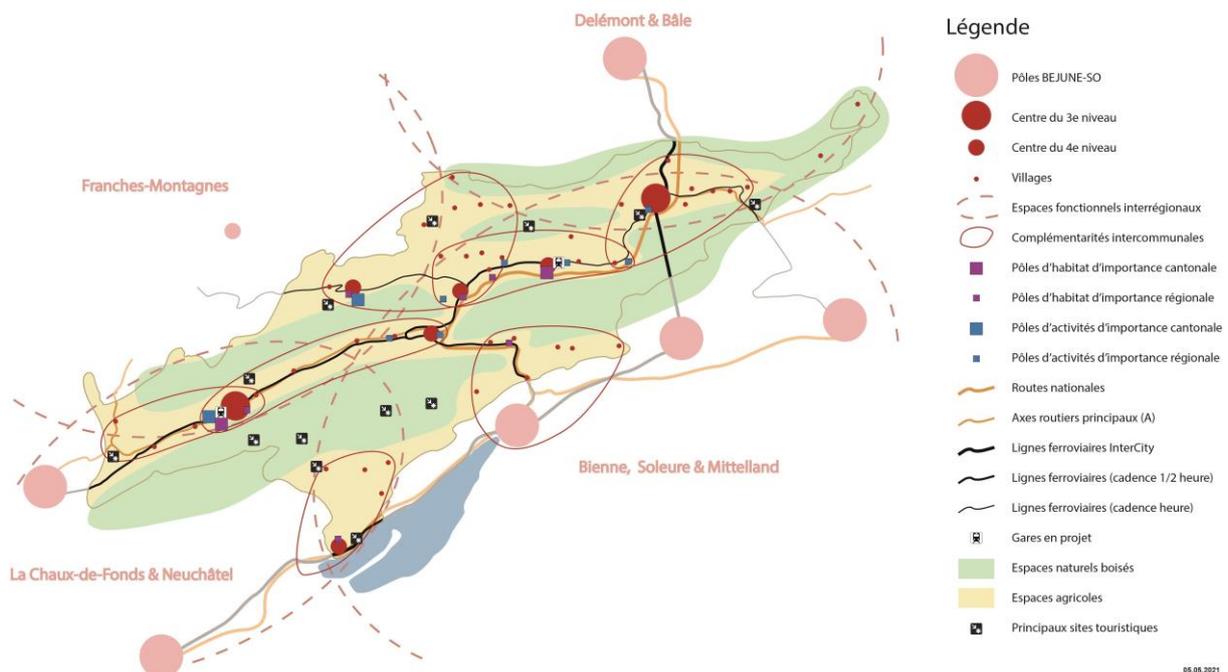


Figure 55 : conception directrice du Jura bernois

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

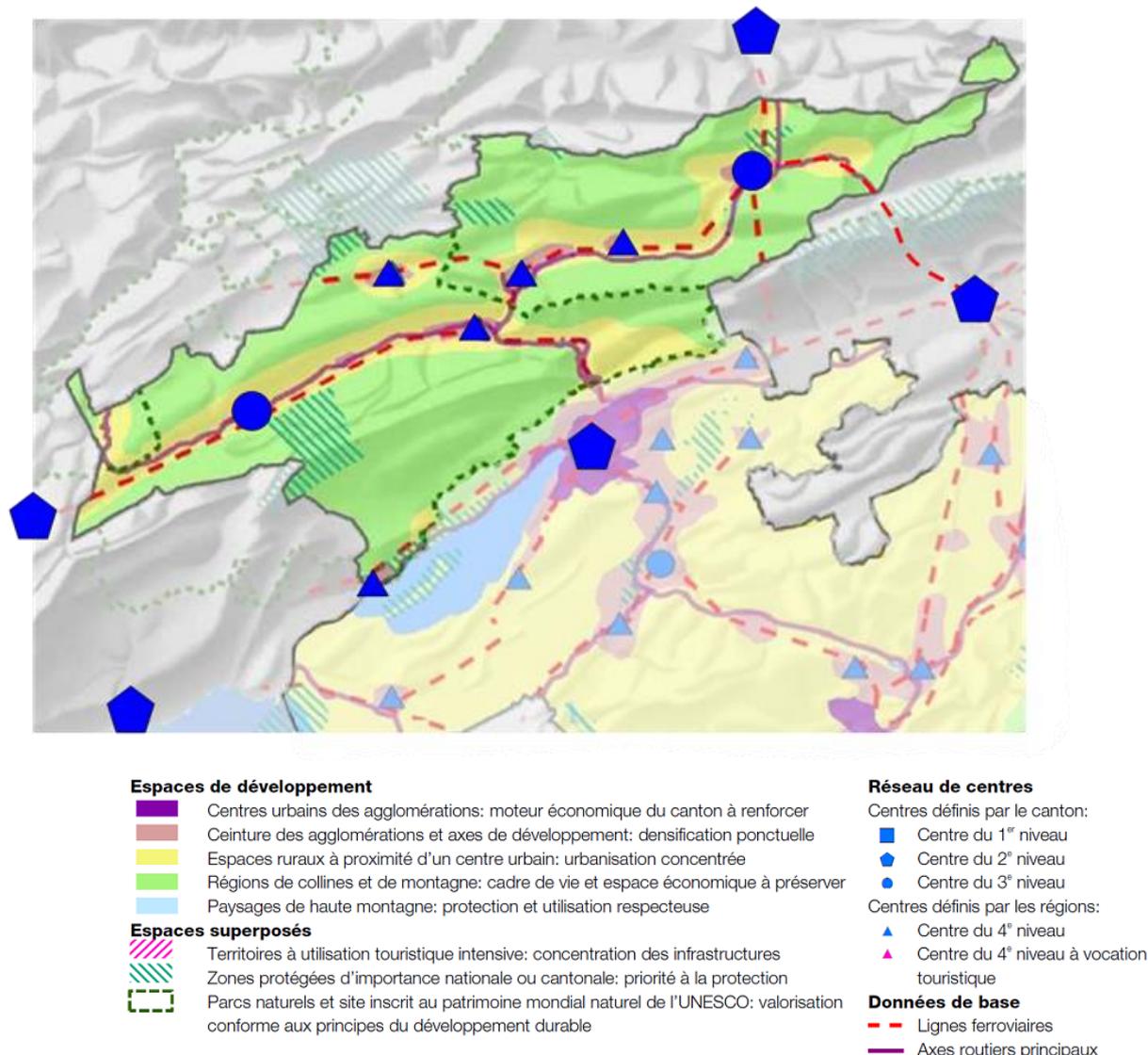


Figure 56 : carte du Jura bernois, selon le projet de territoire du canton de Bern

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

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

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

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

c) Maintenir un cadre naturel intact et unique.

Le Jura bernois et l'Arc jurassien en général bénéficient d'un milieu naturel riche et relativement préservé. Il convient de protéger ce patrimoine naturel et d'en assurer les

qualités. Pour cela la densification joue un rôle important sur un territoire déjà largement mité et avec beaucoup d'habitations individuelles.

Il est important de rappeler que le rôle de l'aménagement du territoire est aussi d'assurer un bon équilibre pour la biodiversité. En ce sens, le rayonnement du Jura bernois au niveau régional et national, qui s'appuie beaucoup sur ses richesses naturelles et paysagères doit trouver un juste équilibre entre développement territorial et protection de l'existant. La faune et la flore doivent plus particulièrement bénéficier de projets spécifiques à leur préservation et leur développement en partenariats avec d'autres acteurs (OPC ; Parc Chasseral, JbT etc.).

