

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

CRTU 2021

Fiches de mesures

Version approuvée – avril 2021

Participation publique du : 14 février – 27 mars 2020

Examen préalable du : 31 août 2020 – 31 décembre 2020

Approuvé par l'association régionale 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 Bévillard

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

Table des matières

JB.U-A.1 - Besoins en surface pour l'urbanisation	7
JB.U-A.1.1– Coordination régionale des plans d'aménagements locaux	8
JB.U-A.1.2– Suivi du développement de l'urbanisation	9
JB.U-PH – Secteurs d'habitat dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt cantonal ou régional	10
JB.U-PH.1.1– Valbirse, Espace-Birse, secteur d'importance cantonale destiné à l'habitat	11
JB.U-PH.2 – Secteurs en zone à bâtir d'importance régionale destinés à l'habitat	13
JB.U-PH.2.2– Saint-Imier, Terrain Longines, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante	15
JB.U-PH.2.3 – Péry, Champs l'Allemand, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante	17
JB.U-PH.2.4 – Tavannes, Les Pontins, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante	19
JB.U-PH.2.5 – Tramelan, Les Brues, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante	21
JB.U-PA – Pôles de développement économique d'importance cantonale et régionale	23
JB.U-PA.1.1 – Saint-Imier, La Clé, Pôle de développement économique d'importance cantonale	24
JB.U-PA.1.2 – Tramelan, Fin des Lovières, pôle de développement économique d'importance cantonale	26
JB.U-PA.2 - Pôles de développement économique d'importance régionale	28
JB.U-PA.2.1– Corgémont, Es Cudries, pôle de développement économique d'importance régionale	29
JB.U-PA.2.2– Tavannes, Combe de Malvaux, pôle de développement économique d'importance régionale	31
JB.U-PA.2.3– Moutier, Les Laives, pôle de développement économique d'importance régionale / cantonale	33
JB.U-DD – Secteurs prioritaires pour le développement urbain futur	35
JB.U-DH.1.1– Saint-Imier, La Clé, pôle d'importance cantonale pour la mise en zone destinée à l'habitat	36
JB.U-DH.2.1– La Neuveville, Les Chênes, pôle d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat	38
JB.U-DH.2.2– Reconvilier, Champs Biains, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat	40
JB.U-DA.2 – Secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités	42
JB.U-DA.2.1 – Court, La Nancoran, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités	43
JB.U-DA.2.2 – Valbirse, La Cray/Pré Vercelin, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités	45
JB.U-DA.2.3 – Loveresse, Pont du Moulin, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités	47
JB.U-DA.2.4 – Sonceboz-Sombeval, Blanches Terres, secteur d'importance cantonale pour la mise en zone destinée aux activités	49
JB.U-A.5 – Réseau régional de centres	51
JB.U-RD – Secteurs à réhabiliter ou à densifier via une planification d'ensemble	53
JB.U-RD.1 – Secteurs d'importance régionale pour la restructuration de pôles industriels	54
J.B.U-RD.1.1 - Péry - Rondchâtel - Vigier, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones industrielles	55
J.B.U-RD.1.2 - Reconvilier, Centre - Boillat, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones industrielles	55
J.B.U-RD.1.3 - Saint-Imier, Rue des Noyes, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones industrielles	55
JB.U-RD.2 - Secteurs d'importance régionale pour la restructuration des zones habitat ou mixtes	57
JB.U-RD.2.1 – Moutier, Aménagement des « Espaces Gare », secteur d'importance cantonale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes	58
JB.U-RD.2.2 – Reconvilier, Gare et alentours, secteur d'importance régionale pour la restruct. de zones habitat ou mixtes	60
JB.U-RD.2.3 – Tramelan, Gare et alentours, secteur d'importance régionale pour la restruct. de zones habitat ou mixtes	62
JB.U-RD.2.4 – Saint-Imier, Nord de la gare, secteur d'importance régionale pour la restruct. de zones habitat ou mixtes	64
JB.U-RD.2.5 – Court, Espace gare, secteur d'importance régionale pour la restruct. de zones habitat ou mixtes	65
JB.U-A.7 – Offre, répartition et financement des équipements publics	66
JB.U-A.8– Urbanisation vers l'intérieur	67
JB.U-A.8.1 - Echange d'informations	68
JB.U-A.8.2 - Adaptation de la réglementation	68
JB.U-A.8.3 - Conception directrice et plan directeur communal	68
JB.U-A.8.4 - Compensation régionale. de terrains à bâtir	68
JB.U-A.9 - Coordination entre urbanisation et politique du 3e âge	69
JB.U-LRS.1 - Limites régionales à l'urbanisation sans marges de manœuvre	70
JB.U-LRA.2 - Limites régionales à l'urbanisation avec marges de manœuvre (non contraignantes)	71
JB.T-D.3 - Définition, réalisation et entretien des parcours pour la pratique du cyclotourisme et du VTT	72
JB.T-D.4 - Zones prioritaires pour la détente et les loisirs	81
JB.P-A.5 - Champ d'aviation de Courtelary	83
JB.P-A.6 - Rives du Lac de Biemme	84
BBS.L-Ü.5 - Revalorisation des ouvrages historiques dans le Jura – agglomération	85
JB.P-A.7 - Mesures et projets dans les domaines de la nature et du paysage	86
JB.P-S.7 - Espaces verts structurants, corridors de migration	87
JB.P-P.7 - Paysages à protéger et paysages agricoles à préserver	88
JB.P-A.8 - Mesures et projets dans les domaines de l'énergie	89
JB.P-A.8.1 - Filière bois-énergie	90
JB.P-A.8.2 - Plans directeurs communaux de l'énergie	91
JB.P-A.9 - Parcs naturels régionaux du Chasseral et du Doubs	92
JB.M – Mesures concernant la mobilité	93
JB.TP-E - Mesures concernant les transports publics - Lignes nationales	94
JB.TP-FL - Transports publics - Lignes régionales	97
JB.TIM – Transports individuels motorisés	117
JB.TIM-MaN - Mesures diverses concernant les routes cantonales	117
JB.TIM-CR Capacités routières	130
JB.MD - Mesures concernant la mobilité douce	131
JB.MC-P – Places de parcs Park and Rail (P+R)	143
JB.MC-B – Places de parcs Bike-and-Rail (B+R)	145
JB.C - Suivi / controlling	147

Remarques préliminaires – Explications sur les fiches de mesures

La classification et la présentation des informations figurant dans les fiches de mesures se basent sur les recommandations définies par le canton.

Etat de coordination / consignes cantonales

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

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

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

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

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

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

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

Horizon de mise en œuvre / degré de priorisation régionale de la mesure

Horizon A : 2024-2027

Horizon B : 2028-2031

Horizon C : après 2031

Liste des codes des mesures et traductions

Le canton a édicté des règles afin d'uniformiser les numéros de mesures. Les catégories de classification du canton ont à nouveau été adaptées pour la CRTU 2021. Pour faire le lien avec la CRTU précédente, l'ancienne numérotation figure également sur les fiches de mesure.

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

CODE	Name	Code	Nom
S-SW	S-SW Schwerpunkt Wohnen	U-PH	Pôle d'habitat
S-SA	S-SA Schwerpunkt Arbeiten	U-PA	Pôle d'activité
S-SÜ	S-SÜ Schwerpunkt Übrige	U-PD	Pôle divers
S-UV	S-UV Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet	U-RD	Secteur à réabilité ou à densifier
S-VW	S-VW Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen	U-DH	Secteur mise en zone destinée à l'habitat
S-VA	S-VA Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten	U-DA	Secteur mise en zone destinée aux activités
S-VÜ	S-VÜ Vorranggebiet Siedlungserweiterung Übrige	U-DD	Secteur mise en zone divers
S-VIV	S-VIV VIV-Standort geplant	U-FT	Projets à fort trafic
S-Bgo	S-Bgo Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie ohne Interessenabwägung	U-LRS	Limites régionales sans marges de manœuvre
S-Bgm	S-Bgm Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie mit Interessenabwägung	U-LRA	Limites régionales avec marges de manœuvre
S-Ü	S-Ü Übriger Inhalt Siedlung	U-A	Urbanisation autre
L-Tg	L-Tg Siedlungstrenngürtel	P-S	Séparation paysage
L-Gr	L-Gr Siedlungsprägender Grünraum	P-V	Espaces verts
L-Schu	L-Schu Landschaftsschutzgebiet	P-P	Paysage protégé
L-Scho	L-Scho Landschaftsschongebiet	P-ZP	Zone paysagère protégée
L-Ü	L-Ü Übriger Inhalt Landschaft	P-A	Paysage autre
T-S	T-S Schwerpunkt Tourismus/Freizeit/Erholung	T-P	Pôles prioritaires tourisme/loisirs
T-V	T-V Vorranggebiet Tourismus/Freizeit/Erholung	T-D	Domaines prioritaires tourisme/loisirs
T-Ü	T-Ü Übriger Inhalt Tourismus/Freizeit/Erholung	T-A	Autre contenus tourisme/loisirs
C	C Controlling	C	Suivi
KM-B	B+R	MC-B	B+R
KM-Mu	Multimodale Drehscheiben	MC-Mu	Pôles multimodeaux
KM-P	P+R	MC-P	P+R
KM-W	Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen	MC-D	Modernisation des arrêts de tram et de bus
KM-Ü	Übrige Massnahmen KM	MC-A	Autres mesures MC
LV-F	Fussverkehr (Netzlücken / Sicherheit)	MD-P	Piéton (lacunes du réseau / sécurité)
LV-V	Veloverkehr (Netzlücken / Sicherheit)	MD-V	Vélo (lacunes du réseau / sécurité)
LV-Ü	Übrige Massnahmen LV	MD-A	Autres mesures MD
MIV-Auf	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	TIM-MàN	Mise à niveau TIM / sécurité routière
MIV-E	Erschliessungen	TIM-E	Evolution TIM
MIV-Ent	Entlastete Strecke	TIM-D	Voie de délestage
MIV-K	Kapazität Strasse	TIM-CR	Capacités routières
MIV-U	Umfahrungen	TIM-Co	Contournements
MIV-Ü	Übrige Massnahmen MIV	TIM-A	Autres mesures TIM
NM-VM	Verkehrsmanagement	MAD-GT	Gestion du trafic
NM-W	PP-Bewirtschaftung	MAD-W	Gestion PP-Bewirtschaftung
ÖV-E	Elektrifizierung	TP-E	Electrification des transports
ÖV-Ort	Schiene-Ortsverkehr	TP-FL	TP ferroviaires locaux
ÖV-Str	Strassengebundener ÖV (Bus / Strasse)	TP-R	TP routiers
ÖV-Tram	Tramprojekte (Tram / Strasse)	TP-T	Tram
ÖV-Ü	Übrige Massnahme ÖV	TP-A	Autres mesure TP
ÖV-V	Verzicht auf Elektrifizierung	TP-R	Renonciation à l'électrification
W-CL	City Logistik	W-CL	City Logistik

Fiches de mesure retirées

Le tableau ci-dessous liste les fiches de mesure de la 2^e CRTU retirées lors de cette révision et la justification de ces suppressions.

Mesure	Justification du retrait
U2-02.01 Moutier, La Poterie, pôle habitat d'importance régionale dans la zone à bâtir existante	La commune souhaite concentrer ses efforts de densification sur d'autre secteur que celui de La Poterie, dont la topographie ne se prête pas trop.
U4.04.04 Sonceboz-Sombeval, Brassiège, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités	Les questions d'accès et de zone de danger des eaux pousse la commune a demander le retrait de ce pôle afin de concentrer ses efforts sur le pôle de Blanches-Terres.
U5-01-f Courtelary – Cormoret centre de niveau 4	Les centres-doubles sont retirés de la CRTU. La commune de Courtelary n'est pas suffisamment peuplée pour prétendre seule au statut de centre de niveau 4.
U5-02 Projet-pilote de « Centres en réseau » dans la Vallée de Tavannes-Tramelan	Mesure réalisée.
TP-Reg.05 Tavannes – Mesures d'accélération sur le Plateau d'Orange	Mesure devenue obsolète avec l'introduction des nouveaux horaires.
TIM-TV.01a Saint-Imier - Requalification de la route cantonale	Mesure réalisée.
TIM-TV.01b Saint-Imier - Plan général de la circulation	Mesure réalisée.
TIM-TV.04 Plateau de Diesse - Réalisation d'une zone 30 dans le village de Diesse + requalification de la route à Lamboing	Mesure réalisée.
TIM-S - Projets concernant les points noirs routiers	Il n'existe plus de points noirs routiers dans le Jura bernois.
TIM-S.01-a Courtelary	La sécurisation de ce point noir a été réalisée.
TIM-S.01-b Renan	La sécurisation de ce point noir a été réalisée.
TIM-S.01-c Roches	La diminution du trafic sur ce tronçon a fait disparaître ce point noir.
TIM-C-01 Reconvilier - Contournement et accès direct à la jonction A16 de Loveresse	Ce projet va être abandonné au profit d'une requalification de la route cantonale existante entre Reconvilier et Saules.
TIM-AC.01 Petit-Val - Agrandissement du gabarit du tunnel supérieur du Pichoux	Mesure réalisée.
TIM-VA.01 Tramelan - Voie d'accès au Parc d'Activités des Lovières	Ce projet va être abandonné car il apparait disproportionné.
TIM-A.02 Moutier - Roches - Mesures de sécurité routière dans les gorges de Moutier	Mesure réalisée.
MD-LR.01 Pontenet - Loveresse - Piste cyclable réalisée	Mesure réalisée.

Besoins en surfaces pour l'urbanisation

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.1		voir sous-mesures	Tâche permanente
Ancien n°		Catégorie	
U1		U-A Urbanisation autre	

Description de la mesure

L'évaluation des besoins en surfaces à bâtir et leur répartition à une échelle régionale fait particulièrement sens avec la nouvelle Loi sur l'Aménagement du territoire. La CRTU doit faire la proposition de mesures pour accompagner les communes à long terme dans l'application de ces nouvelles exigences légales.

Comme indiqué dans le plan directeur, les régions doivent indiquer les démarches nécessaires et les priorités pour les secteurs urbains actuellement non construits ou pas encore en zone et dont la taille est supérieure à 1 hectare.

La question de la compensation en cas d'échange de zones à bâtir entre différentes communes fait indirectement partie de ces mesures U1. Pour l'instant, il n'y a pas d'inscription de tels cas dans la CRTU du Jura bernois.

Opportunité et utilité

Connaissance des zones disponibles pour l'urbanisation dans le Jura bernois ;

Pour les grandes surfaces et les pôles, mise en zone en fonction des besoins avérés et aux endroits qui s'y prêtent le mieux ;

Cohérence régionale dans les grandes lignes du développement urbain.

Coûts (Mio CHF)

Clé de financement

Responsabilité

Autres organes concernés

Région

OACOT

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

► Plan directeur cantonal

Coordination régionale des plans d'aménagements locaux

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.1.1			Tâche permanente
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U1.01			

Description

Le canton de Berne a demandé aux régions de faire en sorte que le développement urbain soit harmonisé avec les transports publics, adapté aux besoins (démographie, société) et durable. Ce cadre général qui donnait à la région le rôle d'indiquer les zones destinées à l'habitat s'est encore renforcé considérablement avec la nouvelle Loi sur l'Aménagement du territoire, laquelle préconise une coordination intercommunale dans le domaine des zones à bâtir.

Le plan directeur cantonal 2030 approuvé le 4 mai 2016 reprend les dispositions de la nouvelle LAT, notamment en indiquant que les surfaces de plus de 1 ha doivent être inscrites dans la CRTU.

D'une manière plus générale, le rôle de la région a un peu évolué ; une coordination plus forte entre ce qui est inscrit dans la CRTU et ce qui est projeté par les communes est désormais nécessaire, car l'ouverture de grandes zones à bâtir ne pourra plus être approuvée par le Canton sans un accord préalable – et donc sans une inscription en coordination réglée – de la région dans la CRTU.

Les choix régionaux doivent être pris en compte par les communes sur le moyen et long terme, au-delà des législatures. C'est là un point important de la CRTU.

Opportunité et utilité

La répartition des grandes zones à bâtir existantes et futures, pour l'habitat et pour les activités économiques, doit désormais être envisagée à une échelle régionale. Une évaluation des besoins pour l'habitat et les industries est aussi nécessaire sur la base de données à l'échelle du Jura bernois ou de ses sous-régions. La mise en oeuvre par les communes concernées des emplacements et des conditions de développement inscrites dans la CRTU est fondamentale.

Prise en compte des mesures inscrites dans la CRTU par les communes et les autres partenaires de la région ;

Coordination générale de tous les plans sectoriels régionaux.

Coûts (Moi CHF)	Clé de financement Canton et communes (via la Région)
État de planification	Étape de mise en œuvre Cette tâche est déjà partiellement réalisée par Jb.B dans le cadre de l'Art. 6 de l'ordonnance sur le financement de l'aménagement (OFA, RSB 706 111).
Responsabilité	Autres acteurs
Région	Communes

Coordination transports et urbanisation

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

Coordination réglée

Besoin de coordination, interdépendance

Tâches à revoir dans le cadre de la refonte des institutions dans le Jura bernois.

Coordination des données de bases entre communes, région, canton

Dépendances et limites avec d'autres mesures

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

JB.U-A.1.2

Documents

► 1ère CRTU (Fiche A4/I)

Suivi du développement de l'urbanisation

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.1.2			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U1.02			

Description

La connaissance des réserves de zones à bâtir, tant pour l'habitat que pour les activités, est une condition de base pour fonder les décisions à prendre dans la CRTU.

L'obtention de ces données de bases a été réalisée et subventionné par le canton dans le cadre du projet de géoportail régional.

Le géoportail régional est nécessaire pour l'inscription de ces données de bases pour la CRTU. Le géoportail a fait l'objet d'une demande de subvention auprès du Canton et les associations régionales ont aussi contribué à son développement. Il s'agit maintenant d'assurer les frais de maintenance de cet outil sur le long terme.

Chaque surface en zone à bâtir est répertoriée et inscrite sur le géoportail régional (www.geojb.ch). Une coordination entre le canton les géomètres conservateurs permet la mise à jour de ces données.

Opportunité et utilité

Le géoportail régional est un outil de plus en plus utilisé par les administrations publiques et par d'autres partenaires (banques, privés, etc.). Les possibilités de suivi des zones à bâtir offertes par le géoportail doivent être assurées à long terme pour permettre un suivi de l'état des zones à bâtir, ceci étant de toute manière une base que le canton demande aux régions pour approuver les mesures de la CRTU.

Obtention de données de bases nécessaires à la définition de nombreuses mesures de la CRTU.

Coûts (Moi CHF)	Clé de financement La mise à jour des réserves non construites dans la zone à bâtir est désormais du ressort de l'OACOT et de l'OIG.
État de planification	Étape de mise en œuvre Assurer une coordination entre les données cantonales et régionales en ce qui concerne le relevé, l'utilisation et la mise à jour des réserves disponibles dans la zone à bâtir, en collaboration entre le canton et les géomètres-conservateurs et Jb.B.
Responsabilité Région	Autres acteurs Communes ; OACOT ; OIG ; Géomètres conservateurs du Jura bernois

Coordination transports et urbanisation

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

Coordination réglée

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.U-A.1.1

Documents

► www.geojb.ch ► Guide sur le recensement des zones à bâtir non construites dans le canton de Berne

Secteurs d'habitat dans la zone à bâtir existante représentant un intérêt cantonal ou régional

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

Description de la mesure

Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance cantonale ou régionale pour créer des secteurs d'habitat dense, des zones d'activités ou pour réaliser des projets de requalification de quartiers.

Pour chaque secteur déterminé, des démarches et conditions sont donnés. Le but est que communes, région et canton se coordonnent pour que les secteurs où de grands projets de densification sont possibles soient réalisés dans des conditions optimales, afin que ces endroits aient un impact positif maximal à long terme sur les différents objectifs stratégiques de la CRTU.

Opportunité et utilité

Conditions cantonales de réalisation des pôles régionaux :

Les pôles régionaux pour l'habitat et les activités ne peuvent être réalisés n'importe où. Le canton définit des conditions minimales pour leur emplacement, notamment dans son manuel de réalisation des CRTU et son Plan directeur.

Les conditions principales pour qu'un pôle puisse être approuvé par le canton sont les suivantes :

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

La région peut compléter ces conditions cantonales. Nous proposons par exemple que les projets immobiliers dans ces pôles soient aussi exemplaires d'un point de vue énergétique.

Objectifs du groupe de mesures :

- Indiquer les secteurs de la zone à bâtir existante qui se prêtent particulièrement bien à des mesures de densification urbaine ou de réhabilitation.
 - Favoriser l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par la création de zones d'habitat ou d'activités bien desservies.
 - Encourager les initiatives en faveur de la réhabilitation de quartiers, la réalisation de mesures urbanistiques, les aménagements routiers, etc., ces mesures devant permettre de densifier l'habitat tout en rendant des quartiers plus attractifs.
-

Coûts (Mio CHF)	Clé de financement
-----------------	--------------------

Responsabilité	Autres organes concernés OACOT
----------------	-----------------------------------

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

Valbirse - Secteurs d'importance cantonale destinés à l'habitat dans la zone à bâtir existante

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.1.1			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U2-01-01		Valbirse	

Carte



Description

Dans la première CRTU ce secteur était défini comme secteur de restructuration industrielle d'importance régionale. Depuis lors, l'usine Schaublin qui occupait ces locaux industriels a déménagé à l'entrée Est du village de Bévillard et la société Real Estate a racheté ce terrain. Elle y développe le projet immobilier « Espace-Birse ».

Le projet «Espace Birse» prévoit la construction d'une zone d'habitations mixtes comprenant 160 logements de surfaces différentes, dans des bâtiments de un à sept étages. Débuté en 2016, la construction va se faire par étapes durant les 10 à 20 prochaines années. Le Plan de quartier « Espace Birse 1 » est sorti de terre en 2017. A relever qu'un immeuble est affecté pour des personnes du 3ème âge. L'indice d'utilisation du sol de ce premier plan de quartier est de 1.75 (ne sont pas comprises dans cet indice les surfaces non constructibles proche des immeuble, notamment la distance aux rivières). Pour l'ensemble de la ZPO, l'indice d'utilisation du sol est de 0.9.

La remise à ciel ouvert de la Birse et la création d'un chemin au bord de la Birse pour la mobilité douce ont été réalisés. La Plan de quartier comprend la route cantonale.

Opportunité et utilité

L'intérêt du projet réside en particulier dans le fait qu'il permet une valorisation d'une friche industrielle d'une part, et d'autre part qu'il permet la création de nombreux logements dans une bonne qualité de desserte, à proximité immédiate de la gare de Malleray.

Il s'agit d'un projet très structurant, avec des effets positifs attendus sur de nombreuses autres problématiques territoriales à Valbirse (traversée du village, augmentation attendue de l'utilisation des TP, permettant de justifier une cadence à la demi-heure entre Sonceboz et Moutier, amélioration des qualités environnementales et de la qualité de vie au centre de Valbirse avec la mise à ciel ouvert de la Birse et l'amélioration de la piste cyclable, etc.). Le projet Espace Birse a été reconnu d'importance cantonale par le Canton et a pu bénéficier de l'accompagnement des services de l'aménagement du

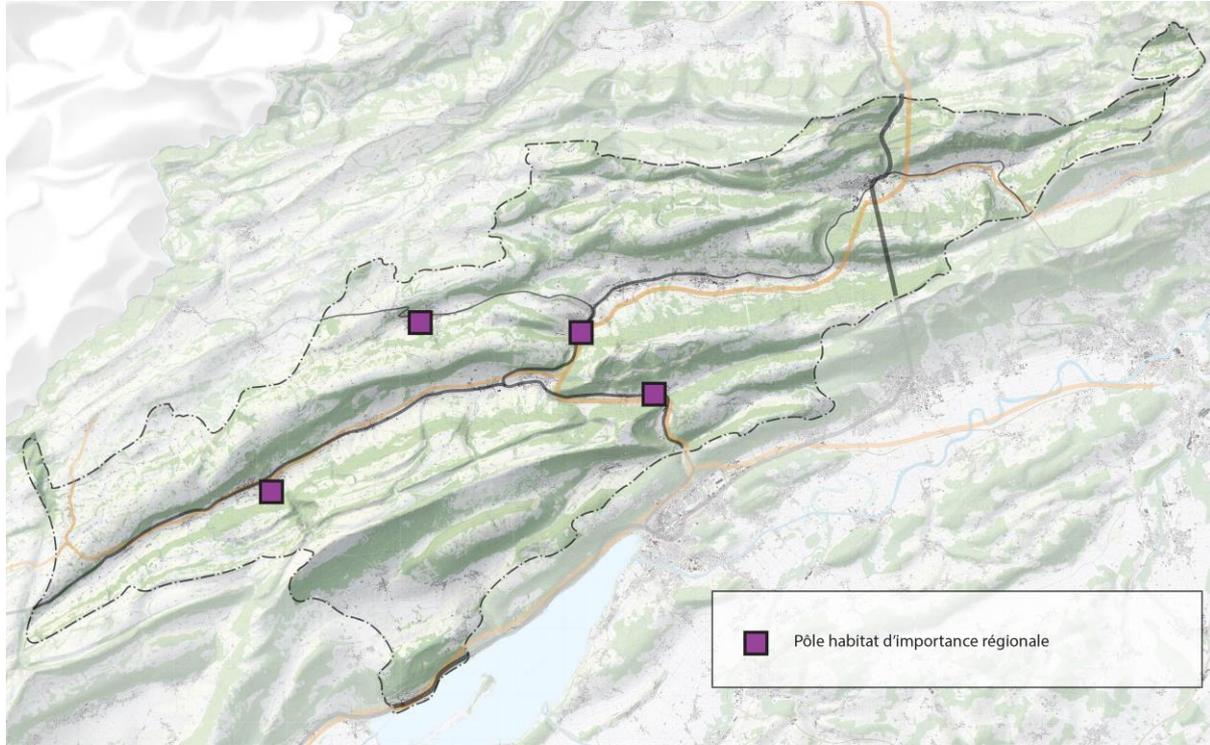
territoire en tant que « Grand projet ». Ce statut, défini par la fiche A_08 du plan directeur cantonal, permet à la commune de ne pas comptabiliser ce pôle d'importance cantonale dans ses quotas de réserves de zones à bâtir.

Coûts (Moi CHF)		Clé de financement	
État de planification		Étape de mise en œuvre Aucune d'un point de vue régionale, le premier plan de quartier étant déjà approuvé.	
Responsabilité Commune		Autres acteurs OACOT	
Coordination transports et urbanisation			
Desserte TP	suffisante	Superficie (ha)	3.5
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone (ha)	3.5
		SDA (ha)	0
État de coordination		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
Coordination réglée			
Besoin de coordination, interdépendance			
Prise en compte du périmètre de consultation des accidents majeurs et de l'ISOS lors de la mise en œuvre			
Zone de danger faible			
Dépendances et limites avec d'autres mesures			
Modification mineure de la piste cyclable / requalification de la route cantonale (JB.TIM-Màn.7)			
Documents			
► Commune de Valbirse (Plan de quartier Espace Birse 1 et ZPO Espace-Birse).			

Secteurs en zone à bâtir d'importance régionale destinés à l'habitat

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.2		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U2.02		U-PH Pôle d'habitat	

Carte



Description de la mesure

Quatre secteurs sont retenus dans la CRTU 2021, soit un de moins que dans la CRTU précédente. Le site de La Poterie à Moutier (U2.02.01) est retiré d'un commun accord avec la Municipalité de Moutier pour les raisons suivantes : qualité de desserte à peine suffisante ; taille réduite et typologie du terrain contraignante ; densification de l'habitat possible ailleurs à Moutier. Les pôles de Tramelan et Tavannes sont encore en cours de réflexion au niveau des PAL communaux et c'est pourquoi ils sont maintenus dans la CRTU 2021. Une clarification rapide sur ces pôles est nécessaire pour leur maintien dans la CRTU.

Les secteurs non retenus peuvent être développés (certains le sont déjà) par les communes selon les conditions définies dans le Plan directeur, ils ont une importance locale. Ceux que la CRTU 2021 maintient font l'objet de conditions et démarches particulières afin d'assurer que l'ossature de leur développement corresponde à des exigences élevées en termes d'intégration urbaine, de densité de logements et de normes environnementales.

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

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

Le plan directeur cantonal (fiche A_01) – en cas de classement en zone à bâtir ou de changement d'affectation qui ne concerne pas de terres cultivables – et l'ordonnance sur les constructions (art. 11c) définissent les objectifs d'IBUSds à atteindre pour chaque type d'espace. Les pôles nécessitent

dans tous les cas une densité de l'habitat supérieure à la moyenne du tissu existant, tout en s'intégrant dans le site.

Opportunité et utilité

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

Coûts (Mio CHF)

Clé de financement

Responsabilité

Autres organes concernés

Région

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.2.2			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U2-02.02		Saint-Imier	

Carte



Description

Ce pôle habitat figure en information préalable depuis la première CRTU. La raison de ce maintien est que ce pôle se situe dans une qualité de desserte très favorable ; il est juste en-dessous de la gare de Saint-Imier. La commune de Saint-Imier juge par ailleurs que le développement de ce secteur reste justifié et doit être maintenu dans la CRTU. L'importance stratégique de ce secteur justifie son maintien dans la CRTU bien qu'aucune réalisation ne puisse y être attendue à court et moyen terme.

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

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

Opportunité et utilité

Densification urbaine dans un endroit très centré.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

État de planification

Étape de mise en œuvre

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

lieu entre la commune et la région dans les conditions qui prévaudront alors.

Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Propriétaire foncier

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	2.1
Qualité de desserte TP	C	Mise en zone (ha)	0.0
		SDA (ha)	0.0

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

Information préalable

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres mesures

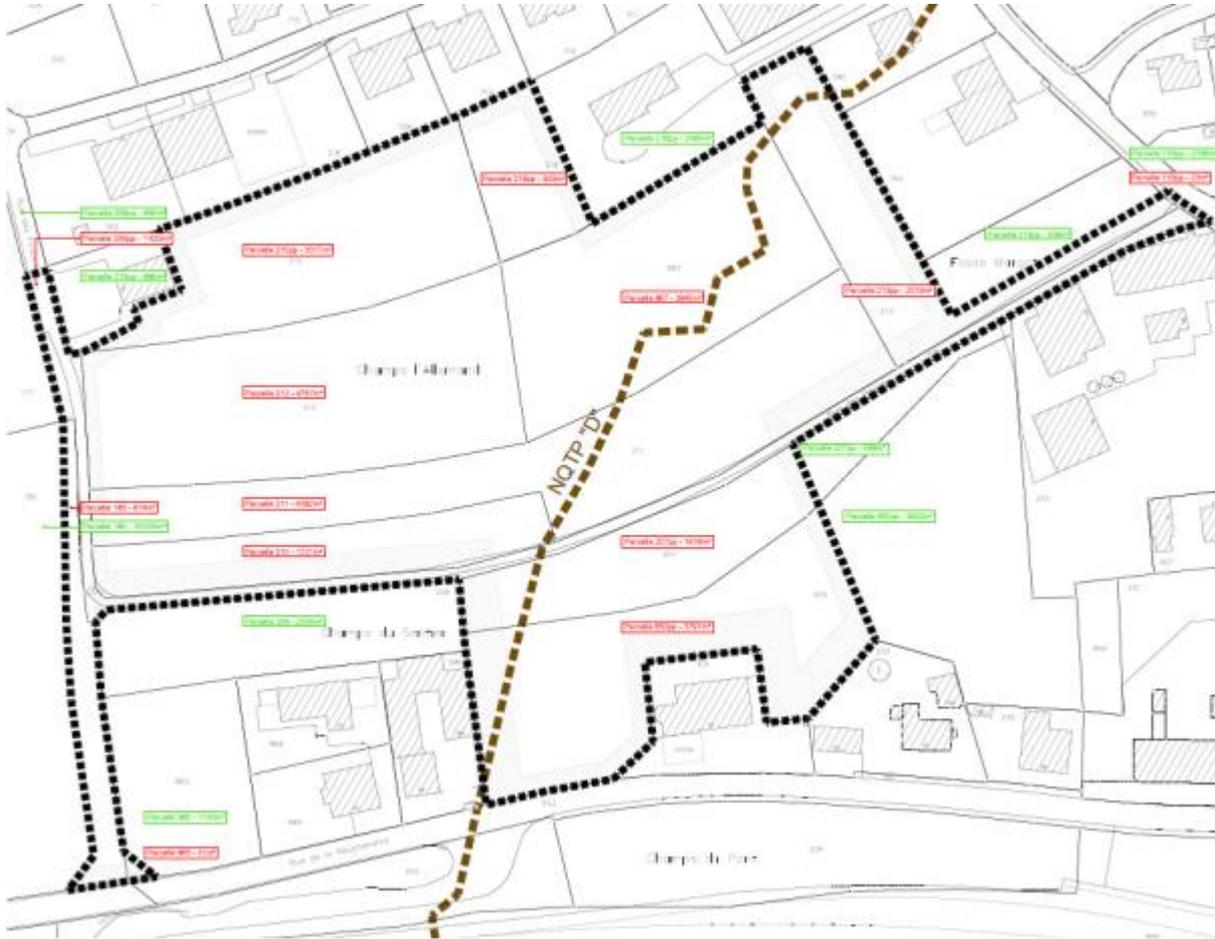
Documents

► Conception directrice Saint-Imier 2030 ► Prise en compte de l'ISOS lors de la mise en oeuvre

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.2.3		4	Horizon B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U2-02.03		Péry-La Heutte	

Carte



Description

Avec une surface d'un peu plus de 2.9 ha, le secteur des Champs l'Allemand à Péry (ZPO « Champs l'Allemand » aux termes du PAL de Péry) présente une opportunité de développement importante à proximité de Bienne.

Le centre de la zone à planification obligatoire Champs l'Allemand est situé à 400 mètres à l'ouest de la gare de Péry (ligne ferroviaire Bienne – La Chaux de Fonds). Le pôle présente ainsi une qualité de desserte de niveau D (1/3 de la surface) à E (2/3). Le développement du pôle Champs l'Allemand permettra de pérenniser l'offre de la ligne de bus 73 (Transports publics biennois), particulièrement intéressante pour la région. Cette ligne a vu sa cadence confortée depuis son ouverture en décembre 2009 (initialement 8 trajets A/R, aujourd'hui 15 trajets A/R avec cadence à l'heure) et prolongée dans son parcours (prolongement jusqu'à Pieterlen).

L'emprise de la ZPO est de 29'340 m² et l'IBUS de 0.8, conforme aux prescriptions de la 2^e CRTU. Elle présente les caractéristiques suivantes :

- bâtiments essentiellement de logement avec possibilité d'une mixité d'usage au rez-de-chaussée
- R+3
- potentiel de 168 logements, soit 353 habitants (120 hab/ha)
- volonté de développer le premier projet de Quartier à Energie Positive dans le Jura bernois
- stationnement résidents exclusivement en sous-sol / 35 places visiteurs à l'extérieur.

Opportunité et utilité

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

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

provoquer des déséquilibres.

Développement d'un nouveau pôle d'habitat de densité relativement élevée (IBUS 0.8 et 4 étages max. prescrits au RCC) à proximité de la gare.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

État de planification

En cours de planification.

Étape de mise en œuvre

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

La commune de Péry-La Heutte a engagé les premières démarches prescrites dans la CRTU. Elle a notamment réalisé une démarche participative auprès des propriétaires fonciers, une étude de définition du potentiel constructible, un schéma d'urbanisme et de viabilisation, un chiffrage des travaux de viabilisation, une procédure de répartition et d'échange de terrains et enfin des contacts avec des promoteurs. Au regard de ces éléments, la région peut accorder un état de coordination réglée pour le présent pôle.

La faisabilité de développement de la ZPO Champ l'Allemand fait l'objet de présentations régulières aux propriétaires fonciers depuis les travaux de modification du PAL de Péry en 2012. Aux premières esquisses (2012-2014) s'est substituée une étude préliminaire (2017) afin d'affiner objectifs, principes de composition et potentialités constructives, apprécier des étapes de phasage, quantifier les coûts de la viabilisation et assurer les premiers contacts avec développeurs et promoteurs (2018-2019).

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Propriétaire foncier

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	2.9
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone (ha)	0.0
		SDA (ha)	0.0

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination réglée

Dépendances et limites avec d'autres mesures

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

Documents

► Plan d'aménagement local de Péry approuvé le 21.03.2013 (document en cours de modification / fusion avec la PAL de La Heutte) ► horaires ligne de bus 73 ► PDCA « étude préliminaire » (nov. 2017)

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.2.4			Horizon B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U2.02.04		Tavannes	

Carte



Description

Le pôle habitat Les Pontins a été inscrit dans la 2e CRTU à la suite de la phase d'information et de participation de 2015, car la commune de Tavannes demandait à ce que le pôle de développement économique d'importance régionale Les Pontins soit changé en pôle habitat. La commune estimait que l'accès au site n'était pas adapté aux activités (passage au-dessus des voies CFF / impact sur les quartiers d'habitations proches, etc.). La Région a répondu favorablement à cette demande, en inscrivant le pôle habitat avec un état de coordination en information préalable dans la 2e CRTU. D'un point de vue régional, le maintien de ce secteur en zone d'activités se justifie difficilement, du moment qu'aucun projet n'y a jamais vu le jour et que l'accessibilité y est très mauvaise pour des activités industrielles ou économiques. La commune de Tavannes possède encore des surfaces importantes pour les activités dans le secteur de la Combe de Malvaux, mais aussi dans le secteur des Champs Saliers. Le maintien de ce secteur en zone d'activité n'est pas opportun, car ce sont des m2 qui comptent dans les réserves régionales de zones d'activités. Selon la Région, il convient de modifier l'affectation du secteur lors de la révision du PAL de Tavannes. Etant donnée l'évolution positive des possibilités de mise en zone pour la commune de Tavannes par rapport aux calculs de 2016 (le calcul des réserves en 2019 dans le cadre de la révision du PAL de Tavannes montre que la commune de Tavannes est une des seule du Jura bernois à pouvoir mettre des terrains en zone à bâtir ces prochaines années), il apparaît désormais que l'état de coordination de la fiche peut évoluer à « coordination en cours ».