En proposant des projets valorisant le patrimoine naturel du Jura bernois, la région en assure sa sauvegarde et garantit une qualité de vie pour ses habitants tout en donnant une vision positive d'elle-même à l'extérieur.

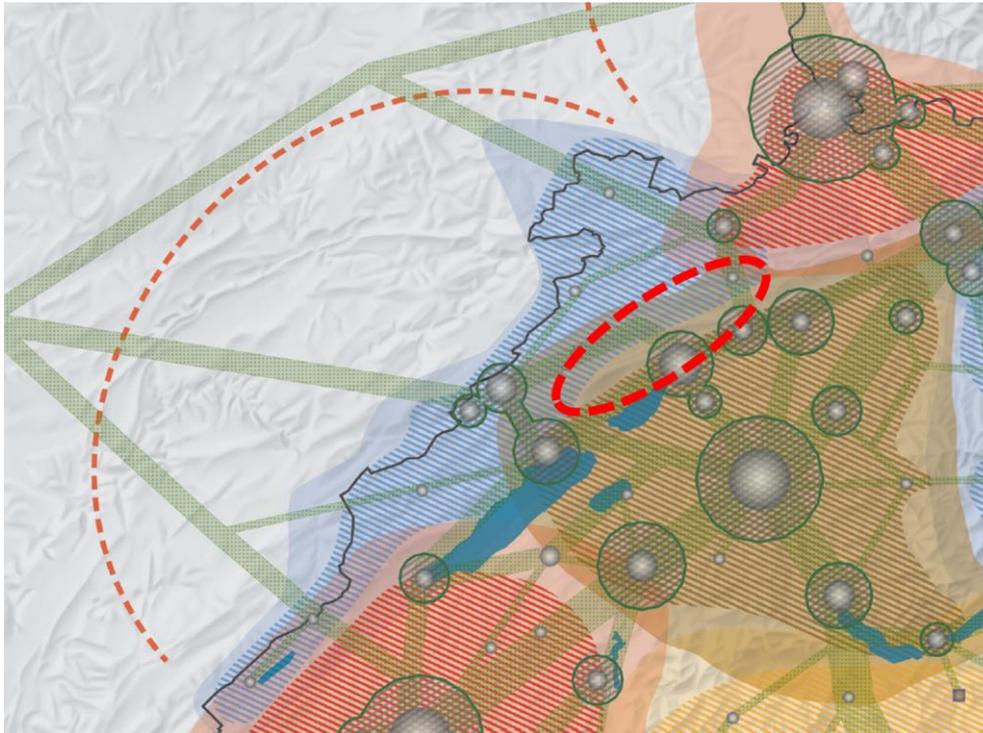


Figure 57 : Le Jura bernois dans le projet de territoire Suisse

5.2.1. Conception directrice 2030 pour les zones à bâtir

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

- L'urbanisation est une base essentielle pour la création de conditions favorables à l'augmentation de l'utilisation des TP et au recours à la mobilité douce. Ainsi, les nouvelles zones à bâtir d'importance régionale se situent uniquement dans les communes centres et situées sur les axes de développement, avec une bonne qualité de desserte ;
- La densification urbaine se fait au travers de projets de qualité, avec des planifications qui tiennent compte d'une situation globale en lien avec d'autres domaines (énergie, mobilité douce, espaces verts, etc.) ;
- Les zones de restructuration sont mises à profit en fonction des possibilités ;
- Un suivi de l'évolution permet de ne pas mettre des surfaces en zones tant qu'il y a des possibilités de construire ou rénover dans le tissu existant ;
- Les communes qui ont des pôles habitat ou activités doivent « jouer le jeu », c'est-à-dire ne pas céder ces terrains à des investisseurs qui ne respecteraient pas les exigences minimales émises dans les fiches de mesures de la CRTU. C'est la rareté de ces terrains qui doit les

rendre à court et moyen terme intéressants pour des investisseurs et dans le cadre de qualité donné ;

- L'analyse montre que la presque totalité des communes devront densifier leur zone à bâtir existante avant d'envisager d'éventuelles extension. Au vu des importants changements législatifs à prendre en considération, les questions relevant de l'Aménagement du territoire vont constituer un défi pour les communes ces prochaines années, et c'est pourquoi nous leur recommandons de réaliser des « projets de territoires » ;
- Les communes-centres (niveau 3 et 4) mettent en œuvre une politique du logement afin de prendre en compte le vieillissement de la population.