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

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

La qualité de desserte de ce secteur est relativement satisfaisante E, un accès direct à la gare est très direct et plat, mais ne permet pas une mise en zone d'un seul tenant de plus d'1 ha.

Opportunité et utilité

Le changement d'affectation proposé par cette mesure augmente le besoin d'agir rapidement pour créer de nouvelles zones d'activités dans la Vallée de Tavannes.

Coûts (Moi CHF)	Clé de financement
État de planification	Étape de mise en œuvre
Le PAL de la commune de Tavannes est actuellement en révision.	1. La commune doit faire approuver le changement d'affectation de ce secteur via l'édition d'une ZPO. Pour pouvoir édicter une ZPO, les

objectifs de sauvegarde de l'ISOS doivent être pris en compte via une procédure qualifiée.
 2. La commune a la possibilité de procéder au changement d'affectation en plusieurs étapes, afin de ne pas excéder 1 ha. Si la commune entend procéder au changement d'affectation de >1ha, le NQTP D doit être atteint.
 3. Les terrains doivent être disponibles
 4. Une fois ces conditions réunies, ce secteur pourra être considéré comme un pôle habitat d'importance régionale en coordination réglée.

Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Propriétaire foncier

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Insuffisante	Superficie (ha)	1.8
Qualité de desserte TP	E	Mise en zone (ha)	1.8
		SDA (ha)	0.0

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

Coordination en cours

Besoin de coordination, interdépendance

Zone de danger faible

ISOS national village urbanisé de Tavannes, échappée dans l'environnement EE VI avec un objectif de sauvegarde « A » et périmètre environnant PE VII avec un objectif de sauvegarde « B ».

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.U-A.8

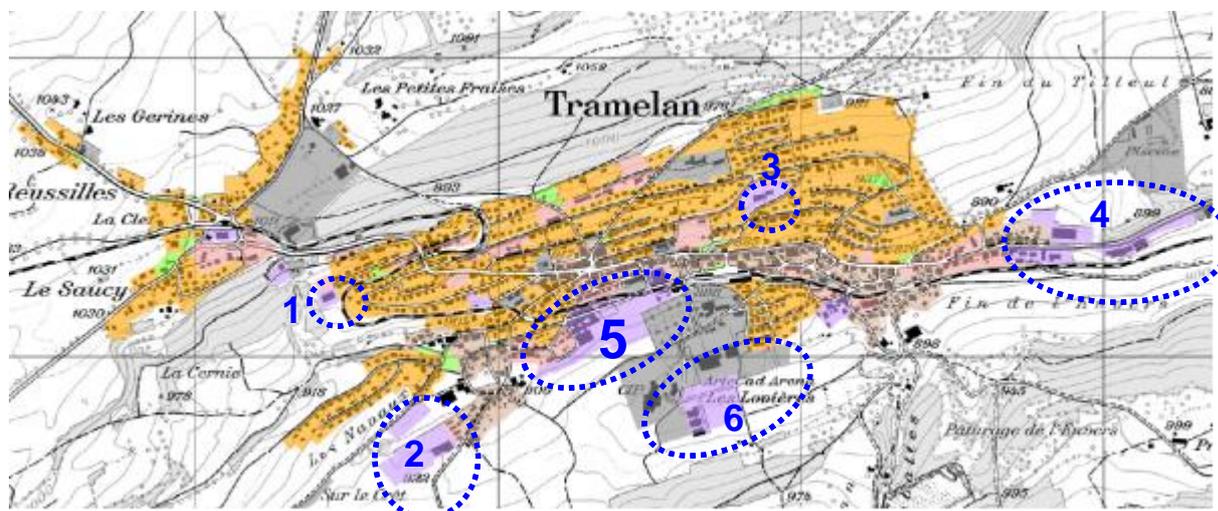
Documents

► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015) ► Projet de révision du PAL de Tavannes (état 2021) ► ISOS (2006)

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PH.2.5			Horizon B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U2-02.05		Tramelan	

Carte



N°	Réserves de zone à bâtir	Remarques
1	0.6 ha	Selon Plan de quartier « Champs Fleuri », besoins pour extension de l'entreprise existante
2	2.3 ha	3 parcelles pour vers l'usine existante. Une parcelle d'1 ha a été déclassée dans le cadre de la révision du PAL de Tramelan.
3		Pas ou peu de surfaces restantes
4	1.4 ha	Secteur hétérogène, 6 parcelles non construites
5	3.3 ha	Secteur de 8 parcelles, au total superficie de 3.3 ha (Pôle Les Brues)
6	1.5 ha	En plus de la surface libre disponible, une partie des surfaces locatives (1'000 m ²) est aussi libre.
	Total = 9.1 ha	

Description

Ce secteur (5) a été inscrit comme pôle de développement d'importance régionale dans la 2ème CRTU suite aux données de bases et aux réflexions menées dans le cadre au projet de Centres en réseau. La réalisation de nouvelles zones d'activités ne pourra sans doute pas se faire tant que surfaces disponibles importantes et figurant déjà dans la zone à bâtir existeront. La réalisation de nouvelles zones d'activités demande par ailleurs de compenser les surfaces inscrites par des déclassements ailleurs, ce qui n'est pas toujours possible au sein d'une même commune.

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

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

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

Avec le retrait du pôle habitat des Deutes, il est logique par contre que ce secteur soit considéré

comme un pôle d'importance régionale pour l'habitat, au vu de sa taille et de sa situation idéale d'un point de vue de la desserte TP.

Le secteur concerné se situe à l'est de la gare de Tramelan. Ce secteur est inscrit en zone d'activités depuis longtemps mais n'a jamais fait l'objet d'un projet. Les 8 parcelles qui composent ce secteur sur une surface totale de 3.3 hectares sont en mains privées et thésaurisées. La qualité de desserte de ce secteur est très bonne (D), l'accès à la gare est très direct et plat. La région préconise une forte densité lors de l'urbanisation de ce secteur et table sur un indice d'utilisation du sol de 0.8 à 1.2. Dans son examen préalable, le canton relève que ce pôle fait sens à long terme, mais que son affectation doit être précisée et que la question du maintien de la longue bande en zone à bâtir à l'ouest du périmètre devra être examinée.

Avec le développement de la zone d'activité des Lovières et des activités de formation et de sport du CIP et du secteur de la Marelle, c'est l'ensemble du secteur sud de la gare qui devrait faire l'objet d'un plan de développement pour régler les questions relatives à l'accessibilité, la gestion des places de parcs, les questions énergétiques, etc. Le secteur des Brues doit s'intégrer à cette planification d'ensemble.

Opportunité et utilité

Le changement d'affectation proposé par cette mesure augmente le besoin d'agir rapidement pour créer de nouvelles zones d'activités dans la Vallée de Tavannes.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

État de planification

Dans les conditions actuelles, ce secteur reste en information préalable. Des étapes de développement sont souhaitées assez rapidement afin d'assurer le maintien de ce pôle dans la CRTU.

Étape de mise en œuvre

1. Les réflexions sur ce secteur sont intégrées dans une vision d'ensemble plus large du développement de l'Espace gare – CIP – Marelle – Lovières.
2. Le calcul du dimensionnement de la zone à bâtir doit être effectué pour savoir si ce secteur peut être considéré ou non comme une zone pouvant être intégrée au plan de zone communal (cf. le cas des Pontins dans la commune de Tavannes). La commune doit ensuite faire approuver le changement d'affectation de ce secteur.
3. Les terrains doivent être disponibles.
4. Une fois ces deux conditions réunies, ce secteur pourra être considéré comme une coordination réglée d'un point de vue régional.
5. La définition d'une ossature concernant le développement de ce secteur devra alors avoir lieu entre la commune et la région dans les conditions qui prévaudront alors.

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Propriétaire foncier

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP **Suffisante**

Superficie (ha) **3.3**

Qualité de desserte TP **D**

Mise en zone (ha) **3.3**

SDA (ha) **0.0**

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Information préalable

Besoin de coordination, interdépendance

Zone de danger moyen

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.U-RD.2.3 ; JB.U-PA.1.2

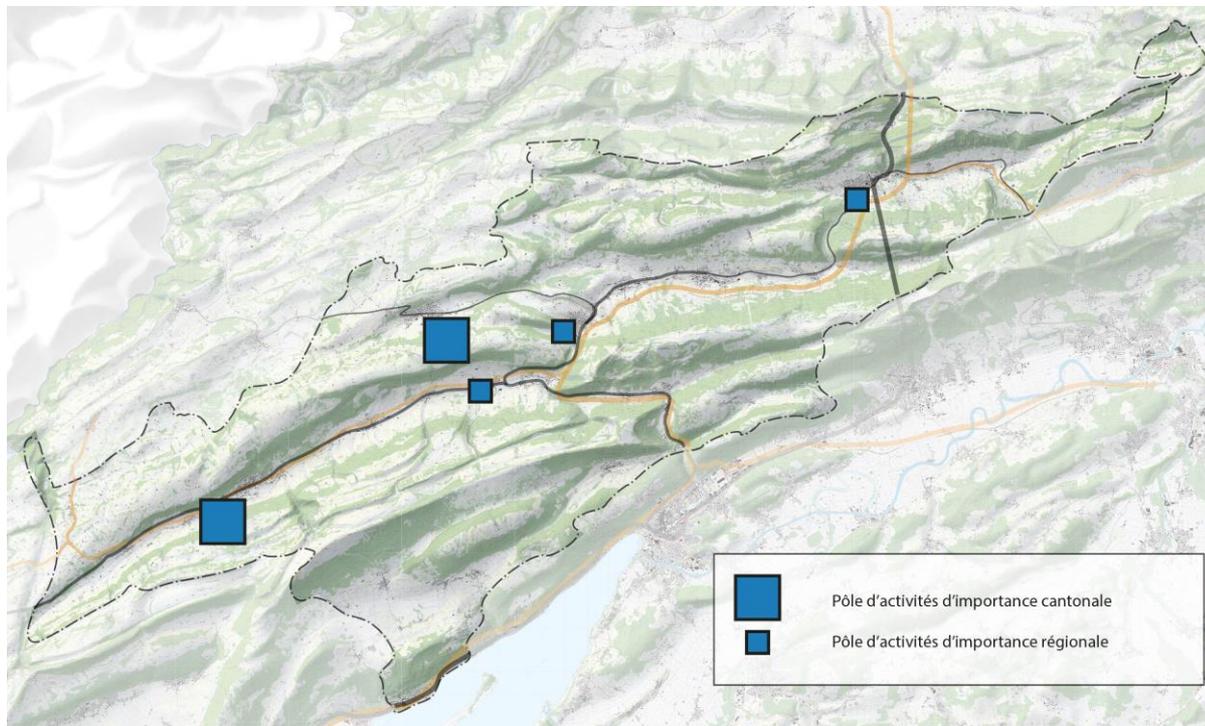
Documents

► **Projet de Centres en réseau (ARJB 2015)** ► **PAL de Tramelan (en cours de révision)**

Pôles de développement économique d'importance cantonale et régionale

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

Carte



Description de la mesure

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

Les informations du système de gestion cantonal des zones d'activités sont utilisées pour la rédaction de ces fiches de mesures.

Opportunité et utilité

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

Coûts (Mio CHF)

Clé de financement

Responsabilité

Autres organes concernés

Communes

Région

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

► Système de gestion des zones d'activités

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

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

Carte



Description

Ce pôle industriel d'importance cantonale est intégré par le canton dans son plan directeur cantonal en vigueur. Son développement avance rapidement.

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

La qualité de la desserte va très fortement s'améliorer sur ce pôle industriel dès que le nouvel arrêt TP sera réalisé (planification prévue pas avant 2026). La nouvelle halte sera construite au nord-est de cette grande zone d'activités, comme le montre le Plan ci-dessous.

Cette mesure figure à titre informatif dans la CRTU, ce pôle étant existant. Il a toutefois des impacts sur les TP et sur la poursuite de l'urbanisation de Saint-Imier (pôle habitat d'importance cantonale prévu à la Clé). Par ailleurs, le développement d'éventuelles nouvelles zones d'activités d'importance régionale dans le Vallon de Saint-Imier dépendra de l'état de ce pôle cantonal.

Description et illustration de la mesure

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

L'état des lieux est le suivant en ce qui concerne l'occupation de ce pôle cantonal :

- Le parc technologique III de Saint-Imier (PTSI III) est bâti, tout comme l'espace central.
- L'espace central de 12'000 m² est construit

Ainsi, les surfaces suivantes sont encore disponibles : 7000 + 12000 + 12000 + 3200 + 4800 + 5600 + 5000, soit au total 49'600 m². (environ 5 hectares).

Opportunité et utilité

Le pôle cantonal industriel de la Clé crée une dynamique de concentration de l'habitat et des activités dans le centre de niveau 3 de Saint-Imier. Il a des impacts sur les transports et sur le développement urbain futur de Saint-Imier (pôle habitat d'importance cantonale de La Clé).

Coûts (Moi CHF)	Clé de financement
État de planification	Étape de mise en œuvre
Le pôle est existant, mais se remplit rapidement. Une extension est envisagée par la commune au sud, en direction de la Suze, mais aucun projet précis n'est pour l'heure défini.	Lors de la révision de la CRTU, la région prend en compte l'évolution dans la réalisation de ce site et, le cas échéant, évalue si d'autres zones pour les activités doivent être étudiées dans le milieu et le haut du Vallon de Saint-Imier.
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Améliorations prévues	Superficie (ha)	8.8
Qualité de desserte TP	D (à venir)	Mise en zone (ha)	0.0
		SDA (ha)	0.0

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination réglée

Besoin de coordination, interdépendance

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

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.TP-FL.21 ;

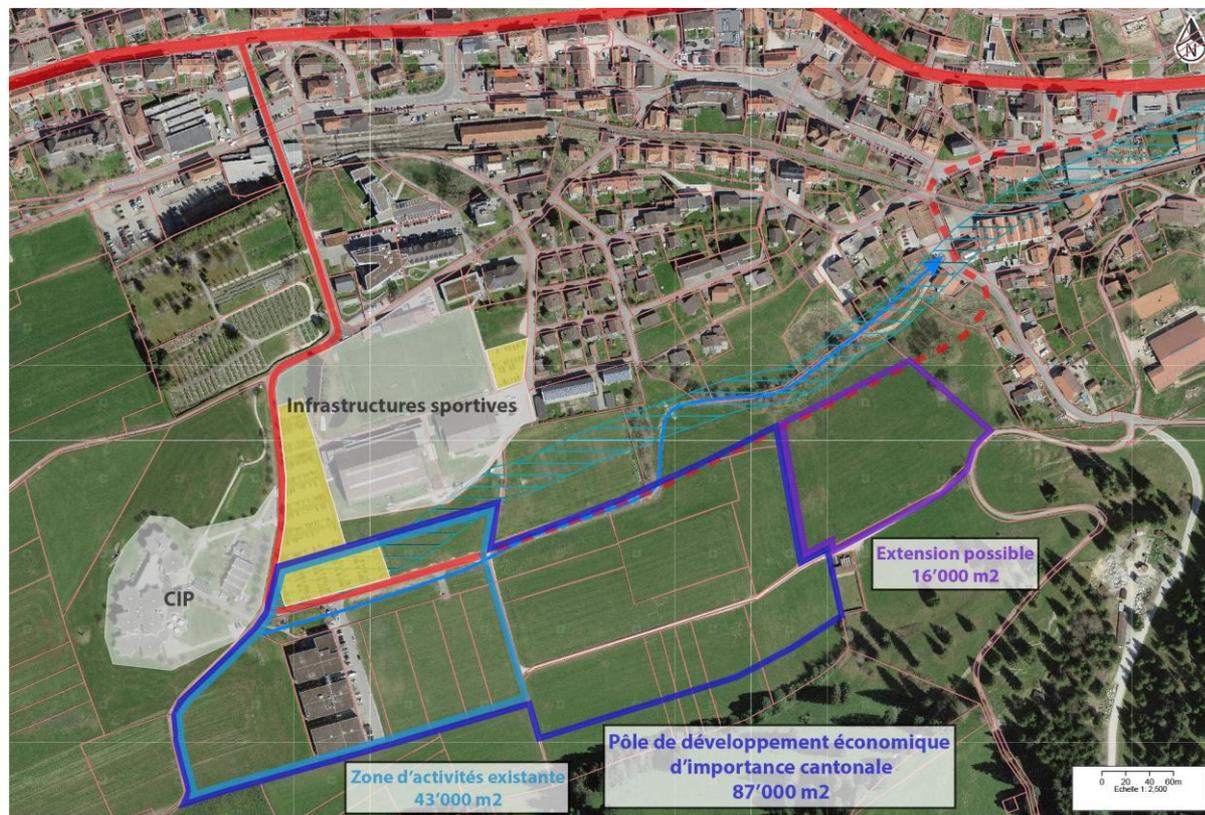
Documents

► Plan directeur cantonal ► 1ère CRTU (Fiche A3.01) ► Conception Saint-Imier 2030 ► Synthèse cantonale des CRTU (2012) ► Beco

Tramelan, Fin des Lovières, pôle de développement économique d'importance cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.1.2			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U3-01.02		Tramelan	

Carte



Description

Ce pôle industriel d'importance cantonale est reconnu par le Canton dans son plan directeur en vigueur. Une partie de son développement est prescrit dans la Zone à Planification Obligatoire (ZPO) de la Fin des Lovières. Ce pôle de développement pour les activités s'inscrit dans un cadre de développement plus large, l'espace DEF1, qui comprend notamment le Centre Interrégional de Perfectionnement (CIP).

La réalisation de ce pôle de développement est en cours. Il accueille déjà entreprises et emplois (dans la ZPO4). Les possibilités d'extension sont importantes (PDE, cf. carte ci-dessous).

La ZPO et le PDE s'inscrivent dans un secteur riche en activités et de possibles développements (zone les Brues). Une gouvernance pour gérer différents éléments de gestion opérationnelle (parkings, énergie) et de développement de ce secteur est souhaitée par la région. Le développement de ce secteur nécessite par ailleurs encore des améliorations au niveau de la qualité de la desserte.

Pour un développement du PDE, actuellement encore hors zone à bâtir, il est essentiel de mettre en place au niveau communal une stratégie d'acquisition des terrains. En effet, la question de l'acquisition des terrains ne se résoudra pas rapidement pour ce secteur et nécessite peut-être une planification agricole locale ou tout au moins un accompagnement spécialisé.

Ainsi, si le pôle d'activité d'importance cantonale figure déjà dans le Plan directeur cantonal, dans les faits son potentiel de réalisation doit encore être prouvé d'un point de vue du foncier et de la qualité de desserte.

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

Opportunité et utilité

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

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

Coûts (Moi CHF)		Clé de financement	
État de planification		Étape de mise en œuvre	
<p>Ce pôle industriel d'importance cantonale est reconnu par le Canton dans son plan directeur en vigueur. Une partie de son développement est prescrit dans la Zone à Planification Obligatoire (ZPO) de la Fin des Lovières. Ce pôle de développement pour les activités s'inscrit dans un cadre de développement plus large, l'espace DEFI, qui comprend notamment le Centre Interrégional de Perfectionnement (CIP). La réalisation de ce pôle de développement est en cours. Il accueille déjà entreprises et emplois. Les possibilités d'extension sont importantes. Cette mesure figure à titre informatif dans la CRTU, ce pôle étant existant. Il a toutefois des impacts sur le développement éventuel d'autres zones d'activités à Tramelan et dans la région alentours (haut de la Vallée de Tavannes).</p>		<p>1. La mise en place d'une gouvernance pour le développement de ce site, avec des acteurs industriels, les partenaires (CIP, etc), la commune, la Région et le OEC permettrait de coordonner ces différents acteurs pour le développement de ce secteur très important à l'échelle du Jura bernois. En effet, la question des accès, de la mobilité, de l'énergie, des places de parcs, etc, nécessitent des partenariats et des coordinations régulières entre acteurs.</p> <p>2. Une vision d'ensemble du secteur Lovières-Brues-Marelle est préconisée par la région, afin d'assurer un développement coordonné du sud de Tramelan. Le recours à une procédure qualifiée doit permettre d'étudier les aspects fonciers (disponibilité) et d'équipement au sens large (espaces et infrastructures publiques, énergie, desserte, accès).</p> <p>3. Avant de réaliser le PDE il faut évidemment tenir compte du fait que les terrains de la ZPO doivent au préalable être construits, du moins en majorité. Mais la réalisation potentielle du PDE, sur une surface de plusieurs ha, nécessite une stratégie de planification sur le long terme (évaluation des problèmes de terrains agricoles, prévoir des échanges si nécessaire via une planification agricole locale, avoir une politique d'achat).</p>	
Responsabilité		Autres acteurs	
Commune		Région	
Coordination transports et urbanisation			
Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	10.3
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone (ha)	6.0
		SDA (ha)	0.0
État de coordination		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
Coordination réglée			
Besoin de coordination, interdépendance			
Dépendances et limites avec d'autres mesures			
Mesures concernant les zones d'activités dans la région de Tramelan + Tavannes.			
Développement d'un pôle habitat aux Brues			
Documents			
► Plan directeur cantonal ► 1ère CRTU (Fiche A3.02) ► Beco ► site web commune de Tramelan			

Pôles de développement économique d'importance régionale

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.2		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U3-02		U-PA Pôle d'activité	

Description de la mesure

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

Les informations du système de gestion cantonal des zones d'activités sont utilisées pour la rédaction de ces fiches de mesures.

Opportunité et utilité

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

Coûts (Mio CHF)	Clé de financement
-----------------	--------------------

Responsabilité	Autres organes concernés
Communes	Région

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

► Système de gestion des zones d'activités

Corgémont, Es Cudries, pôle de développement économique d'importance régionale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.2.1			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U3-02.01		Corgémont	

Carte



Description

Le secteur concerné se situe à la sortie ouest du village. Il est déjà en zone à bâtir et offre encore de grandes réserves (environ 3.5 ha).

La qualité de desserte de ce secteur est relativement mauvaise (aucune – E), mais le déplacement à pied ou à vélo depuis la gare se fait à plat et n'est pas un obstacle aux déplacements en mobilité douce pour ce secteur.

Opportunité et utilité

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

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

Assurer le suivi des principales zones d'activités afin d'assurer le pilotage des besoins.

Coûts (Moi CHF)	Clé de financement
État de planification	Étape de mise en œuvre Pas de démarches particulières, si ce n'est un suivi de l'occupation de ce secteur par la région.
Responsabilité Commune	Autres acteurs Région
Coordination transports et urbanisation	

Desserte TP	Insuffisante, nécessité d'agir	Superficie (ha)	6.20
-------------	--------------------------------	-----------------	------

Mesure individuelle Urbanisation

Qualité de desserte TP	E	Mise en zone (ha)	.00
		SDA (ha)	.00
État de coordination		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
Coordination réglée			
Besoin de coordination, interdépendance			
Zone de danger faible			
Dépendances et limites avec d'autres mesures			
Documents			
▶ Système de gestion des zones d'activités			

Tavannes, Combe de Malvaux, pôle de développement économique d'importance régionale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.2.2			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U3-02.02		Tavannes	

Carte



Description

Le secteur concerné se situe à la sortie ouest du village, dans une combe. Il est bien desservi avec la bretelle autoroutière de l'A16, mais est par contre très éloigné de la gare et se situe un peu en « pleine nature ».

Ce secteur est particulièrement dynamique, tant du point de vue des constructions que des échanges de fonciers. En 4 ans, les réserves de 4.5 ha ont fondues pour ne représenter plus que 2 ha. De plus, une bonne moitié des zones non-bâties sont réservées par des entreprises ou en droit d'emption. Pour cette raison la commune de Tavannes prévoyait d'agrandir ce secteur en direction de l'ouest. Dans le cadre de la révision du PAL de Tavannes, le Canton s'est prononcé contre cette extension car la qualité de la desserte y est inexistante et l'impact sur le paysage est jugé fort. La commune se résoud donc à abandonner ce projet d'extension.

Opportunité et utilité

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

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

Assurer le suivi des principales zones d'activités afin d'assurer le pilotage des besoins.

Coûts (Moi CHF)	Clé de financement		
État de planification	Étape de mise en œuvre		
Responsabilité	Autres acteurs		
Commune	Région		
Coordination transports et urbanisation			
Une amélioration de la desserte en transports publics serait nécessaire selon le canton.			
Desserte TP	Insuffisante, nécessité d'agir	Superficie (ha)	8.80
Qualité de desserte TP	aucune	Mise en zone (ha)	.00
		SDA (ha)	.00
État de coordination	Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale		
Coordination réglée			

Besoin de coordination, interdépendance

Zone de danger faible et moyen

Impliquer le Service archéologique du canton de Berne

Dépendances et limites avec d'autres mesures

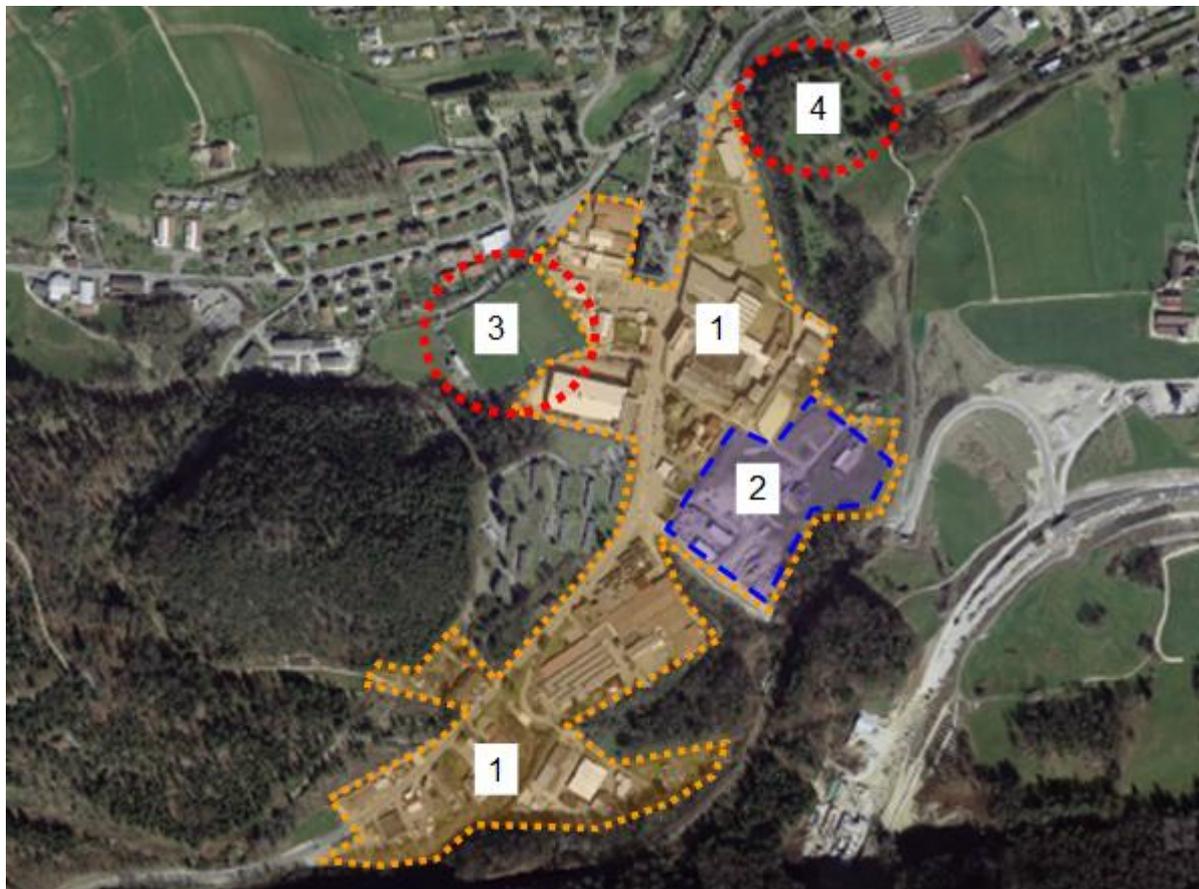
Documents

► PAL de Tavannes en cours de révision (2020) ► Système de gestion des zones d'activités

Moutier, Les Laives, pôle de développement économique d'importance régionale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-PA.2.3			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U3-01.03		Moutier	

Carte



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

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

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

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

Description

Le secteur des Laives est inscrit comme pôle économique d'importance régionale dans la première CRTU (mesure A2/II.06). La commune de Moutier a demandé à plusieurs reprises (consultation 1ère CRTU / Conception directrice « Moutier 2030 ») que ce site soit considéré comme un pôle de développement économique cantonal (PDE). Ce pôle couvre une surface d'environ 15 hectares, avec de grandes entreprises et des secteurs occupés plutôt par des PME artisanales. Il s'agit d'un pôle important pour les emplois.

Qualité de la desserte

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

programme PRODES 2030. La desserte avec le bus a été améliorée avec la mise en place d'une offre depuis 2016. Il y a actuellement 20 dessertes par le bus, ce qui correspond à une qualité de desserte E, proche de D (une qualité de desserte D est nécessaire pour un pôle cantonal PDE selon les exigences cantonales). Quant à la desserte par la mobilité douce, le pôle des Laives se situe à quelques minutes en vélo de la gare de Moutier, qui est le lieu le mieux desservi du Jura bernois. Ainsi, tant dans le pôle qu'à la gare et sur le chemin qui les sépare, des aménagements pour la mobilité douce peuvent nettement renforcer son utilisation.

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

La Région estime que cette inscription cantonale n'est pas nécessaire dans l'état actuel des choses. Elle pourrait le devenir si le projet stratégique de déplacement du Stade de Chalière aboutit, ce qui libérerait 2 voire 2.5 ha de terrain à disposition d'activités industrielles et artisanales. A ce stade toutefois, la délocalisation des stades de Chalière n'est pas un élément suffisamment consolidé pour être pris en considération.

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

Opportunité et utilité

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

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

État de planification

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

Étape de mise en œuvre

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

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Insuffisante, nécessité d'agir	Superficie (ha)	15.0
Qualité de desserte TP	E	Mise en zone (ha)	0.0
		SDA (ha)	0.0

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination réglée

Besoin de coordination, interdépendance

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

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.MD-V.05 ; JB.U-DA.2.1 ; JB.U-DA.2.2 ; JB.U-DA.2.3

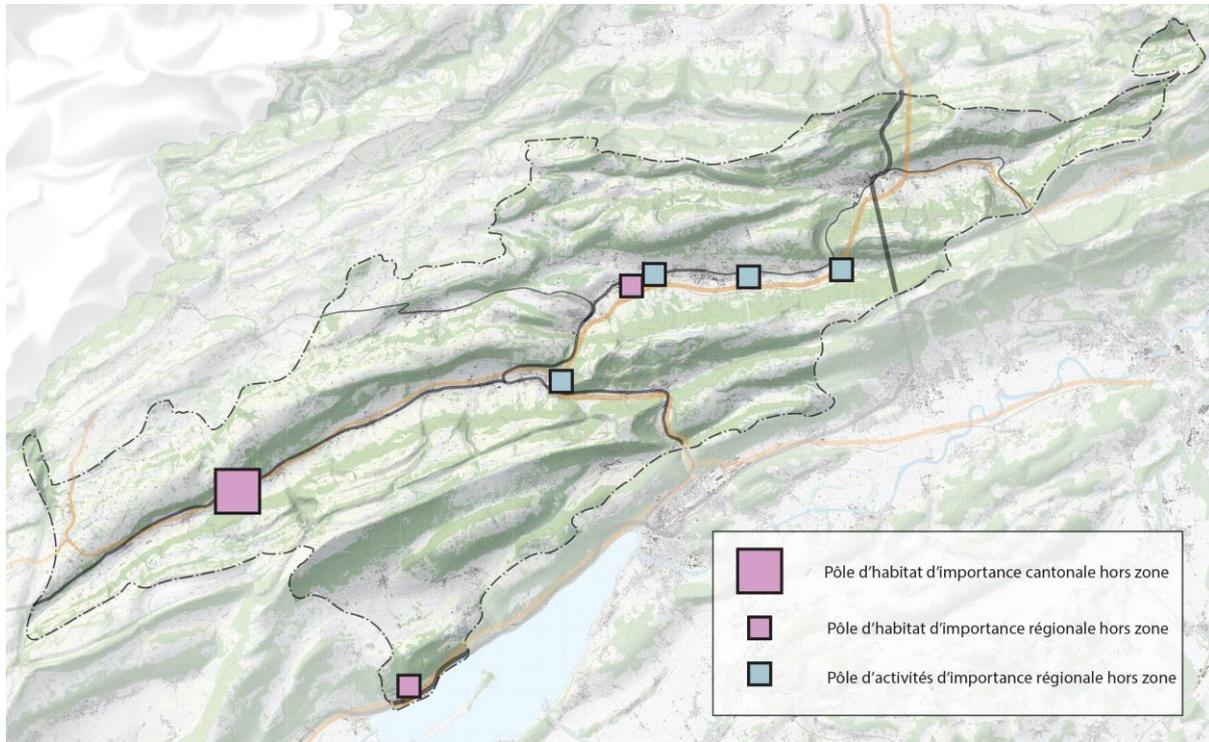
Documents

► Programme PRODES 2015 ► Conception Moutier 2030 ► Etude Bus Moutier (CRT1, 2015) ► Etude ligne 226 (CRT1, 2014) ► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015)

Secteurs prioritaires pour le développement urbain futur

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

Carte



Description de la mesure

Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance cantonale ou régionale à mettre en zone à bâtir dans les prochaines années. Seuls des secteurs de plus de 1 hectare sont concernés. Pour des mises en zones plus petites, les conditions sont données dans la fiche A01 du plan directeur cantonal.

Opportunité et utilité

Permettre le développement urbain futur dans les endroits qui s'y prêtent le mieux.

Favoriser l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par la création de nouvelles zones d'habitat ou d'activités bien desservies.

En ce qui concerne les secteurs destinés à l'habitat, le but est de ne pas en créer beaucoup pour ne pas prêter le processus de densification et de réhabilitation des bâtiments existants

En ce qui concerne les secteurs destinés aux activités, le but est de répondre aux besoins de l'économie tout en permettant le renforcement de la qualité des sites et l'utilisation des TP.

Coûts (Mio CHF)

Clé de financement

Responsabilité

Autres organes concernés

Communes

Région

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

Saint-Imier, La Clé, pôle d'importance cantonale pour la mise en zone destinée à l'habitat

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DH.1.1			Horizon B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U4-01.01		Saint-Imier	

Carte



Description

Considérée comme un secteur prioritaire pour le développement futur de l'habitat dans la première CRTU (mesure A4/l.12), ce secteur a été redéfini comme étant d'importance cantonale dans la 2e CRTU. Le canton a inscrit ce secteur dans son plan directeur cantonal, notamment pour renforcer l'attrait du nouvel arrêt de train prévu à proximité. Ce secteur d'environ 3 hectares y est défini comme information préalable.

Selon le plan directeur cantonal (fiche A_08), un tel secteur peut être mis en zone à bâtir sans que sa surface ne compte pour le dimensionnement de la zone à bâtir pour la commune de Saint-Imier.

Le canton fait la promotion de ces futurs pôles habitat. L'impact de ce pôle cantonal est important pour la commune de Saint-Imier.

Le secteur concerné se situe entre La Clé et la piscine, non loin de la zone d'activités existante à l'ouest et le tissu bâti à l'est.

La zone 1 est une zone mixte de moyenne densité, déjà équipée et déjà largement bâtie. La zone 2 est passée de zone mixte à une zone pour l'habitat et a été étendue vers l'est, empiétant sur le pôle habitat cantonal. Quant à la zone 3, il s'agit du pôle de développement d'importance cantonale de La Clé.

Opportunité et utilité

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

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

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

Étape de mise en œuvre

1. Le développement de ce secteur ne peut pas débuter avant que le nouvel arrêt CFF de La Clé ne

soit réalisé. Du moment que le financement de l'arrêt à la Clé est cette fois bien défini et que la réalisation de cet arrêt doit se faire dans les prochaines années, la commune de Saint-Imier peut débiter ses démarches pour réaliser ce projet de développement.

2. La commune de Saint-Imier doit engager les démarches de bases pour réaliser ce projet de pôle habitat (inscription dans la zone à bâtir, assurer la disponibilité des terrains, viabiliser, etc.).