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

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

5.2.2. Conception directrices 2030 pour les transports publics

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

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

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

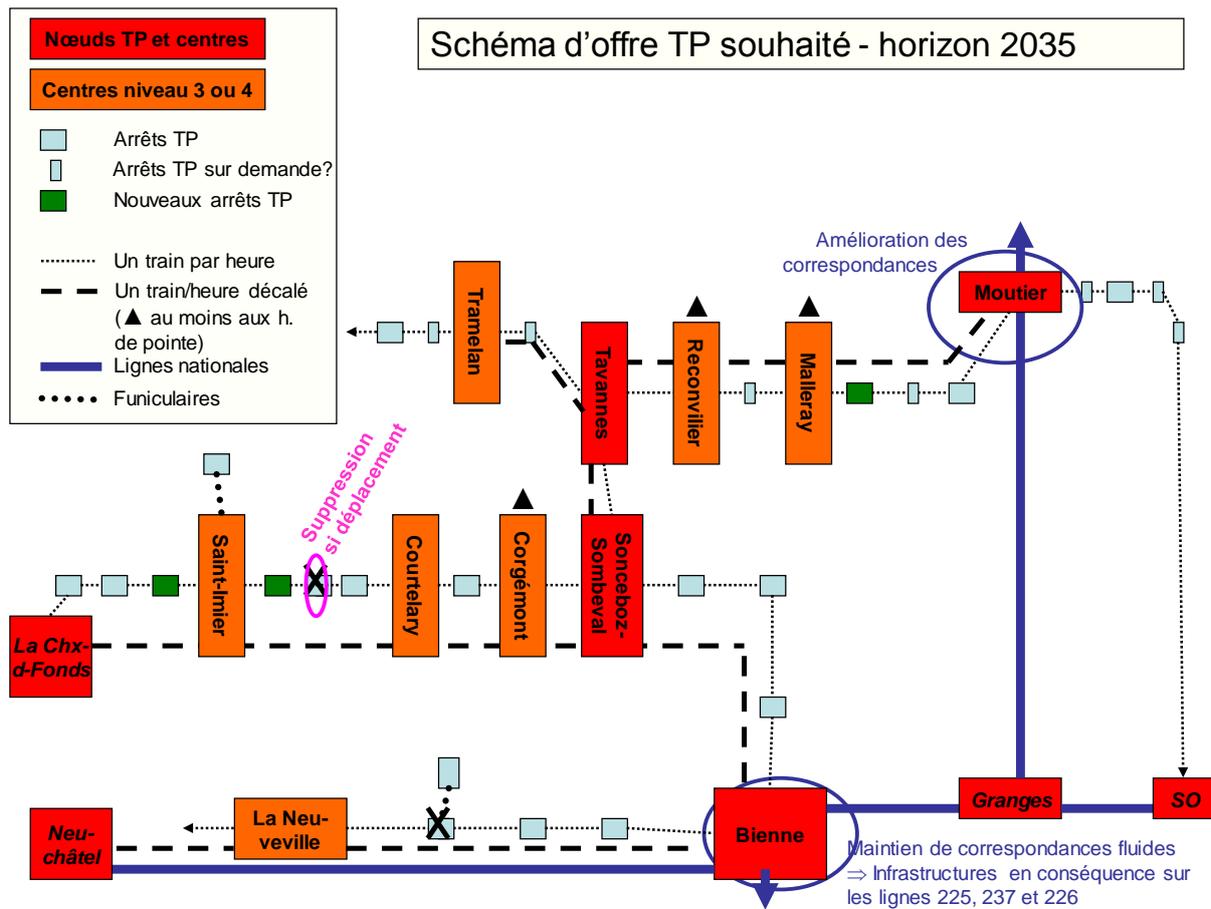


Figure 58 : Conception directrice du schéma d'offre TP pour 2035

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

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

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

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

- Les routes cantonales sont adaptées afin que le trafic poids-lourds de transit n'emprunte que l'A16 (pas de transit dans le Grandval, dans la vallée de Tavannes – direction Tramelan, sur le Plateau de Diesse).
- Les routes communales et cantonales participent au processus de densification urbaine.
- Les routes communales et cantonales améliorent le sentiment objectif ou subjectif de sécurité pour tous les utilisateurs et en particulier pour la pratique de la mobilité douce.
- Les trajets pour la pratique du cyclotourisme sont attrayants, sûrs et sans lacunes, les parcours VTT sont attrayants et conçus comme une offre touristique complète.

- En cas de synergies possibles, les infrastructures pour les déplacements quotidiens à vélo sont prévues hors de la route cantonale.
- La création d'endroits sécurisés pour déposer les vélos existe dans toutes les gares des centres de niveau 3 et 4.

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

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

5.3.1. Centres urbains des agglomérations

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

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

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

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

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

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

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

Les données de base de la 2^{ème} CRTU indiquent clairement que d'une part l'aménagement du territoire dans le Jura bernois doit jouer un rôle pour le maintien des TP (ligne Moutier – Bienne notamment) et d'autre part que les réserves existantes ne se situent pas dans une bonne qualité de desserte (seules 1/4 des réserves dans un niveau de desserte = ou > à D). Les Centres, et notamment ceux de la Vallée de Tavannes, doivent jouer un rôle important dans ce domaine en relocalisant des terrains à bâtir près des gares, ce qui est réalisable dans bien des cas. Par ailleurs, le nouvel arrêt de Pré Vercelin/La Cray est à ce titre aussi important car il permet d'améliorer la qualité de desserte de grandes surfaces de zones à bâtir existantes.

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

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

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

5.3.3. Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain

Dans le Jura bernois les communes suivantes entrent dans cette catégorie : Belprahon, Corcelles, Cormoret, Cortébert, Court, Crémines, Eschert, Grandval, La Ferrière, Loveresse, Perrefitte, Péry-La Heutte, Renan, Roches, Sauge, Sonvilier, Sorvilier et Villeret. Ces 18 communes regroupent un peu plus de 20% des habitants du Jura bernois, soit 11'893 habitants en 2014.

Selon le canton de Berne, cette catégorie de communes est soumise à une forte pression de construction, car ces communes rurales bénéficient souvent de bonnes liaisons avec les communes-centres proches. Ces communes doivent donc trouver des solutions afin d'éviter l'étalement des constructions.

Pour ces communes, la nouvelle LAT ne sera pas facile à appliquer. Le projet de Centres en réseau a en effet montré que la demande dans ces communes porte à quasi 100% sur de l'habitat individuel. Par ailleurs, la région est démunie dans le domaine de réhabilitations de volumes vides. C'est toutefois une piste importante pour ces communes qui pourraient mettre en place des conditions favorables à la réhabilitation de certains volumes vides.

La taille de ces communes – parfois assez petite – fait que les changements de populations ont des influences difficiles à évaluer (moins d'habitants = perte des commerces de proximité ou même des écoles, etc.).

Il est difficile de mentionner des axes « stratégiques » ou conceptuels concernant ce type de communes dans le Jura bernois. On relèvera toutefois les points suivants :

7. La mise en œuvre de l'urbanisation interne dans ces communes dépend de leur taille (très variable) et de leurs particularités. Il n'y a pas de consignes régionales possibles pour l'ensemble de ces communes.
8. Les recommandations inscrites dans cette CRTU sont valables pour ces communes. Par exemple, comme pour les communes de plus grande taille, la réalisation d'une « conception » permettant d'envisager toutes les tâches liées à l'aménagement du territoire qui attendent les communes ces prochaines années est aussi recommandée pour ces communes.
9. Dans le cadre de cette conception, ces communes peuvent établir quelles zones ne devraient pas être bâties dans le tissu bâti (la densification ne signifie pas « boucher les trous »).
10. Les communes de ce type ont aussi un rôle à jouer d'un point de vue énergétique ; elles peuvent adapter leur législation dans ce domaine.
11. Pour les TP le maintien de l'offre actuelle par le train et/ou le bus est nécessaire ;
12. Des infrastructures pour la pratique de la mobilité douce doivent relier ces communes entre elles et aux communes-centres ; ces nouvelles infrastructures doivent se situer si

possible hors de la route cantonale et permettre une utilisation mixte (mobilité quotidienne, cyclotourisme, agriculture, etc.).

13. Ces communes peuvent, en fonction des particularités régionales, accueillir des pôles habitat ou des pôles industriels du moment que cette implantation est justifiée et approuvée dans la CRTU.

5.3.4. Régions de collines et de montagne

Dans le Jura bernois les communes suivantes entrent dans cette catégorie : Champoz, Mont-Tramelan, Nods, Orvin, Petit-Val, Plateau de Diesse, Rebévelier, Romont, Saicourt, Saules, Schelten, Seehof. Ces 12 communes regroupent un peu plus de 10% des habitants du Jura bernois, soit 5823 habitants en 2014.

L'objectif du plan directeur cantonal pour les communes de ce type est de préserver leur attrait comme cadre de vie et comme espaces pour des activités économiques décentralisées (PME, tourisme, etc.). Ces communes doivent être « innovantes » en matière de desserte et d'approvisionnement de base. La « stabilité » démographique y est attendue, les périmètres bâtis existant devant être urbanisés avec mesure.

On relèvera que les communes de Mont-Tramelan, Rebévelier, Schelten et Seehof n'ont pas de plans de zones. Pour les 8 autres communes, seuls des réaménagements dans la zone à bâtir seront autorisés. La plupart de ces communes ont une qualité de desserte faible ou inexistante.

La présence des communes d'Orvin et plus encore de Plateau de Diesse dans cette catégorie est gênante, ces communes étant à proximité immédiate de Bienne et d'autres communes-centres comme La Neuveville, par exemple.

Ces communes ont pour la plupart une très faible densité d'usagers des transports publics ; c'est donc pour elles évidemment un défi de conserver un minimum de transports publics et de services d'approvisionnements. Toutefois, les personnes qui habitent ces communes doivent se rendre compte qu'elles ne peuvent prétendre à des services existants dans les zones plus densément habitées pour des questions évidentes de rentabilité. La qualité de vie dans ces espaces plus ruraux compense bien des désavantages et l'objectif du maintien de la population au niveau actuel dans ces villages ne devrait pas être inatteignable.

Le maintien des emplois dans l'agriculture est un thème particulièrement important pour le maintien des liens sociaux et de services minimaux (écoles, desserte par les TP couplée aux courses scolaires) dans ces communes.

Encore plus que pour la catégorie de communes des « Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain », il est difficile de mentionner des axes « stratégiques » ou conceptuels concernant ce type de communes dans le Jura bernois. On relèvera toutefois les points suivants :

14. La mise en œuvre de l'urbanisation interne dans ces communes dépend de leur taille (très variable) et de leurs particularités. Il n'y a pas de consignes régionales possibles pour ces communes.
15. Le thème des rénovations et de la réhabilitation de volumes actuellement vides dans d'anciennes fermes est important pour ces communes. Les rénovations, si elles sont plus chères, permettent aujourd'hui de conserver la substance des anciens bâtiments et de répondre à des normes énergétiques et de qualité de vie très élevées et correspondant aux standards actuels. La nouvelle LAT, en restreignant la construction de nouvelles maisons individuelles, devrait permettre de rendre les objets rénovés de plus en plus intéressants, ce qui devrait permettre leur réhabilitation dans des conditions favorables.
16. Les petites communes peuvent établir quelles zones ne devraient pas être construites dans le tissu bâti (la densification ne signifie pas « boucher les trous »).
17. Le maintien des exploitations agricoles est très important, en particulier pour ces communes. Les communes doivent tout mettre en œuvre pour éviter des démantèlements d'exploitations agricoles.

5.4. Conceptions sous-régionales

Contrairement à la première CRTU, seules deux sous-régions sont considérées dans le Jura bernois. Cela a pour conséquence par exemple que les réserves concernant les zones d'activités et les pôles habitats sont considérés à ce niveau des 2 sous-régions dans le cadre de la CRTU.

Le Jura bernois est trop petit pour une conception sous-régionale dans les domaines des TP et de la mobilité ; une telle conception reviendrait surtout à faire la liste des mesures et des éléments de conceptions ci-dessus.

5.4.1. Conception régionale urbaine pour le Nord du Jura bernois

A l'extrémité nord-est du Jura bernois, en contact avec les cantons du Jura et de Soleure, la partie nord du Jura bernois comprend deux espaces géographiques, soit d'une part la Prévôté à l'est qui regroupe 10 communes pour environ 10'000 habitants et d'autre part la sous-région Vallée de Tavannes élargie qui compte 14 communes et environ 19'000 habitants. La Vallée de Tavannes élargie comprend au nord-ouest la commune de Tramelan et au nord le Petit-Val (avec Saicourt) qui est une région rurale d'environ 1'000 habitants.

Analyse selon la Fiche A-01 du plan directeur cantonal

La Fiche A_01 du plan directeur cantonal bernois, est le principal outil de conduite du dimensionnement des zones à bâtir dans le canton de Berne.

Nous proposons ici une analyse simplifiée de cette Fiche A_01 ; la nouvelle méthode de calcul étant expliquée ci-dessous :

Quatrième mandat: dimensionnement des zones à bâtir

A_01 nouveau: méthode de calcul

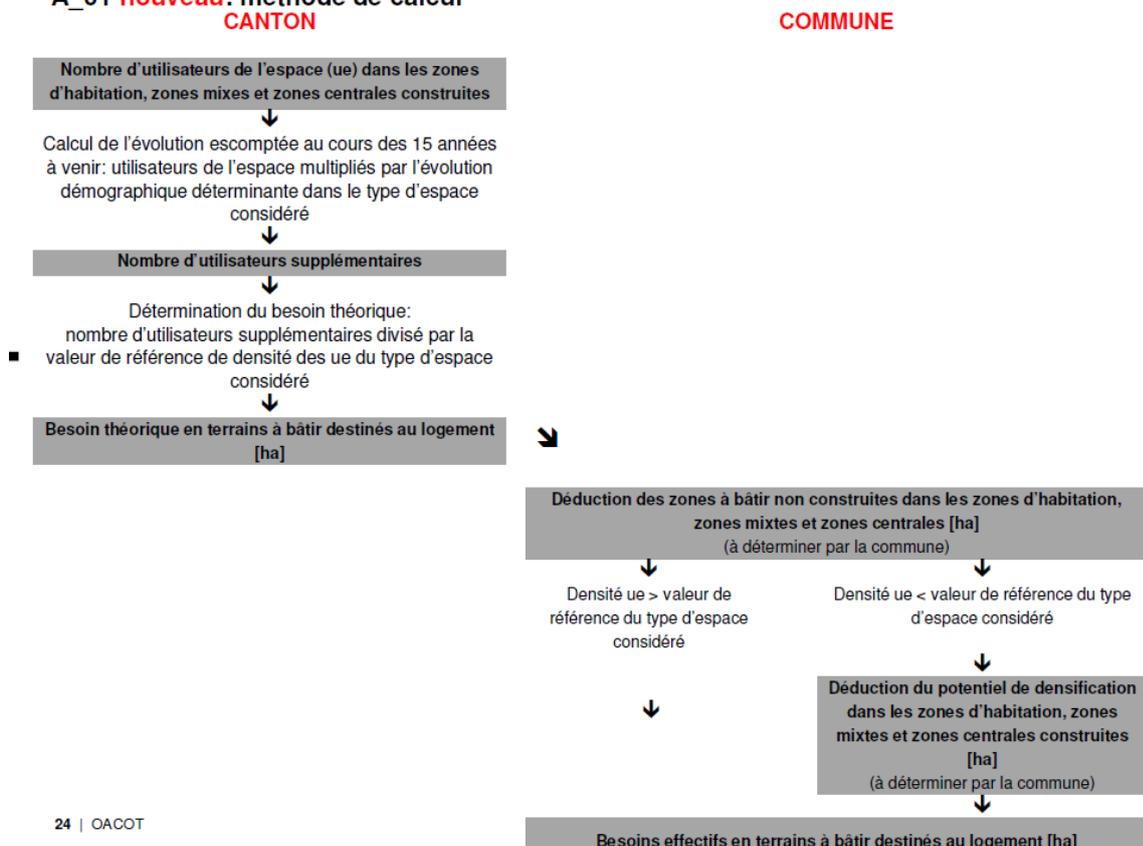


Figure 59 : Méthode de calcul du dimensionnement théorique des zones à bâtir

Cette méthode de calcul est précisée dans la Fiche du plan directeur en question. Cette méthode permet une analyse théorique du dimensionnement de la zone à bâtir. Dans le tableau ci-dessous, les besoins théoriques pour les zones HMC (Habitat, Mixte, Centre) sont des chiffres « statistiques » fournis par le plan directeur. Il est important de relever que les chiffres du Canton partent du principe qu'il y aura une augmentation démographique importante dans le canton (scénario haut de la Confédération).

Il faut rappeler dans cette analyse que :

- le dimensionnement des zones à bâtir doit faire l'objet d'une analyse fine lors de la modification du PAL de chaque commune ;
- la prise en compte de la qualité de la desserte reste un élément fondamental du plan directeur, cet élément n'étant pas pris en compte ici ;
- le dimensionnement de la zone à bâtir se justifie commune par commune, et non pas uniquement sur la base théorique du plan directeur, les besoins théoriques établis sur la base d'évolution de la population de 4% ou de 10% par exemple sont utiles à un niveau cantonal, à un niveau communal des besoins plus élevés seront admis s'ils sont justifiés.