3. Le développement de ce secteur par étapes dans une ZPO sera nécessaire. Dans les prochaines CRTU, la densité d'habitants voulue ainsi que toutes les autres conditions seront précisées ; en fonction de l'évolution démographique et des besoins dans le Vallon de Saint-Imier.

4. L'adaptation de ce quartier nouveau à la mobilité douce et sa construction sur la base de prescriptions énergétiques élevées devront faire partie des conditions de la ZPO.

5. Une fois la ZPO approuvée par le Canton, l'état de coordination dans la CRTU pourra passer en coordination réglée.

6. Le canton peut émettre des restrictions à des modifications du PAL de Saint-Imier si la commune n'est manifestement pas assez active dans le développement de ce secteur.

7. La commune, le canton et la région se coordonnent pour évaluer le besoin de réalisation de ce secteur dans les prochaines CRTU en fonction de l'évolution démographique observée et de la réalisation d'autres pôles dans la région.

8. Au vu de l'importance du secteur et des réactions souvent fortes du voisinage lors de changements apportés, la région est d'avis que tout type de démarche participative pour que les habitants de Saint-Imier puissent discuter et s'approprier ce projet sera bienvenu.

Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	3.30
Qualité de desserte TP	D (à venir)	Mise en zone (ha)	3.30
		SDA (ha)	3.30

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

Coordination réglée

Besoin de coordination, interdépendance

Surfaces d'assolement

Incitations à la réhabilitation de l'habitat existant – densification dans le centre

Prise en compte du périmètre de consultation des accidents majeurs

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.TP-FL.21

Documents

► Mesure A_08 du Plan directeur BE ► Programme PRODES ► Conception directrice Saint-Imier 2030 (état : septembre 2010) ► Modification et extension du secteur de La Clé Est destiné à l'habitation, Rapport explicatif, juin 2010.

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DH.2.1			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U4-02.01		La Neuveville	

Carte



Description

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

Dans ce contexte, le secteur des Chênes est le seul qui puisse répondre à peu près aux exigences cantonales, et à ce titre il représente une option stratégique défendue par la commune. Ce soutien a été réitéré lors de l'élaboration de la CRTU 2021.

La commune de La Neuveville est particulièrement attractive d'un point de vue résidentiel, comme le montre sa forte croissance démographique des dernières années. De plus, elle est bien située sur un axe d'importance cantonal entre Neuchâtel et Bienne. Pour ces raisons ce pôle habitat futur est fondé d'un point de vue régional, bien que la distance de la gare soit à la limite de la qualité de la desserte correspondant aux exigences cantonales. On relèvera qu'avec la réalisation du tunnel de Gléresse, la qualité de la desserte à La Neuveville sera améliorée, au moins d'un point de vue de la systématique des horaires (départs toutes les demi-heures).

Le canton relève que ce pôle nécessite une amélioration de la desserte pour voir son état de coordination évoluer avant de pouvoir être accepté.

Opportunité et utilité

Une urbanisation dense et de qualité dans ce secteur est relativement importante d'un point de vue régional. La réalisation de cette mesure n'est toutefois pas urgente dans le contexte actuel La Neuveville, car les secteurs à densifier sont encore assez importants et il est probable qu'une nouvelle zone ne soit pas possible avant de nombreuses années.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

Étape de mise en œuvre

1. La commune doit démontrer qu'elle peut demander l'ouverture de nouvelles zones à bâtir selon les

nouvelles conditions de la LAT. Si ce n'est pas le cas, la présente mesure n'a pas de raisons d'être maintenue dans la CRTU, elle pourra être reprise dans une quinzaine d'années.

2. En cas de possibilités d'ouverture de nouvelles zones à bâtir la commune doit en premier lieu s'engager à développer ce secteur selon des conditions-types d'un pôle habitat : densité supérieure à la moyenne / mixité des usages si possible / qualité de l'intégration dans le site / prescription énergétiques très élevées / prise en compte de la mobilité douce, etc.

3. La commune doit s'assurer de la disponibilité du terrain. L'achat des terrains est recommandé.

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

Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Insuffisante, nécessité d'agir	Superficie (ha)	1.50
Qualité de desserte TP	E	Mise en zone (ha)	1.50
		SDA (ha)	.00

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

Information préalable

Besoin de coordination, interdépendance

Qualités paysagères et patrimoniales

Impliquer le Service archéologique du canton de Berne

Incitations à la réhabilitation et à la densification de l'habitat existant

Prise en compte de l'ISOS et du site IFP lors de la mise en œuvre

Surfaces d'assolement

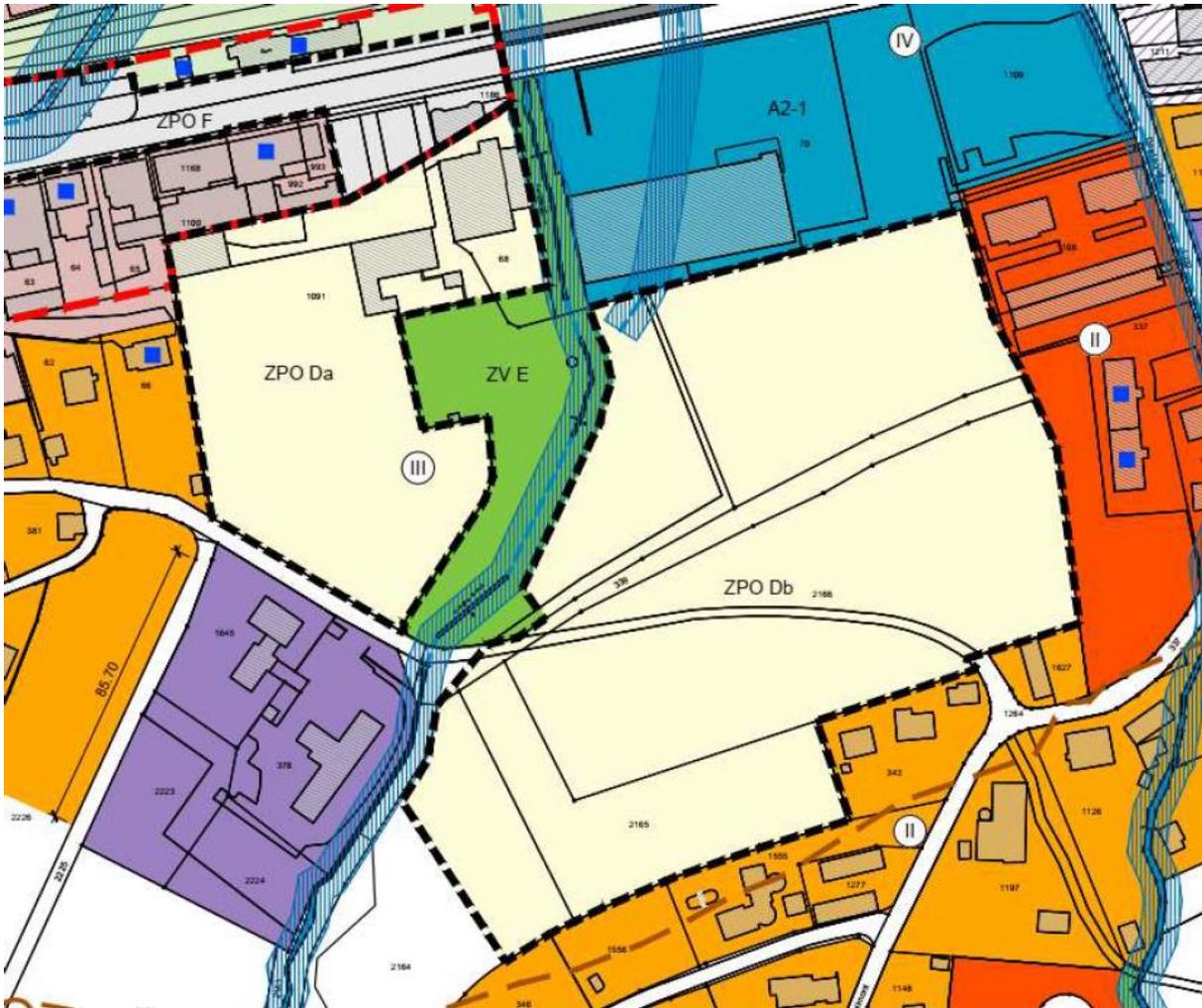
Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DH.2.2			Horizon B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U4-02.02		Reconvilier	

Carte



Description

Les possibilités de densification dans des endroits bien desservis par les transports publics sont encore assez nombreuses dans la Vallée de Tavannes et à Tramelan. Les créations de nouvelles zones d'habitat de ce type seront très rares voire inexistantes à court et moyen terme dans le nord du Jura bernois. Seul ce secteur est indiqué dans la CRTU 2021, pour les raisons suivantes :

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

Etant donné les travaux actuels de la commune de Reconvilier (échanges de terrains mal desservis pour les placer aux Champs Biains) que la région salue, un état de coordination en cours pour ce site est justifié, bien qu'il reste de nombreuses étapes à réaliser pour ce site.

Le secteur concerné se situe à environ 100 mètres au sud des voies CFF et s'intègre dans un milieu déjà construit tout alentour.

La modification du PAL 2021 de Reconvilier prévoit la mise en zone à bâtir des terrains dévolus à ce pôle, par un transfert (dézonage et retour à la zone agricole) des surfaces d'affectation de la ZPO 'Grands Champs'.

Opportunité et utilité

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

Cette mesure devient porteuse de sens si elle est accompagnée d'autres mesures (liaisons piétonnières vers les écoles / mise en valeur des espaces verts / etc.). Dans ces conditions, elle deviendrait très structurante d'un point de vue de développement territorial. et c'est pourquoi elle est considérée comme prioritaire.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

1.06

Étape de mise en œuvre

1. Possibilité de mise en zone en fonction du calcul des besoins et des transferts de zone à bâtir en cours de réalisation dans le PAL 2021 de Reconvilier ;
2. La commune s'engage à développer ce secteur selon des conditions-types d'un pôle habitat (densité supérieure à la moyenne / mixité des usages si possible / qualité de l'intégration dans le site / prescription énergétiques très élevées / prise en compte de la mobilité douce, etc.)
3. La commune doit s'assurer de la disponibilité du terrain (l'achat des terrains est recommandé).
4. La création de cette nouvelle zone à bâtir doit s'inscrire dans une réflexion d'urbanisme plus large au sud de la gare (quelles zones à bâtir conserver ? / quelles zones vertes conserver ? / comment créer des liaisons piétonnes attrayantes et sûres entre le sud de la gare et les écoles ?). les expériences récentes montrent qu'une information transparente et la participation des citoyens est seule garante d'une acceptation par la population de projets qui modifient les lieux et paysages vécus.
5. Selon nous, un élément de réflexion important consiste en la mise en zone de ce secteur en compensation du retrait du secteur de la Vauche (ZPO Grands Champs, mesure U2-2-i de la première CRTU)), ceci est désormais en cours d'étude dans la révision du PAL de Reconvilier. Dès que ces éléments seront réalisés, il s'agira ensuite de donner l'ossature du projet de manière plus précise et en fonction des conditions qui seront alors applicables.

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	1.50
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone (ha)	1.50
		SDA (ha)	.60

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Information préalable

Besoin de coordination, interdépendance

Préservation des surfaces d'assolement

Incitations à la réhabilitation de l'habitat existant

Forêt protectrice

Intégration paysagère

Cadastre des sites pollués

Zone de danger faible

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.TIM-MàN.3 ; JB.TP-FL.14 ; JB.U-RD.2.2 ; JB.U-A.9

Documents

► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015) ► Commune de Reconvilier, PAL et Projet de Territoire en cours de modification / élaboration (2021), ISOS et RA

Secteurs d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.2		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U4-04		U-DA Secteur mise en zone destinée aux activités	

Description de la mesure

Le Jura bernois se caractérise par un tissu industriel important. La mise à disposition de terrains en zones d'activités favorables aux entreprises, répondant aux exigences du Plan directeur cantonal et à celles de la Loi sur l'aménagement du territoire nécessite une collaboration intercommunale.

Nord du Jura bernois :

La première CRTU prévoyait la réalisation d'une étude sur les zones d'activités dans la Vallée de Tavannes. Cette étude a été réalisée dans le cadre du projet de Centres en réseau. Toujours valables, les principaux résultats et recommandations figurent dans le rapport explicatif de la CRTU 2021. Les démarches suivantes ont été établies sur la base de cette étude :

- En plus des réserves dans le pôle de développement cantonal de la Fin des Lovières (Tramelan) et dans celui d'importance régionale de la Combe de Malvaux, il existe deux grandes zones disponibles pour des activités qui sont bien placées d'un point de vue de la desserte par les TP, à Tramelan (secteur des Brues) et à Tavannes (Les Pontins). Ces 2 secteurs ne se prêtent cependant pas aux activités et sont ainsi en zone depuis longtemps mais sans projets de constructions. Il a donc été décidé de les transformer en pôle habitat dans la 2ème CRTU et d'enjoindre les communes concernées à changer l'affectation de ces secteurs dès que possible.
- Les réserves pour les activités deviennent donc très réduites dans le nord du Jura bernois, en dehors de Tramelan. Afin d'éviter une situation de pénurie de surfaces disponibles dans cette région, des travaux concrets pour la réalisation de nouvelles zones d'activités d'importance régionale ont été entrepris.

Sud du Jura bernois (mesure A4/II.02 de la première CRTU):

Pour le sud du Jura bernois, une telle étude n'a pas été réalisée. Toutefois, le suivi périodique des zones d'activités à travers le système de gestion cantonal permet de dresser un état des lieux précis. Il ressort que des besoins pour de nouvelles zones d'activités existent dans le sud du Jura bernois, notamment en raison du rythme soutenu de construction du pôle de La Clé à Saint-Imier. La commune de Sonceboz-Sombeval semble réunir les meilleurs critères d'accessibilité et de synergies possibles avec des zones d'activités existantes. La commune estime que le site de Brassiège n'est pas réalisable pour des questions d'accessibilité et de protection des surfaces d'assolement. Ce pôle (U4-04.04) est donc retiré à la demande de la commune. La commune souhaite privilégier le développement du pôle de Blanches-Terres, pour lequel un projet précis a été réalisé. La priorité régionale passe de C à A. La vision globale de ce pôle comprend un large périmètre jusqu'à Sonceboz SA. Le concept des transports publics biennois prendra en compte le périmètre jusqu'à Sonceboz pour examiner les besoins en lien avec cette zone et le goulet d'étranglement de Taubenloch.

Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance régionale (voire cantonale) à mettre en zone à bâtir dans les prochaines années pour les activités. Seuls des secteurs de plus de 1 hectare sont concernés. Pour des mises en zones plus petites, les conditions sont données dans la fiche A01 du plan directeur cantonal.

Opportunité et utilité

Permettre le développement des activités futures dans les endroits qui s'y prêtent le mieux.

Favoriser l'utilisation des transports publics et de la mobilité douce par la création de nouvelles zones d'activités bien desservies.

En ce qui concerne les secteurs destinés aux activités, le but est de répondre aux besoins des industries tout en permettant le renforcement de la qualité des sites et l'utilisation des TP.

Coûts (Mio CHF)

Clé de financement

Responsabilité

Autres organes concernés

Région

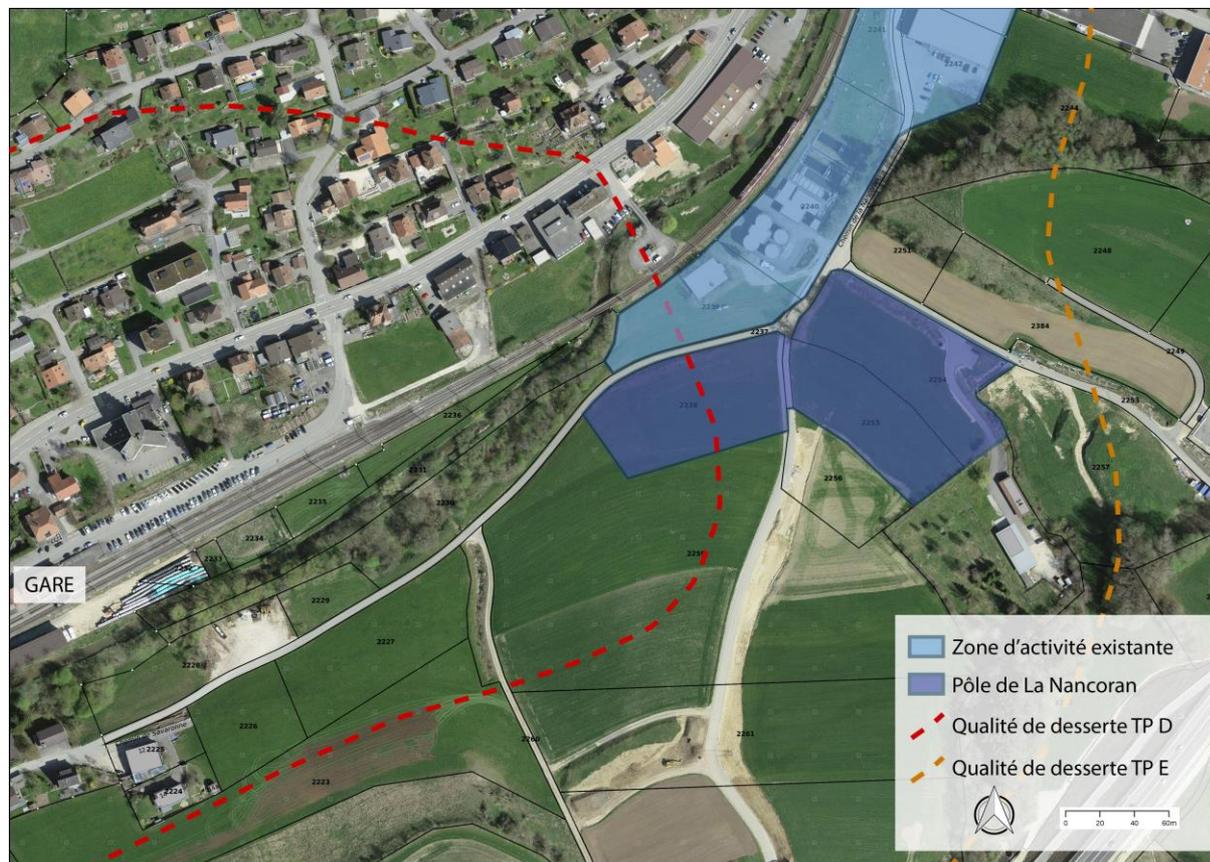
Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.2.1			Horizon B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U4-04.01		Court	

Carte



Description

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

Le secteur concerné se situe à La Nancoran, au sud de la station d'épuration. Ce périmètre est très bien situé d'un point de vue de l'accès autoroutier, puisque l'accès à la jonction A16 de Court se fait sans passage dans des zones habitées.