Commune	Type d'espace	Croissance selon type espace	Population	Demande théorique en HMC	HMC non-bâtie en ha	Différence entre demande théorique et réserves
Belprahon	EPC	4.00%	298	0.37	0.79	0.42
Champroz	RCM	2.00%	168	0.12	0.33	0.21
Corcelles (BE)	EPC	4.00%	201	0.26	0.50	0.24
Court	EPC	4.00%	1'438	1.76	4.48	2.72
Crémines	EPC	4.00%	518	0.61	2.94	2.33
Eschert	EPC	4.00%	394	0.48	1.54	1.06
Grandval	EPC	4.00%	391	0.44	1.94	1.49
Loveresse	EPC	4.00%	323	0.42	1.89	1.47
Mont-Tramelan	RCM	0.00%	118	0.00	0.00	0.00
Moutier	C	10.00%	7'458	15.98	14.20	-1.78
Perrefitte	EPC	4.00%	460	0.53	4.16	3.64
Petit-Val	RCM	2.00%	405	0.29	2.40	2.11
Rebévelier	RCM	0.00%	42	0.00	0.00	0.00
Reconvilier	C	10.00%	2'300	4.90	10.68	5.78
Roches (BE)	EPC	4.00%	195	0.22	1.97	1.75
Saicourt	RCM	2.00%	621	0.41	1.50	1.09
Saules (BE)	RCM	2.00%	153	0.10	1.35	1.25
Schelten	RCM	0.00%	33	0.00	0.00	0.00
Seehof	RCM	0.00%	63	0.00	0.00	0.00
Sorvilier	EPC	4.00%	277	0.33	0.36	0.03
Tavannes	C	10.00%	3'593	7.80	7.28	-0.53
Tramelan	C	10.00%	4'670	9.91	11.27	1.36
Valbirse	C	10.00%	3'968	7.83	15.73	7.90
Total nord du Jura bernois			28'087	52.76	85.31	32.56

Figure 60 : Analyse de la Fiche A_01 du Plan directeur cantonal pour la région nord du Jura bernois.

Ce tableau montre les principaux éléments suivants :

- Dans la Vallée de Tavannes et la Prévôté, les réserves existantes inscrites en zone à bâtir sont 1,6 supérieures aux besoins d'ici à 2035. La situation s'est légèrement tassée par rapport à la 2^e CRTU, puisque les réserves HCM sont passées de 88 à 85 ha.
- Il y a évidemment des disparités entre les communes. Globalement, les petites communes du type régions de collines et de montagnes ont des zones à bâtir suffisantes à long terme selon les calculs théoriques du plan directeur.
- Les communes de Tavannes et de Moutier sont théoriquement celles qui bénéficient le moins de réserves en zones à bâtir de la sous-région nord. Elles auraient en théorie la possibilité de procéder à des classements. Pour Moutier, il faut relever que ces réserves sont calculées sur une dynamique démographique très positive (augmentation de 10% de la population) qui ne correspond pas à la dynamique démographique récente observée (stagnation, voire diminution de la population). Tavannes envisage pour sa part de procéder à des classements, dans le cadre de la révision de son PAL actuellement en cours (état août 2020).
- Dans la Prévôté, les communes autour de Moutier ont d'importantes réserves mais leur utilisation n'est pas forcément souhaitable dans tous les cas (absence de desserte, par exemple). Cette situation devrait cependant s'améliorer, puisque de nombreuses communes sont dans une procédure de révision de leur PAL qui devrait leur permettre de dézoner un certain nombre de réserves mal placées.
- Dans la Vallée de Tavannes, les communes-centres ont des réserves dans la zone à bâtir suffisantes d'une part, mais aussi souvent bien situées d'un point de vue des transports publics (Reconvilier, Tramelan, Tavannes, Valbirse).

Centralité et urbanisation :

Pour les niveaux de centres, Moutier et Tramelan doivent être considérés comme des centres de niveau 3. Tavannes et Valbirse sont considérés comme centre de niveau 4.

Le projet de centres en réseau a démontré l'importance d'une coordination intercommunale en vue de regrouper les zones d'activités dans la vallée de Tavannes dans 1-3 endroits qui s'y prêteront le mieux.

Synthèse / conception sous-régionale dans le domaine de l'urbanisation :

- Concernant le niveau de centres, nous proposons que Moutier et Tramelan soient des centres de niveau 3 et que Tavannes (sans Reconvilier) & Valbirse soient des centres de niveau 4.
- Concernant les zones d'activités futures, nous proposons de réaliser 1-3 pôles d'activités d'importance régionale voire cantonale dans les secteurs indiqués dans les fiches de mesures (Loveresse / Valbirse / Court). La réalisation de ces pôles demande une coordination régionale y compris avec la Prévôté et la mise en place d'un système de compensation de terrains sera par ailleurs sans doute nécessaire. Comme déjà mentionné, un tel travail pourrait être fait par la région et les communes à condition que le plan directeur cantonal fixe des règles claires en la matière.
- Concernant l'habitat, les données ci-dessus montrent qu'il sera nécessaire pour la ville de Moutier qu'une coordination entre les communes de la Prévôté soit instaurée afin que ce centre puisse à terme continuer son développement. En effet à Moutier, en raison de la configuration des lieux, les terrains à construire sont assez rares et sans doute pour l'instant insuffisants par rapport aux besoins à couvrir jusqu'en 2035. Les solutions de complémentarités intercommunales sont donc à encourager sachant que les communes alentours bénéficient de réserves bien suffisantes. Une fusion des communes prévôtoises représenterait la solution la plus simple pour mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire permettant à Moutier de se développer.
- En attendant un tel processus, la ville de Moutier doit continuer à mettre à profit les nombreuses possibilités de densifications dont elle bénéficie encore aujourd'hui avant d'envisager de nouvelles zones à bâtir.

- Par ailleurs, la question des relations urbanistiques entre Moutier et l'agglomération de Delémont mériteraient d'être examinées.
- Les autres communes-centres du nord du Jura bernois ont toutes des opportunités de développement à faire valoir, certaines demandant des « déplacements » de terrains, comme par exemple à Reconvilier.

5.4.2. Conception régionale urbaine pour le Sud du Jura bernois

Le sud du Jura bernois est marqué par la présence du massif de Chasseral. Au nord de ce massif se situe le Vallon de Saint-Imier qui compte 10 communes et environ 14'500 habitants. Le haut du Vallon (au-dessus de Saint-Imier) est tourné vers l'agglomération de la Chaux-de-Fonds, tandis que le milieu de ce Vallon (depuis Saint-Imier) est tourné vers Bienne. L'attraction de Bienne est très forte pour les 4 communes constituant le Bas-Vallon (4'000 habitants). Enfin, entre le massif de Chasseral et le Lac de Bienne se situe le Plateau de Diesse et La Neuveville, cette sous-région comptant 6'500 habitants. Au total, le sud du Jura bernois compte plus de 25'000 habitants.

Analyse selon la Fiche A-01 du plan directeur cantonal

La Fiche A_01 du plan directeur cantonal bernois, est le principal outil de conduite du dimensionnement des zones à bâtir dans le canton de Berne.

Nous proposons ici une analyse simplifiée de cette Fiche A_01 ; la méthode de calcul est précisée dans la Fiche du plan directeur en question. Il est important de relever que les chiffres du Canton partent du principe qu'il y aura une augmentation démographique importante dans le canton (scénario haut de la Confédération).

Il faut rappeler dans cette analyse que :

- le dimensionnement des zones à bâtir doit faire l'objet d'une analyse fine lors de la modification du PAL de chaque commune ;
- la prise en compte de la qualité de la desserte reste un élément fondamental du plan directeur, cet élément n'étant pas pris en compte ici ;
- le dimensionnement de la zone à bâtir se justifie commune par commune, et non pas uniquement sur la base théorique du plan directeur, les besoins théoriques établis sur la base d'évolution de la population de 4% ou de 10% par exemple sont utiles à un niveau cantonal, à un niveau communal des besoins plus élevés seront admis s'ils sont justifiés.

Le tableau ci-dessous montre les principaux éléments suivants :

- Dans le vallon de Saint-Imier, comme dans la Vallée de Tavannes et la Prévôté, les réserves existantes inscrites en zone à bâtir sont 1,5 à 2 fois supérieures aux besoins d'ici à 2030.
- Ces réserves sont beaucoup plus importantes dans les petites et moyennes communes du Bas-Vallon et du Plateau de Diesse ; mais cela est dû aussi au fait que le plan directeur cantonal a placé des communes comme Plateau de Diesse et Orvin dans la catégorie « régions de collines et de montagne » ; théoriquement les besoins en développement de ces communes sont donc très faibles.
- Les communes de Renan, La Neuveville et de Saint-Imier ont une densité d'utilisation de leur espace urbain supérieure à la moyenne cantonale des communes de leur catégorie ; ces communes ont toutefois des réserves théoriques pour les 13-15 prochaines années. Pour Saint-Imier, la question de savoir si la mise en zone dans le cadre d'un pôle habitat d'importance entre dans le calcul du dimensionnement de la zone à bâtir sera cruciale.

Commune	Type d'espace	Croissance selon type espace	Population	Demande théorique en HMC	HMC non-bâtie en ha	Différence entre demande théorique et réserves
Corgémont	C	10.00%	1'695	3.53	3.99	0.46
Cormoret	EPC	4.00%	490	0.56	2.34	1.78
Cortébert	EPC	4.00%	698	0.82	2.52	1.70
Courtelay	C	8.00%	1'382	2.49	0.77	-1.72
La Ferrière	EPC	4.00%	543	0.66	1.15	0.49
La Neuveville	C	10.00%	3'738	8.28	8.61	0.33
Nods	RCM	2.00%	759	0.50	4.00	3.49
Orvin	RCM	2.00%	1'233	0.86	4.30	3.44
Péry-La Heutte	EPC	4.00%	1'923	2.19	10.55	8.36
Plateau de Diesse	RCM	2.00%	2'058	1.35	4.23	2.88
Renan (BE)	EPC	4.00%	919	1.01	2.07	1.06
Romont (BE)	RCM	2.00%	187	0.12	1.92	1.80
Saint-Imier	C	10.00%	5'193	11.65	13.90	2.24
Sauge	EPC	4.00%	815	0.91	5.04	4.14
Sonceboz-Sombeval	C	10.00%	1'950	3.97	4.48	0.51
Sonvilier	EPC	4.00%	1'244	1.36	2.29	0.93
Villeret	EPC	4.00%	913	1.12	3.57	2.45
Total sud du Jura bernois			25'740	41.39	75.73	34.34

Figure 61 : Analyse de la Fiche A_01 du Plan directeur cantonal pour la région sud du Jura bernois.

Centralité et urbanisation :

La situation concernant les niveaux de centres n'a pas évolué dans le sud du Jura bernois depuis la première CRTU (fusion de Malleray – Bévillard – Pontenet conduit à la demande d'un centre de niveau 4 pour la nouvelle commune de Valbirse).

En ce qui concerne la définition de pôles pour l'habitat et les activités, la plupart des propositions de la première CRTU ont été retirées pour les raisons déjà évoquées dans ce rapport.

Enfin, les recherches concernant les zones d'activités n'ont pas été aussi poussée que dans la Vallée de Tavannes ; toutefois la situation dans le sud du Jura bernois est assez bien connue pour réaliser la conception ci-dessous.

Synthèse / conception sous-régionale dans le domaine de l'urbanisation :

- Concernant le niveau de centres, la Région propose d'abandonner la notion de centre double dans le Jura bernois. Ainsi, les communes de Corgémont et de Reconvilier sont retirées des centres de niveau 4 de Sonceboz-Corgémont et Tavannes-Reconvilier.

- Concernant les zones d'activités futures, la situation est la suivante : la commune de Saint-Imier a un pôle d'importance cantonale, la commune de Corgémont et celle de Sonceboz-Sombeval ont des pôles d'importance régionale. Le développement de nouveaux pôles si nécessaire n'est possible d'un point de vue régional qu'à Sonceboz, au vu de la bonne accessibilité de cette commune tant d'un point de vue autoroutier que par les TP. Ailleurs (Bas-Vallon, Plateau de Diesse, La Neuveville) seules des zones d'activités d'importance sous-régionales sont possibles.

- Concernant l'habitat, la CRTU donne des possibilités de développement importantes pour Saint-Imier. Par ailleurs, des pôles pour l'habitat sont aussi définis à La Neuveville et à Péry ; celui de Péry étant lié à la proximité de la ville de Bienne.

6. Principales références

Loi sur l'aménagement du territoire, Confédération suisse, 1979

Ordonnance sur l'aménagement du territoire, Confédération suisse, 2000

Directives techniques sur les zones à bâtir, Office fédéral du développement territorial, 2013

Loi sur les constructions, Canton de Berne, 1985

Plan directeur 2030, Canton de Berne, 2015

Plan sectoriel Vélo, Canton de Berne, version approuvée, décembre 2014

Plan du réseau routier 2014-2029, Canton de Berne, version approuvée, juin 2013

Conception directrice du développement territorial, Canton du Jura, novembre 2015

Conception directrice Moutier 2030, Commune de Moutier, 2014

Conception directrice Saint-Imier 2030, Commune de Saint-Imier, 2012

Conception régionale des transports et de l'urbanisation, ARJB, version approuvée en 2017

CRT1, schémas régionaux d'offre 2018-2021 et 2021-2024

Site internet :

Géoportail du Jura bernois

Géoportail du Canton de Berne

Géoportail de la Confédération

7. Liste des abréviations

ACJ	Association régionale Centre-Jura
ARE	Office fédéral du développement territorial
ARJB	Association régionale Jura-Bienne
B+R	Bike + Ride (place de parc pour les vélos vers les gares)
CJB	Conseil du Jura bernois
CMJB	Conférence des Maires du Jura bernois
CO2	Dioxyde de carbone
CR BBSJB	Conférence régionale Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois
CRT1	Conférence régionale des transports – Jura bernois/Bienne/Seeland
CTSO	Conférence des directeurs des transports pour Suisse Romande
DTT	Direction des travaux publics et des transports
EPT	Equivalents plein-temps
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FISTAT	Fondation Interjurassienne pour la Statistique
Jb.B	Jura bernois.Bienne
LC	Loi sur les constructions
LHand	Loi sur le handicap
ha	hectares
OACOT	Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton du Berne
OIG	Office de l'Information géographique du canton de Berne
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office Fédéral de la Statistique
OFT	Office Fédéral des Transports
P+R	Park + Ride (place de parc pour les voitures vers les gares)
PNRC	Parc naturel régional Chasseral
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
PRR	Plan du réseau routier (2014-2029)
SACR	Stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale
SAU	Surface Agricole Utile
SDA	Surfaces d'Asselement
SSEVT	Syndicat du Service de l'Emploi de la Vallée de Tavannes
TIM	Transports individuels motorisé
TP	Transports publics
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