Le projet a été redimensionné par rapport à la 2e CRTU afin de mieux correspondre au parcellaire. Sa taille passe ainsi de 3.4 ha à 1.5 ha. Le secteur de La Nancoran a fait l'objet d'une amélioration foncière récente et tous les terrains sont exploités par la même entreprise agricole. C'est pourquoi un développement moins important semble nécessaire dans ce secteur pour assurer le maintien de l'exploitation agricole. L'aménagement d'un passage piétonnier au travers de la voie ferrée et passant sur la Birse est nécessaire, afin que la gare soit véritablement accessible depuis cette zone et d'atteindre les qualités de desserte D sur l'ensemble du secteur.

Une amélioration de la desserte dans ce secteur ne semble pas possible à moyen et long terme, sauf en cas de réalisation d'un passage sous voie qui pourrait être réalisé lors des travaux de rénovation de la gare prévus par CFF Infrastructures en 2024. En parallèle à la réalisation de ce sous voie, la qualité de la desserte sera sensiblement améliorée dès que la cadence des trains à la demi-heure à Court sera effective (but pour l'offre visé à l'horizon 2035).

En raison des possibilités d'amélioration de l'offre TP dans ce secteur et de la non-faisabilité à moyen et long terme de l'arrêt à Bévillard, ce secteur devient prioritaire d'un point de vue régional pour la création d'une ZA.

A relever encore que le développement de ce pôle est prévu de manière intercommunale, comme tous les pôles de la Vallée de Tavannes. Les conditions-cadres actuelles, fixées dans le Plan directeur, ne suffisent pas pour que les communes et la région puissent commencer les travaux. La première étape pour assurer le développement de ce pôle consiste donc désormais à fixer ces

conditions dans le Plan directeur.

Opportunité et utilité

Le nord du Jura bernois est sous la menace d'une pénurie de zones d'activités à moyen terme. Les abords immédiats de la sortie d'autoroute de Court attirent un fort développement industriel, en particulier aux Condémines. Avec l'échec du nouvel arrêt ferroviaire à Bévillard, le développement d'un pôle d'activités à La Nancoran devient prioritaire dans la Vallée de Tavannes. C'est aussi le seul endroit qui peut avoir à moyen terme une qualité de desserte D si la rénovation de la gare de Court comprend la réalisation d'un passage sous-voie.

Cependant, au vu de l'exploitation agricole du site de La Nancoran, le maintien de plusieurs pôles dans la Vallée de Tavannes est tout à fait justifié. Un travail en réseau reste nécessaire pour faire avancer ces projets impossibles à réaliser pour une seule commune au vu des exigences actuelles.

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

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

Étape de mise en œuvre

1. Ajouter des conditions-cadres dans le plan directeur cantonal permettant aux communes et aux régions de réaliser des planifications de zone d'activités intercommunales ; Des étapes et démarches doivent permettre d'assurer la réalisation de pôles d'activités régionaux, ce qui n'est pas le cas actuellement.

2. En parallèle, il est déjà possible de travailler à la mise en place les conditions-cadres permettant le développement de ce site

- Pour la commune : travailler sur le foncier et les surfaces d'assolement : organiser à l'échelle communale voire régionale la répartition des terres agricoles afin de pouvoir mettre ces terrains à disposition (planification agricole).

Une fois ces premières étapes et le processus installé, il s'agira dans les prochaines CRTU d'examiner plus en détail les exigences relatives à la réalisation d'une telle zone d'activité. L'objectif est que les zones industrielles d'importance régionale respectent des prescriptions sévères dans les domaines de la durabilité (utilisation de l'espace, énergies renouvelables, matériaux durables, écologie industrielle, aménagements des espaces et des toits favorables à la biodiversité, etc.). Ces exigences élevées de durabilité sont fixées d'entente avec les partenaires du projet (communes, région, canton) ; elles figurent dans le Plan de quartier et font l'objet d'une approbation par le canton.

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Améliorations prévues	Superficie (ha)	1.50
Qualité de desserte TP	E	Mise en zone (ha)	1.50
		SDA (ha)	1.50

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination en cours

Besoin de coordination, interdépendance

Surfaces d'assolement

Stabilité des plans (améliorations foncières récentes)

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.U-DA.2.2 ; JB.U-DA.2.3

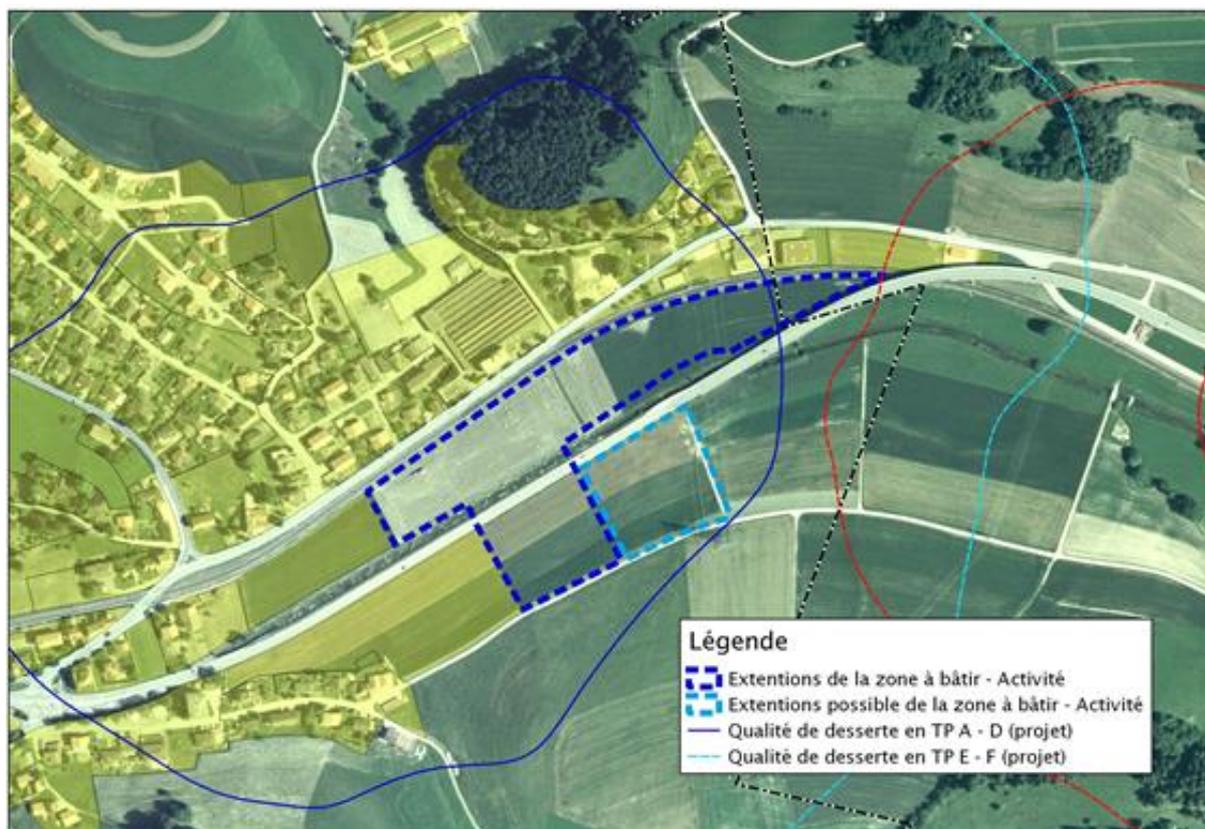
Documents

► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015)

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.2.2			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U4-04.02		Valbirse	

Carte



Description

Ce secteur potentiel pour le développement d'une zone d'activités d'importance régionale est identifié dès la première CRTU. Suite au projet-pilote de centres en réseau et à l'analyse des différentes possibilités dans la Vallée de Tavannes, ce site est confirmé comme pouvant être retenu. Cependant, la réalisation de ce pôle de développement dépendait de son inscription par les chambres fédérales dans le programme PRODES. Etant donné que cet arrêt n'a pas été retenu dans PRODES, il n'est plus considéré comme prioritaire par rapport aux autres secteurs de la vallée de Tavannes.

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

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

Opportunité et utilité

Le nord du Jura bernois est sous la menace d'une pénurie de zones d'activités à moyen terme.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

Étape de mise en œuvre

1. Pour que ce pôle se réalise, il est nécessaire d'ajouter des conditions-cadres dans le plan directeur cantonal permettant aux communes et aux régions de réaliser des planifications de zone d'activités

intercommunales ; Des étapes et démarches doivent permettre d'assurer la réalisation de pôles d'activités régionaux, ce qui n'est pas le cas actuellement.

2. En parallèle, il est déjà possible de travailler à la mise en place les conditions-cadres permettant le développement de ce site : travailler sur le foncier et les surfaces d'assolement, organiser à l'échelle communale voire régionale la répartition des terres agricoles afin de pouvoir mettre ces terrains à disposition (planification agricole).

Une fois ces premières étapes et le processus installé, il s'agira dans les prochaines CRTU d'examiner plus en détail les exigences relatives à la réalisation d'une telle zone d'activité. L'objectif est que les zones industrielles d'importance régionale respectent des prescriptions sévères dans les domaines de la durabilité (utilisation de l'espace, énergies renouvelables, matériaux durables, écologie industrielle, aménagements des espaces et des toits favorables à la biodiversité, etc.). Ces exigences élevées de durabilité sont fixées d'entente avec les partenaires du projet (communes, région, canton) ; elles figurent dans le Plan de quartier et font l'objet d'une approbation par le canton. Les conditions concernant la desserte sont à revoir fondamentalement pour ce site. Un nouvel arrêt TP n'est sans doute pas possible à long terme, il n'est en tout cas pas envisagé dans le projet de renouvellement total de la voie des CFF. Afin d'avoir des horaires corrects, la tendance sur la ligne 226 serait d'ailleurs plutôt de supprimer des arrêts afin de gagner en temps de parcours. Dans ce contexte, une solution de desserte locale avec un bus doit être envisagée – le potentiel d'utilisation est d'ailleurs peut-être déjà suffisant même sans le développement de cette zone d'activité. L'idée c'est qu'une desserte « fine » raccorde la population de Valbirse au « hub de mobilité » que doit devenir la gare de Malleray. Il faut espérer que des solutions techniques (bus automatiques ?) seront prochainement possibles pour que les coûts d'une telle desserte fine soient supportables.

Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Insuffisante, nécessité d'agir	Superficie (ha)	3.50
Qualité de desserte TP	aucune	Mise en zone (ha)	2.80
		SDA (ha)	2.80

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

Coordination en cours

Besoin de coordination, interdépendance

Surfaces d'assolement

En rive gauche de la Birse, le plan directeur des eaux de la Birse prévoit un espace de développement pour le cours d'eau, en vue d'une revitalisation.

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.U-DA.2.1 ; JB.U-DA.2.3

Plan directeur des eaux (revitalisation de la Birse à réaliser en parallèle à cette viabilisation)

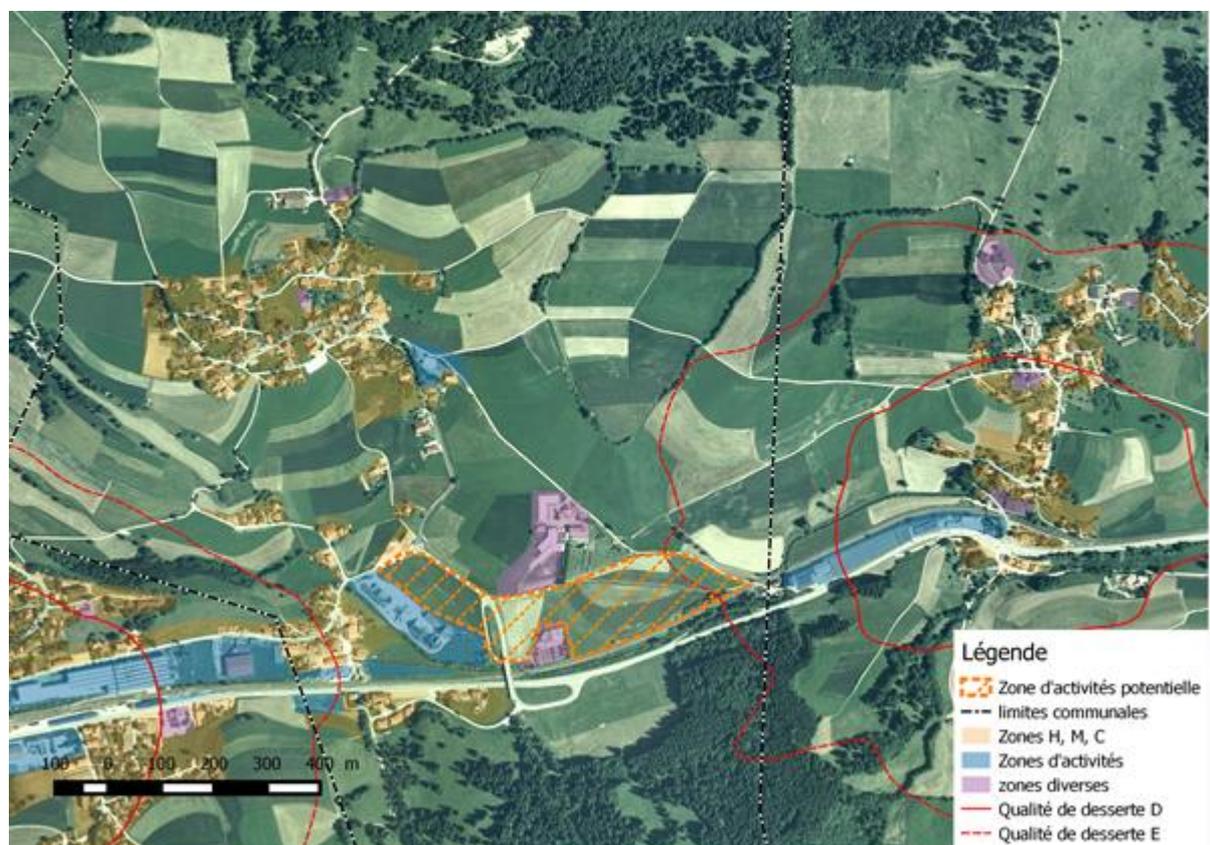
Documents

► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015) ► Plan directeur des Eaux de la Birse (en cours)

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.2.3			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U4-04.03		Loveresse	

Carte



Description

Ce secteur potentiel pour le développement d'une zone d'activités d'importance régionale est identifié dès la première CRTU. Suite au projet-pilote de centres en réseau et à l'analyse des différentes possibilités dans la Vallée de Tavannes, ce site est confirmé comme pouvant être retenu.

Le secteur concerné se situe à La Grand Nods.

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

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

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

Le développement de ce secteur peut se faire par étapes.

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

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

Opportunité et utilité

Le nord du Jura bernois est sous la menace d'une pénurie de zones d'activités à moyen terme.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

Étape de mise en œuvre

1. Pour que ce pôle se réalise, il est nécessaire d'ajouter des conditions-cadres dans le plan directeur cantonal permettant aux communes et aux régions de réaliser des planifications de zone d'activités intercommunales ; Des étapes et démarches doivent permettre d'assurer la réalisation de pôles d'activités régionaux, ce qui n'est pas le cas actuellement.

2. En parallèle, il est déjà possible de travailler à la mise en place les conditions-cadres permettant le développement de ce site : travailler sur le foncier et les surfaces d'assolement, organiser à l'échelle communale voire régionale la répartition des terres agricoles afin de pouvoir mettre ces terrains à disposition (planification agricole).

Une fois ces premières étapes et le processus installé, il s'agira dans les prochaines CRTU d'examiner plus en détail les exigences relatives à la réalisation d'une telle zone d'activité. L'objectif est que les zones industrielles d'importance régionale respectent des prescriptions sévères dans les domaines de la durabilité (utilisation de l'espace, énergies renouvelables, matériaux durables, écologie industrielle, aménagements des espaces et des toits favorables à la biodiversité, etc.). Ces exigences élevées de durabilité sont fixées d'entente avec les partenaires du projet (communes, région, canton) ; elles figurent dans le Plan de quartier et font l'objet d'une approbation par le canton.

Les conditions concernant la desserte sont à revoir fondamentalement pour ce site. Un nouvel arrêt TP n'est pas possible à long terme dans ce secteur, il n'est en tout cas pas envisagé dans le projet de renouvellement total de la voie des CFF. Afin d'avoir des horaires corrects, la tendance sur la ligne 226 serait d'ailleurs plutôt de supprimer des arrêts afin de gagner en temps de parcours. Dans ce contexte, une solution de desserte locale avec un bus doit être envisagée – le potentiel d'utilisation dans ce secteur est d'ailleurs peut-être déjà suffisant même sans le développement de cette zone d'activité (raccordement du village de Loveresse aux TP ? L'idée serait qu'une desserte « fine » raccorde la population de Loveresse et du secteur du Moulin au « hub de mobilité » que doit devenir la gare de Reconvilier. Il faut espérer que des solutions techniques (bus automatiques ?) seront prochainement possibles pour que les coûts d'une telle desserte fine soient supportables pour les communes.

Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Insuffisante, nécessité d'agir	Superficie (ha)	6.20
Qualité de desserte TP	aucune	Mise en zone (ha)	6.20
		SDA (ha)	6.20

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

Coordination en cours

Besoin de coordination, interdépendance

Surfaces d'assolement

Prise en compte du périmètre de consultation des accidents majeurs

Corridor migratoire d'importance suprarégionale

Chemin IVS

Zone de danger faible

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.U-DA.2.1 ; JB.U-DA.2.2; JB.U-RD.1.2

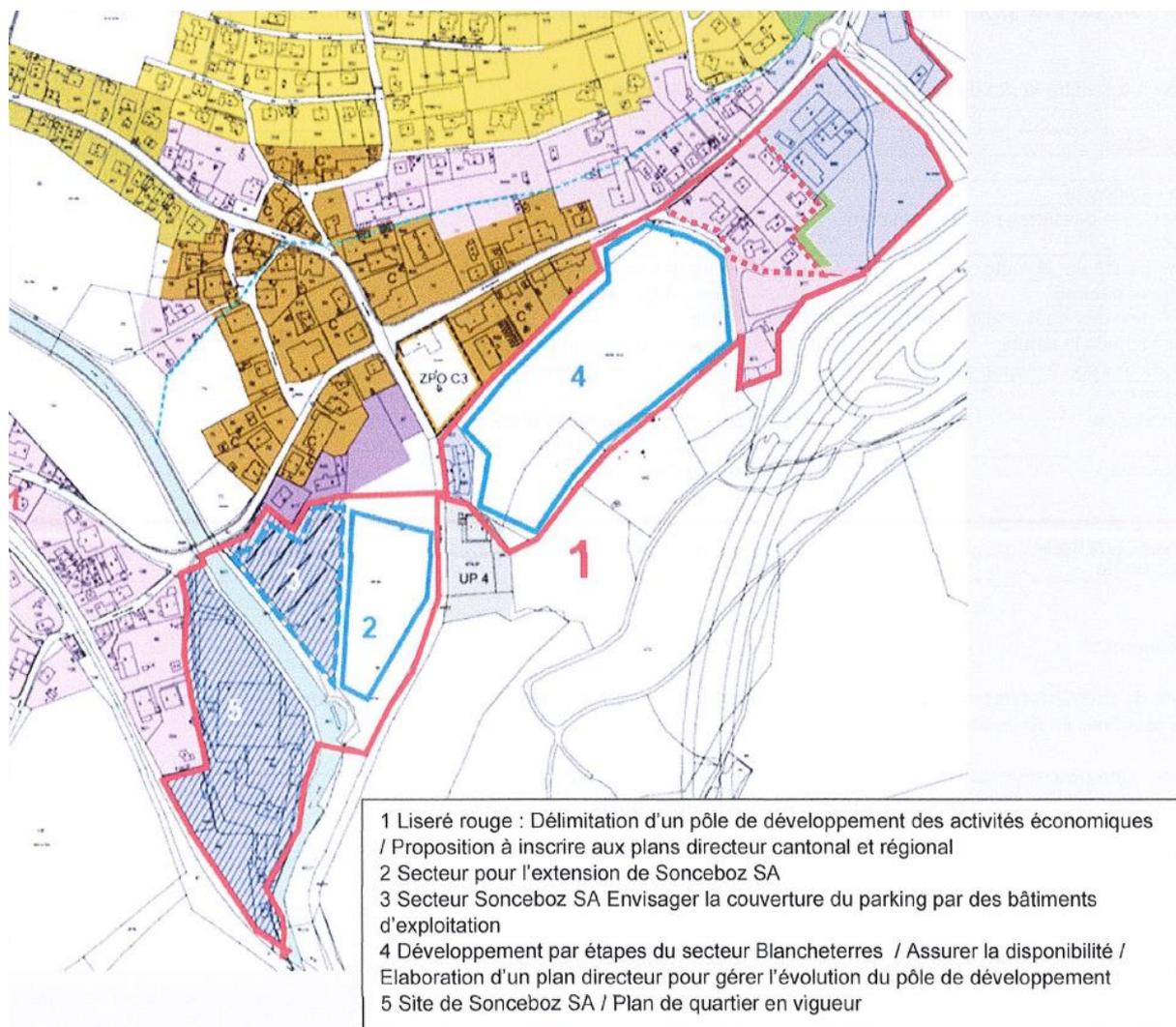
Documents

► Projet de Centres en réseau (ARJB 2015)

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-DA.2.4			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U4-04.05		Sonceboz-Sombeval	

Carte



Description

Dans le vallon de Saint-Imier, le développement d'une future zone d'activités doit se faire en priorité dans la commune de Sonceboz, car c'est le secteur qui est le mieux centré par rapport au reste du Jura bernois. Selon nos informations, les demandes d'industriels pour réaliser des projets sont assez fréquentes à Sonceboz, mais la commune n'a plus les terrains nécessaires disponibles pour répondre à ces demandes.

Le secteur de Blanches-Terres ne bénéficie pas d'une qualité de desserte suffisante par les TP, mais il est par contre très bien connecté à la jonction autoroutière. La question des TP doit être examinée en parallèle au développement du projet, les besoins de desserte de Sonceboz en général sont examinés par la CRT1 dans le cadre d'études menées avec la ville de Bienne et les communes voisines.

La commune de Sonceboz-Sombeval a entamé des études afin de réfléchir au développement du secteur. La commune souhaite faire émerger une vision pour un pôle d'activités plus vaste, englobant Sonceboz SA et les zones mixtes en direction de l'A16. La question foncière est en cours de négociation dans le cadre de la révision en cours du PAL.

La région soutient pleinement l'action de la commune en vue de créer dans ce secteur un pôle d'importance cantonale pour les raisons suivantes :

- D'un point de vue de l'aménagement du territoire, la zone de Blanches-Terres est la seule possibilité de développement dans le Jura bernois qui « bouche une dent creuse » et ne crée pas, ainsi, un nouvel étalement urbain perceptible.

- L'emplacement est le meilleur d'un point de vue géographique pour le Jura bernois. L'accès autoroutier est excellent et des mesures sont réalistes pour mettre en place une qualité de desserte TP suffisante, laquelle permettra par ailleurs de connecter aux TP une grande partie de la population de Sonceboz.

- Le terrain appartient principalement à un seul propriétaire foncier. La survie d'une exploitation agricole n'est pas remise en question en cas de développement du site par étapes. La question foncière et agricole peut donc être réglée de manière beaucoup plus rapide que sur d'autres projets de zones d'activité du Jura bernois.

La région estime donc que ce site est le seul qui puisse être réalisé à moyen terme et répondre à des demandes de l'industrie. La qualité de pôle cantonal se justifie au vu de l'importance de la zone en termes d'emplois déjà existants actuellement et possibles dans le futur.

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

Opportunité et utilité

Avec l'abandon du site de Brassiège, pour des questions d'accessibilité et de zone à risque, le site de Blanches-Terres est considéré comme prioritaire à Sonceboz.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

Étape de mise en œuvre

1. Le développement de ce secteur nécessite une amélioration de la qualité de la desserte et ne pourra pas être approuvé sans que la démonstration de cette amélioration de la desserte soit apportée. Il convient de réfléchir aux possibilités en matière de ligne de bus. Pour ce faire, il convient de collaborer avec les transports publics biennois afin que la commune de Sonceboz-Sombeval soit intégrée au périmètre pour examiner les besoins en lien avec cette zone et le goulet d'étranglement de Taubenloch.

2. La commune doit adresser une demande à la Direction de l'intérieur et de la justice pour inscrire ce nouveau pôle de développement économique d'importance cantonale dans le plan directeur. En cas d'approbation de la qualité de pôle d'importance cantonal, il n'y aurait pas besoin de compenser les SDA. Si le canton n'approuve pas l'importance cantonale, alors les SDA devront être compensées. Dans ce cas, il est peu probable que la commune de Sonceboz puisse trouver seule les moyens de compenser. Une stratégie intercommunale serait alors nécessaire (cf. pour cette problématique les Fiches de mesures concernant les pôles d'activité futurs dans la vallée de Tavannes).

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Région ; SAB

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Insuffisante, nécessité d'agir	Superficie (ha)	9.00
-------------	--------------------------------	-----------------	------

Qualité de desserte TP	aucune	Mise en zone (ha)	3.50
		SDA (ha)	3.50

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

Coordination en cours

Besoin de coordination, interdépendance

Surfaces d'assolement

Impliquer le service archéologique du canton de Berne dans la planification générale

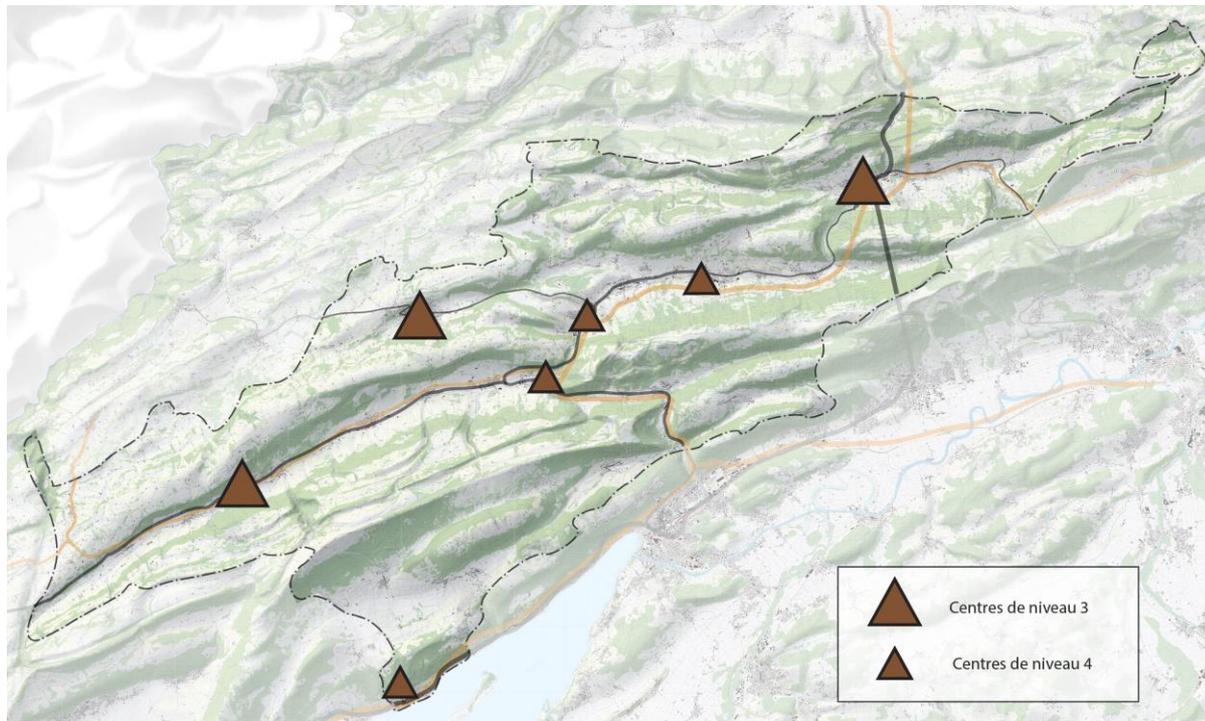
Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

Réseau régional de centres

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

Carte



Description de la mesure

Le canton a défini une hiérarchie dans les centres : 1) importance nationale (Berne), 2) importance cantonale (Bienne), 3) Centres régionaux d'importance cantonale (Moutier) 4) Centres d'importance régionale (La Neuveville). L'inscription de ces centres est importante pour justifier des décisions dans les domaines, notamment, de la politique régionale, des équipements, des transports et de l'urbanisation.

Lors des CRTU précédentes, un certain nombre de centres double avaient été inscrits dans le Jura bernois : Sonceboz-Sombeval-Corgémont / Tavannes-Reconvilier / Courtelary-Cormoret. Néanmoins, cette notion de centre double reste vague et cette inscription n'a pas présenté d'utilité jusqu'ici. Il est donc proposé de simplifier les centres d'importance régionale en supprimant les centres doubles. Seule la commune principale conserve le statut de centre de niveau 4 – Sonceboz-Sombeval et Tavannes – tandis que Courtelary-Cormoret est supprimé. Ces derniers seront centre de niveau 3 en cas de réalisation du projet de la commune Erguël dans le Vallon de Saint-Imier.

Opportunité et utilité

Le réseau de centres est pris en compte par le canton et par la région comme base de décision dans les domaines de l'aménagement du territoire et/ou de la politique régionale (NPR).

Le projet de Centres en réseau a eu pour objectif de montrer que des projets peuvent se faire en dehors du réseau de centre défini par le canton du moment que des collaborations intercommunales et une justification régionale existent. Ce projet a été mené au début et au milieu des années 2010 et ne contient plus d'informations mises à jour, c'est pourquoi la Fiche de mesure correspondante n'est plus reprise dans la CRTU 2021.

Responsabilité	Autres organes concernés
Région	OACOT

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Moutier centre de niveau 3

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.5-a		Moutier	OACOT	Région	Coordination réglée	Moutier est un centre de niveau 3

Saint-Imier centre de niveau 3

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.5-b		Saint-Imier	OACOT	Région	Coordination réglée Coordination en cours	Saint-Imier est un centre de niveau 3 Saint-Imier et Tramelan sont des centres de niveau 3 « interchangeables » d'un point de vue de la politique régionale.

Tramelan centre de niveau 3

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.5-c		Tramelan	OACOT	Région	Coordination réglée Coordination en cours	Tramelan est un centre de niveau 4 Saint-Imier et Tramelan sont des centres de niveau 3 « interchangeables » d'un point de vue de la politique régionale.

Sonceboz centre de niveau 4

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.5-d		Sonceboz-Sombeval	Région	OACOT	Coordination réglée	Sonceboz-Sombeval est un centre de niveau 4

Tavannes centre de niveau 4

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.5-e		Tavannes	Région	OACOT	Coordination réglée	Tavannes est un centre de niveau 4

Valbirse centre de niveau 4

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.5-g		Valbirse	Région	OACOT	Coordination réglée	Valbirse est un centre de niveau 4

La Neuveville centre de niveau 4

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.5-h		La Neuveville	Région	OACOT	Coordination réglée	La Neuveville est un centre de niveau 4

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

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

Description de la mesure

Ce groupe de mesures désigne les endroits d'importance cantonale ou régionale qui devraient faire l'objet d'une analyse d'ensemble afin de déterminer si il y a des possibilités de densifier le bâti existant, de le restructurer, et si oui, de planifier les démarches pour rendre possible cette densification.

Ces mesures peuvent aussi bien concerner des zones mixtes que des zones destinées à l'habitat, ou encore des zones d'activités.

Les potentiels de densification ne sont pas mesurables par la région sans analyse détaillée. Ainsi certaines zones mentionnées dans la CRTU ne présenteront peut-être pas de grands intérêts une fois qu'elles auront été analysées.

Pour l'habitat, la définition de ces zones dans la CRTU est une nouvelle exigence du canton. La région s'est basée sur le projet de Centres en réseau et sur les conceptions ou plans d'aménagements locaux mais tous les projets et intentions des communes ne lui sont pas connus, la phase d'information-participation n'a malheureusement pas permis de consolider ces mesures.

Opportunité et utilité

Répondre aux exigences du Canton et mettre de nouvelles offres sur le marché sans utilisation supplémentaire de terrains.

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

Construire là où les infrastructures existent déjà pour réduire les coûts à long terme pour les communes

Densifier le bâti existant sans nuire à la qualité de vie

Coûts (Mio CHF)	Clé de financement
-----------------	--------------------

Responsabilité	Autres organes concernés
----------------	--------------------------

Communes	Région
----------	--------

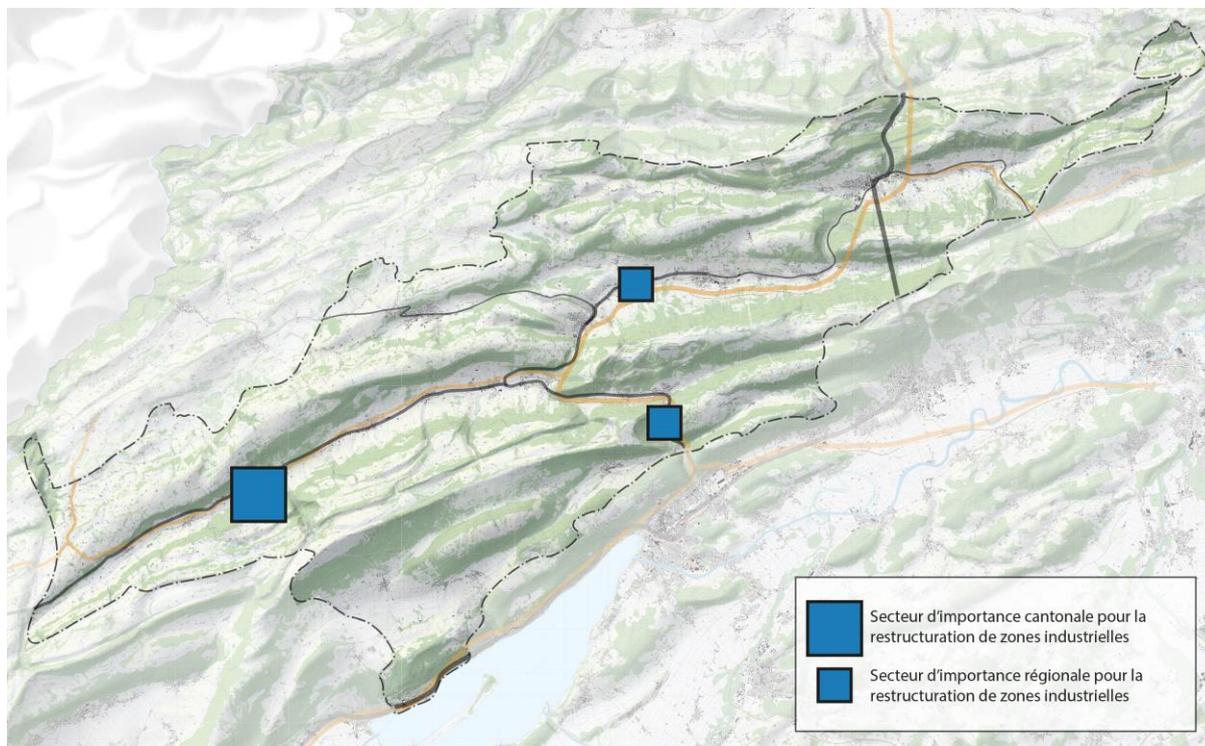
Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

Secteurs d'importance cantonale et régionale pour la restructuration de pôles industriels

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.1		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U6-01		U-RD Secteur à réabilité ou à densifier	

Carte



Description de la mesure

La région définit les zones d'activités qui ont une importance régionale en cas de restructuration. Les communes désignées soutiennent la réalisation des potentiels de densification et de réhabilitation de ces secteurs.

Opportunité et utilité

En cas d'évolution sur ces sites, le suivi par la région est important puisque les besoins en zones à bâtir peuvent être considérablement modifiés en cas de projets immobiliers, comme le montre l'exemple de l'Espace Birse.

Cette fiche a pour but d'indiquer les secteurs de restructuration qui pourraient avoir des effets d'importance régionale voire cantonale en cas de projet de restructuration globale et de procéder au suivi de ces sites.