8. Annexes

Annexe I : Tableau des activités économiques importantes dans le Jura bernois

Le tableau ci-dessous indique que les activités qui sont plus de 1,5 fois plus importantes dans le Jura bernois qu'en moyenne suisse sont l'agriculture (1,8), le travail du bois (1,6) la fabrication de produits minéraux (3,7), la métallurgie (5,0), la fabrication de machines et d'équipements (2,3), la fabrication d'équipements électriques (1,9), et la fabrication d'instruments médicaux, de précision et d'horlogerie (5,4). Des différences s'observent nettement par sous-régions et indiquent des spécialisations marquées et des employeurs importants. *Source du tableau : ARJB, 1^{ère} CRTU, 2012.*

	Productivité du travail [1]	Jura bernois	Vallon de St. Imier (jusque Sonceboz)	Bas-Vallon (à partir de La Heutte)	Vallée de Tavannes (sans Saicourt)	Petit Val (avec Saicourt)	Moutier	Plateau de Diesse et La Neuveville
Secteur 1	*	1.8	2.0	2.5	1.5	5.2	1.1	2.1
Secteur 2		1.8	1.8	1.9	1.9	0.3	2.0	1.2
Industries extractives	**	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Ind. alimentaires, du boisson et du tabac	**	1.0	2.7	0.0	0.4	1.5	0.0	0.3
Ind. textile, de l'habillement, de cuir, chaussure	*	0.2	0.1	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0
Travail du bois, fabrication d'articles en bois	*	1.6	1.5	2.5	2.0	1.6	0.9	1.9
Industrie du papier	**	0.4	0.3	0.3	0.3	0.0	0.7	0.1
Raffinage de pétrole, industrie chimique	***	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
Fabr. d'art. en caoutchouc et en plastique	**	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.7	0.0
Fabr. de prod. minéraux non métall.	**	3.7	0.7	25.0	0.4	0.3	9.4	0.0
Métallurgie, travail des métaux	*	5.0	1.7	1.4	8.9	0.2	6.4	3.6
Fabrication de machines et d'équipements	**	2.3	0.1	3.6	2.4	0.0	6.2	0.8
Fabrication d'équipements électriques	**	1.9	6.2	0.2	0.0	0.0	0.1	0.1
Fabr. d'instr. médicaux et de précision, horlogerie	***	5.4	9.5	8.5	4.2	0.0	1.3	4.9
Fabrication de moyens de transport	*	0.6	2.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Autres industries manufacturières	*	0.4	0.1	0.5	0.2	0.0	0.8	0.8
Prod. et distrib. d'électricité, de gaz et d'eau	****	1.0	2.4	0.0	0.2	0.0	0.5	1.1
Construction	*	0.8	0.6	0.4	1.0	0.5	1.1	0.9
Secteur 3		0.6	0.6	0.5	0.6	0.9	0.6	0.8
Commerce, réparation de véhicules	*	0.9	0.9	0.4	0.9	0.2	1.2	1.2
Commerce de gros et intermédiaire	*	0.3	0.5	0.6	0.2	0.0	0.2	0.3
Commerce de détail et réparation	*	0.8	0.6	0.2	1.1	0.0	0.8	0.9
Hôtellerie et restauration	*	0.7	0.6	1.0	0.8	0.7	0.8	1.0
Transports	*	0.3	0.1	0.4	0.5	0.0	0.2	0.5
Postes et télécommunications	**	0.6	0.5	0.8	0.6	0.6	0.7	0.9
Activités financières	***	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0	0.3	0.2
Activités immobilières, location de machines	****	0.3	0.1	0.4	0.5	0.0	0.4	0.0
Activités informatiques, recherche, développement	**	0.2	0.1	0.2	0.2	0.0	0.2	0.3
Services aux entreprises	**	0.4	0.3	0.5	0.4	0.1	0.4	0.5
Admin. publique, défense, sécurité sociale	****	0.7	0.4	0.7	0.5	0.1	0.9	1.5
Enseignement	*	0.9	1.2	0.5	0.9	0.7	0.6	0.7
Santé et action sociale	*	1.1	1.0	0.8	0.8	4.6	0.9	1.5
Activités et services collectifs et personnels	*	0.8	1.0	0.4	0.7	0.1	0.8	0.6

Explications :

- Ce tableau prend en compte l'ensemble des emplois dans les communes en 2005.
- Les chiffres représentent une importance du secteur proportionnellement à la moyenne suisse. CH = 1. Donc un chiffre de 1.5 signifie que ce secteur est proportionnellement 50% plus fort dans le Jura bernois que dans le reste de la CH.
- Cases en bleu foncé : secteur employant plus de 5% de la totalité des personnes occupées. Bleu clair : 2.5 – 5%
- Le nombre d'étoiles * est un indice de valeur ajoutée par poste de travail.

Annexe II : Liste des planifications sectorielles régionales (bases régionales) prises en compte

• Plan directeur régional de la région Jura-Bienne	1992
• Plan directeur régional de la région Centre-Jura	(mi-90, non approuvé)
• Plan directeur de l'agglomération biennoise	
• Première CRTU du Jura bernois	2012
• Première CRTU du Seeland	2012
• Deuxième CRTU du Jura bernois	2016
• Deuxième CRTU du Seeland	2016
<hr/>	
• Le plan directeur des carrières et décharges	2006
Révision approuvée en 2012	
Révision approuvée en 2017	
<hr/>	
• Plan directeur des parcs éoliens	2008
Révision approuvée en 2012	
Révision approuvée en 2019	
• Plan directeur régional du parc éolien de Mont-Crosin – Mont-Soleil – Montagne du Droit	2010
<hr/>	
• Plan directeurs partiels des réseaux écologiques ³⁷	
o Plateau de Diesse	2006
Ajout de La Neuveville 2011	
o Plagne – Vauffelin	2006
o Vallon de Saint-Imier / Montagne du Droit	2008
o Trois-Vaux	2010

On relèvera aussi les planifications suivantes, qui peuvent être utilisées de manière indicative dans le cadre de la CRTU :

- Plan directeur Parc régionale Chasseral (2001, non contraignant)
- Charte du parc régional Chasseral (2021)
- Plan de quartier « Tschärner »

En outre, tous les Plans d'aménagements du territoire et les plans de quartiers des communes font partie des données de base de la CRTU et sont pris en compte si nécessaire. Les Conceptions directrices de Moutier et de Saint-Imier idem.

Les inventaires nature, paysage et patrimoine (ISOS / IFP / etc.) sont aussi pris en compte, du moment qu'ils représentent des planifications d'ordre supérieur. Pour la première CRTU qui avait défini les paysages dignes de conservation, de nombreux inventaires avaient été pris en compte ; ils sont cités en page 46 du Rapport explicatif de la CRTU approuvée en 2012.

³⁷ Toutes ces planifications sont en train d'être « cantonalisées », le canton vise à n'avoir qu'un seul projet de mise en réseau à son échelle pour effectuer des économies d'échelle.

Annexe III : Réflexions sur le montant de la taxe sur la plus-value à appliquer dans la région

La taxe sur la plus-value est la taxe qu'une commune prélève lorsqu'elle classe un terrain en zone à bâtir, ou lorsqu'un changement d'affectation du sol par une mesure d'aménagement du territoire (passage de H3 à H4 par exemple) permet de réaliser plus de logements sur une surface identique. Cette taxe doit être de 20% au minimum (ce taux est fixé dans l'ordonnance d'application de la nouvelle LAT). Le Canton propose qu'elle s'élève à 40% pour les classements en zone à bâtir et à 30% lors de changements d'affectation.

Le produit de cette taxe devrait normalement revenir aux communes mais ce point n'est pas encore fixé (la proposition de la Loi sur les Constructions en cours de révision est que le Canton et les communes se partagent ce produit).

L'affectation du produit de cette taxe est aussi de la compétence communale. Il devrait en premier lieu servir au financement des indemnités en cas d'expropriation matérielle.

Dans la région étudiée, le prix de vente du m² de terrain à bâtir destiné à l'habitat varie à notre connaissance du simple au double, soit de 70 CHF à 140 CHF, cela notamment en fonction des caractéristiques du terrain et des possibilités locatives. Cette taxe n'est pas perceptible en-dessous de 20'000 CHF.

Pour percevoir la taxe sur la plus-value, si celle-ci est fixée à un taux trop faible, le risque est que les communes déclassent des parcelles plus grandes d'un seul tenant, ce qui ne va pas forcément dans le sens de la réduction du mitage du territoire.

Le tableau ci-contre montre que si la taxe sur la plus-value est trop faible et si les terrains déclassés sont de petite dimension, alors il n'y a pas de perception de la plus-value possible par les communes.

Surface de la parcelle [m ²]	Prix de vente par m ²	Prix de vente total	Taux de perception de la taxe		
			20%	30%	40%
600	SFr. 70	SFr. 42'000	SFr. 8'400	SFr. 12'600	SFr. 16'800
600	SFr. 100	SFr. 60'000	SFr. 12'000	SFr. 18'000	SFr. 24'000
600	SFr. 120	SFr. 72'000	SFr. 14'400	SFr. 21'600	SFr. 28'800
800	SFr. 70	SFr. 56'000	SFr. 11'200	SFr. 16'800	SFr. 22'400
800	SFr. 100	SFr. 80'000	SFr. 16'000	SFr. 24'000	SFr. 32'000
800	SFr. 120	SFr. 96'000	SFr. 19'200	SFr. 28'800	SFr. 38'400
1000	SFr. 70	SFr. 70'000	SFr. 14'000	SFr. 21'000	SFr. 28'000
1000	SFr. 100	SFr. 100'000	SFr. 20'000	SFr. 30'000	SFr. 40'000
1000	SFr. 120	SFr. 120'000	SFr. 24'000	SFr. 36'000	SFr. 48'000

Figure 62 : Perception de la taxe sur la plus-value en fonction de son taux, de la taille des parcelles et du prix de vente au m²

A partir d'une taxe sur la plus-value de 40 % (cases vertes dans le tableau ci-dessus) la perception de la plus-value a lieu dans tous les cas de figures. Il nous semble aussi nécessaire de mettre en place un système qui augmente cette perception tous les X années (afin que les mises en zones se réalisent dans les meilleurs délais possibles).

Annexe IV : Zones de restructurations définies dans le cadre du projet de Centres en réseau

Le projet de Centre en réseau a permis de cibler 4 zones de restructuration d'importance régionale. Plus que des zones de restructuration, il s'agit en fait souvent de secteurs qui demandent une requalification des routes, un changement de plan de zone, etc.

Zones de restructuration vers la gare de Court

Le secteur autour de la gare de Court pourrait faire l'objet d'une réflexion globale. Des espaces de dépôts y sont importants. Des zones industrielles pourraient être déclassées et servir à créer de l'habitat collectif / commercial. Les CFF et la question du ferroutage doivent être liés à cette zone de restructuration.

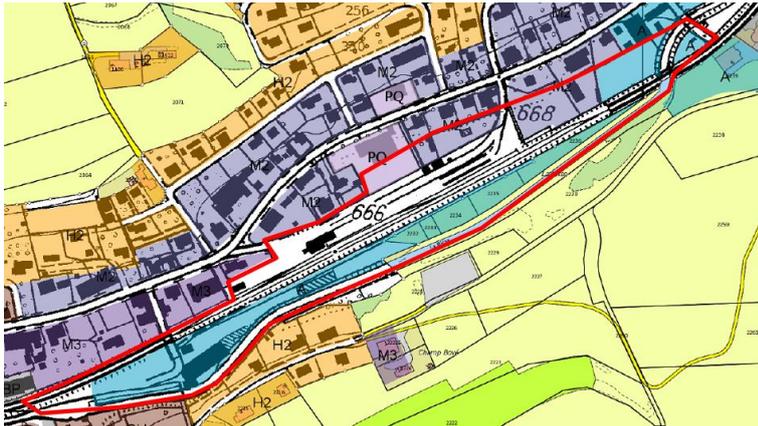


Figure 63 : Délimitation du secteur de restructuration autour de la gare de Court

Zones de restructuration au sud de la gare de Reconvilier

Les pôles habitats déterminés dans la première CRTU (Reconvilier Ouest) ne sont plus retenus (pas d'arrêt TP prévu) et les nouvelles exigences de l'AT nécessitent une mise à plat des réflexions sur l'aménagement du territoire dans la commune de Reconvilier. Avec les nouvelles possibilités offertes par la Loi sur les Constructions, la commune pourra mettre en place une politique foncière active dans le secteur des Champs Bains – Champs des Crêts, où plusieurs hectares sont inscrits dans la zone à bâtir.

En parallèle à ces réflexions de densification ou de reclassement de ces secteurs la région propose une extension du milieu bâti prioritaire à l'échelle régionale dans le secteur de « Champs des Crêts ». Ce pôle habitat futur ne doit se réaliser que sous condition d'une réflexion globale qui comprend les zones insuffisamment densifiées proches. Une convention entre la commune et la région est indiquée dans les démarches de réalisation de ce secteur inscrites dans la CRTU.

L'accès à la gare ainsi qu'aux écoles, qui se situent de l'autre côté de la route cantonale, doit être sécurisé autant que possible. Le projet de requalification de la route cantonale vers la gare doit si possible anticiper le développement urbain de ce secteur.



Figure 64 : Secteurs insuffisamment densifiés autour de la gare de Reconvilier et pôle habitat potentiel des Champs des Crêts

Zone de restructuration de la Rue Henri-Frédéric Sandoz à Tavannes

La commune de Tavannes peut développer un projet de réhabilitation et de densification du milieu urbain dans le secteur de l'Arsenal qui lui appartient. La requalification de la route cantonale est aussi un objectif d'importance régionale qui peut avoir des répercussions importantes sur les logements dans la zone centrale de Tavannes.

En complément de ces 2 projets, nous proposons que la rue Henri-Frédéric Sandoz soit considérée comme pôle régional de restructuration. L'objectif principal de cette restructuration serait de remettre à ciel ouvert la Birse, et ainsi de créer une zone interne sans circulation routière dans le centre de Tavannes.



Figure 65 : Secteur de restructuration de la rue Henri Frédéric Sandoz, à Tavannes

Zone de restructuration de la Rue Haute à Tramelan

La commune de Tramelan étudie depuis plusieurs années les possibilités de réaménagements de la rue Haute. Actuellement le projet « Espace centre quartier » est aux mains d'un promoteur, le réaménagement pourrait permettre la réalisation de plusieurs immeubles et locaux commerciaux.

En cas de réalisation ce projet pourrait être considéré d'importance régionale et c'est pourquoi nous proposons de l'inscrire comme information préalable dans la prochaine CRTU. Toutefois, d'autres secteurs plus proches de la gare devraient aussi être examinés et peut-être en priorité.



JDJ, 30.08.2014



Figure 66 : Secteur de restructuration de la rue haute à Tramelan : localisation et photo