Coûts (Mio CHF)

Clé de financement

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

Responsabilité

Autres organes concernés

Communes

Région

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

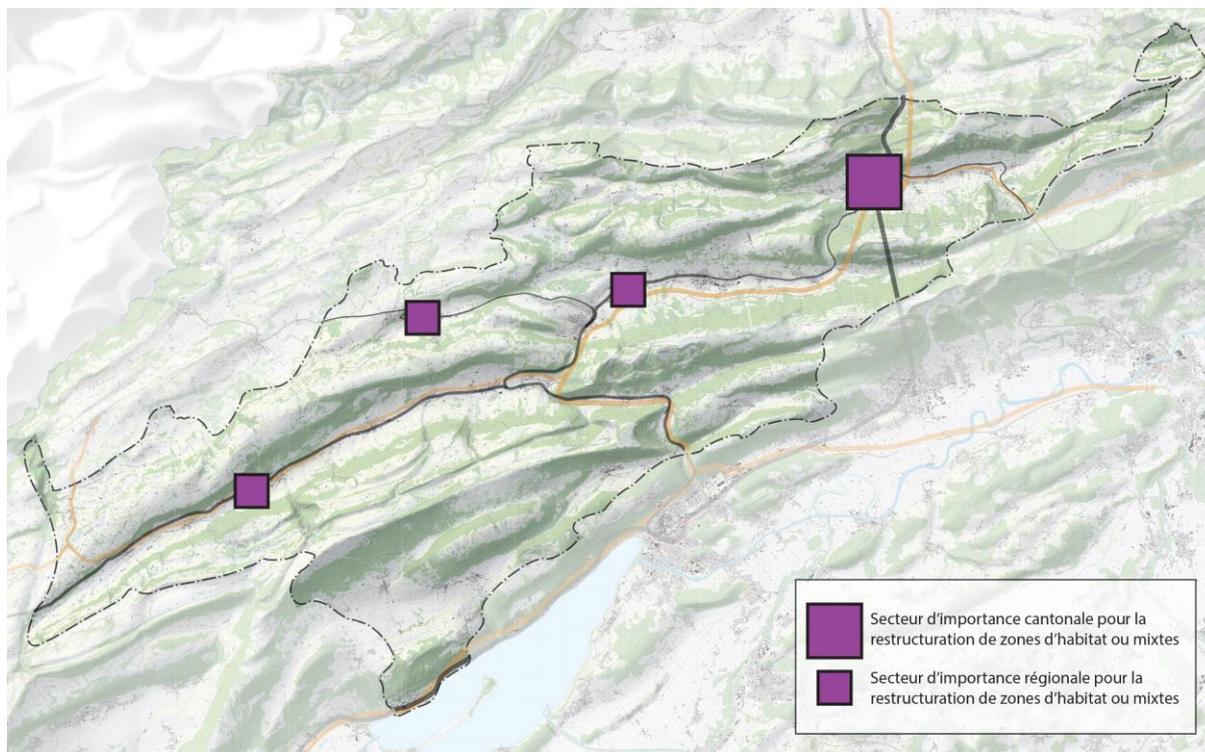
Péry-Rondchâtel - Vigier, secteur d'importance régionale pour la restructuration de pôles industriels								Horizon C	
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune					
JB.U-RD.1.1	U6-01.01			Péry-La Heutte					
Brève description			Desserte TP	NQTP	Surface (ha)	Mise en zone (ha)	SDA (ha)	État de coordination	État de planification
Ce secteur d'une très grande ampleur est exploité par l'entreprise Vigier SA pour des activités de carrière et de transformation de matière première. La restructuration de ce secteur se pense sur le long terme et devra impliquer le Service archéologique du canton de Berne.			Insuffisante, nécessité d'agir	E	22.00	.00	.00	Information préalable	Aucune planification à ce stade.
Reconvilier - Centre - Boillat, secteur d'importance régionale pour la restructuration de pôles industriels								Horizon A	
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune					
JB.U-RD.1.2	U6-01.02			Reconvilier					
Brève description			Desserte TP	NQTP	Surface (ha)	Mise en zone (ha)	SDA (ha)	État de coordination	État de planification
Situé à proximité de la gare, ce site est encore en grande partie occupé par des activités industrielles. Différents projets de restructuration ont été réalisés ou sont en cours dans ce secteur.			Suffisante	D	7.00	.00	.00	Information préalable	Développement de différents projets

Saint-Imier - Rue des Noyes - Longines, secteur d'importance cantonale pour la restructuration de pôles industriels								Horizon A	
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune					
JB.U-RD.1.3	U6-01.03			Saint-Imier					
Brève description			Desserte TP	NQTP	Surface (ha)	Mise en zone (ha)	SDA (ha)	État de coordination	État de planification
<p>Ce secteur fait l'objet de plusieurs projets de restructuration. Vu l'importance des enjeux de ce site, renforcée par l'extension du périmètre de restructuration à la manufacture Longines, il est proposé d'inscrire ce secteur en importance cantonale dans la CRTU 2021.</p> <p>La commune de Saint-Imier entend poursuivre le développement du secteur Les Noyes à travers des plans de quartiers et entreprendre une planification d'ensemble pour le secteur Longines. La manufacture envisage une vaste restructuration de son site, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'agrandissement de la cafeteria du côté nord du bâtiment Longines 13 -L'agrandissement de l'annexe du côté sud du bâtiment historique destinée aux stocks et à la logistique (Longines 10) -La réalisation d'un parking pour faire suite au projet abandonné <p>Ces projets nécessitent un haut degré de coordination car les enjeux en présence sont nombreux. La commune souhaite ainsi mettre en place un groupe de travail pour mener une procédure qualifiée.</p> <p>ISOS national village urbanisé de Saint-Imier, périmètre environnant PE III avec un objectif de sauvegarde « B »</p>			Suffisante	C	8.00	.00	.00	Coordination en cours	Plusieurs plans de quartiers en cours d'élaboration.

Secteurs d'importance cantonale et régionale pour la restructuration des zones habitat ou mixte

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.2		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
U6-02		U-RD Secteur à réabilité ou à densifier	

Carte



Description de la mesure

La région définit les zones d'habitat qui ont une importance régionale en cas de restructuration. Les sites inscrits dans ce type de mesures et qui sont reconnus d'importance cantonale dans la synthèse des CRTU que le canton réalise peuvent bénéficier, lorsqu'une phase concrète de planification démarre, d'une subvention cantonale pour lesdits travaux de planification.

Opportunité et utilité

En cas d'évolution sur ces sites, le suivi par la région est important puisque les besoins en zones à bâtir peuvent être considérablement modifiés en cas de projets immobiliers.

Indiquer les secteurs de restructuration qui pourraient avoir des effets d'importance régionale voire cantonale en cas de projet de restructuration globale.

Procéder au suivi de ces sites.

Coûts (Mio CHF)	Clé de financement
-----------------	--------------------

Responsabilité	Autres organes concernés
----------------	--------------------------

Communes	Région
----------	--------

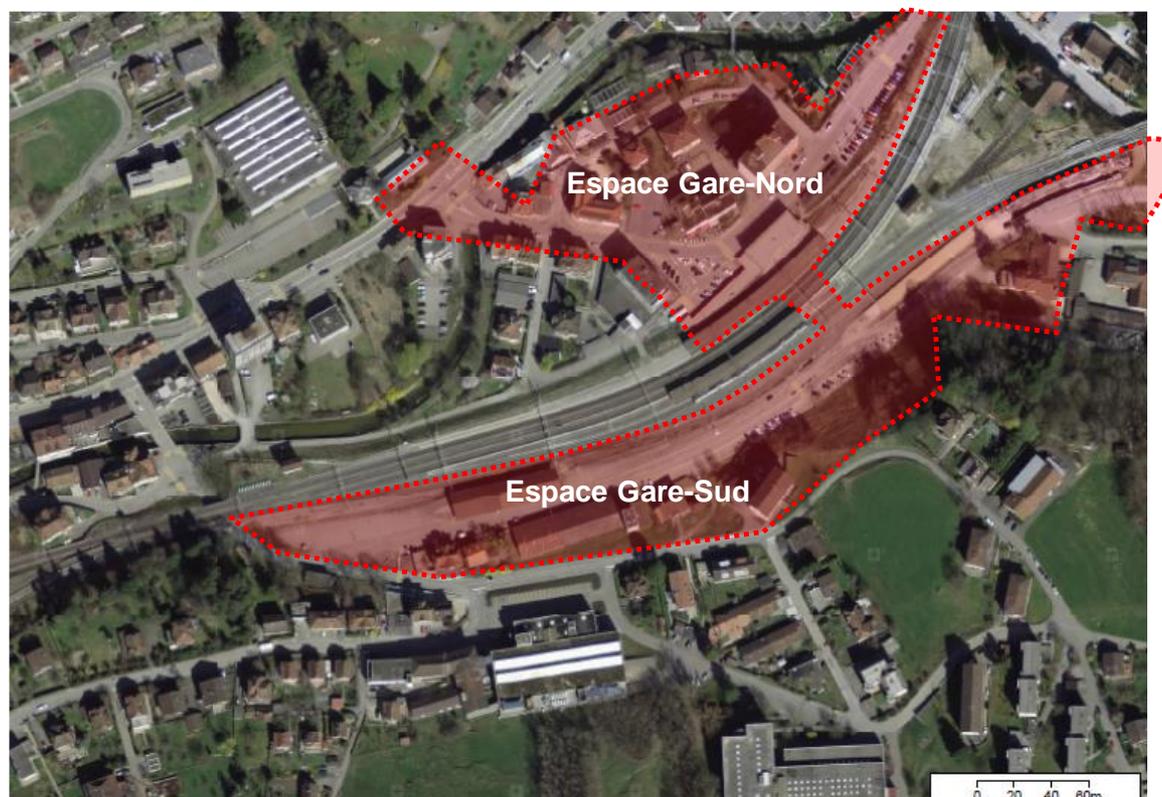
Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

Moutier, Aménagement des « Espaces Gare », secteur d'importance cantonale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.2.1			Horizon A
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U6-02.01		Moutier	

Carte



Description

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

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

La commune de Moutier considère ce projet comme prioritaire, il figure dans son programme de législature 2015-2018 et le conseil municipal a donné son accord le 2 février 2016 pour le lancement de la procédure urbanistique.

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

Ce projet est proposé comme étant d'importance cantonale dans la synthèse cantonale qui doit être approuvée fin 2016. C'est pourquoi, d'un point de vue régional, nous pouvons considérer cette mesure comme étant une coordination réglée, sous réserve de son inscription dans le plan directeur cantonal.

Sans entrer dans le détail du projet actuel (état : étude préalable, juin 2015) qui doit se réaliser par étapes et dans le cadre fixé par une Zone à planification Obligatoire (ZPO), on relèvera les 3 principaux éléments suivants :

Dans l'Espace Gare-Nord, la requalification comprend des mesures concernant la réorganisation du trafic motorisé, la circulation des piétons, les arrêts de bus et le stationnement. Le but global est aussi de proposer une meilleure qualité des espaces publics.

Dans l'Espace Gare-Sud, les objectifs sont plutôt de favoriser le développement mixte (économie et habitat) en mettant à profit le fait que ce secteur est actuellement en pleine mutation (groupe de

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

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

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

La planification globale de ce secteur doit permettre d'augmenter la qualité et la densité du tissu bâti.

La région estime que la planification doit viser un indice d'utilisation du sol entre 0.9 et 1.2.

Opportunité et utilité

Redonner – via un processus de requalification – une dynamique positive pour toute la ville de Moutier et en particulier pour l'Espace-gare est un enjeu important pour le Jura bernois.

La mesure aura d'autant plus d'impact régional si la restructuration et les nouvelles constructions sont réalisées aux endroits prévus dans l'étude préalable (juin 2015) et permettent d'offrir des logements et des places de travail dans un secteur présentant la meilleure qualité de desserte du Jura bernois.

Le statut de secteur d'importance cantonale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes, défini par la fiche A_08 du plan directeur cantonal, permet à la commune de ne pas comptabiliser ces terrains dans ses quotas de réserves de zones à bâtir.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

État de planification

Étape de mise en œuvre

Planification en cours

1. Validation du projet de financement (par étapes) par la commune de Moutier.
2. Planification via une ZPO
3. Réalisation par étapes
4. Durant tout le processus, coordination avec d'autres mesures de la CRTU (notamment station Bike and Ride).

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

OACOT

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP

Suffisante

Superficie (ha)

4.80

Qualité de desserte TP

B

Mise en zone (ha)

.00

SDA (ha)

.00

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination réglée

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Réalisation d'une station B+R (cf. JB.MC-B.1)

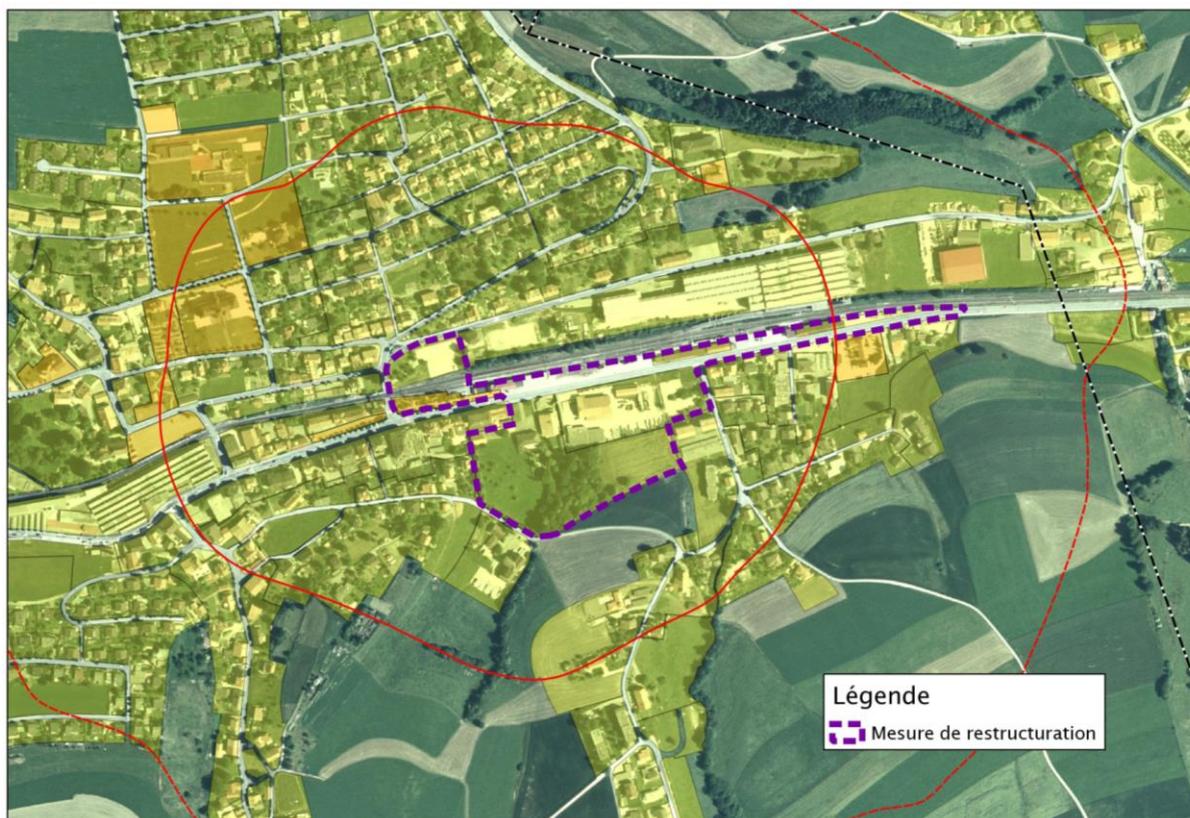
Documents

► Conception Moutier 2030

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.2.2			Horizon B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U6-02.02		Reconvilier	

Carte



Description

Cette mesure est un regroupement de différentes propositions et se base sur les éléments suivants:

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

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

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

Opportunité et utilité

Une évaluation de cette mesure est prématurée actuellement. Il est clair que le déplacement des réserves de zone à bâtir de la Vauche vers la gare de Reconvilier est une mesure importante pour répondre aux objectifs d'effets de la CRTU.

Une partie de la mesure est en cours de réalisation avec le projet de mise en zone des Champs

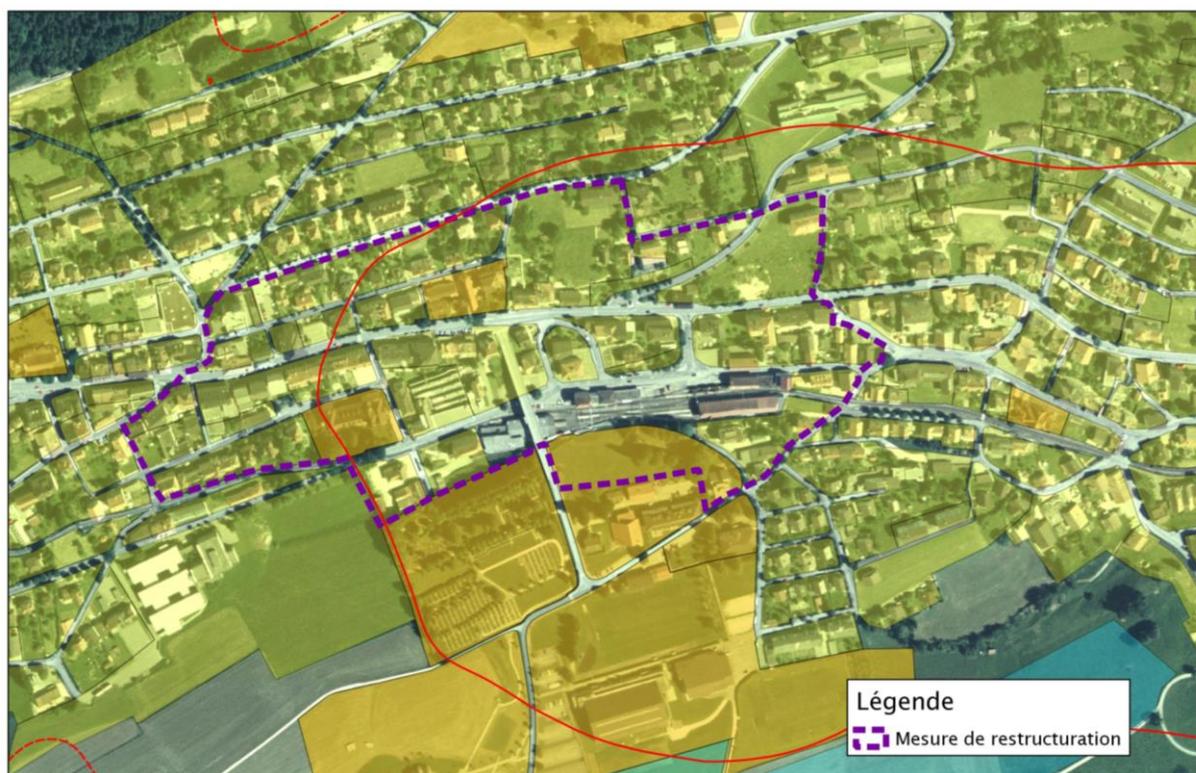
Biains (cf. mesure JB.U-DH.2.2)

Coûts (Moi CHF)		Clé de financement	
État de planification		Étape de mise en œuvre	
Planification en cours		<p>1. Ce projet d'ensemble est conséquent et se prolongera sur de nombreuses années. Dans un premier temps la commune et la région doivent en discuter.</p> <p>2. La commune devra dans un premier temps revoir l'ensemble de son PAL et rendre les terrains disponibles avant que les étapes d'un projet d'ensemble et les mesures parallèles sur les routes ne puissent être mises en œuvre.</p> <p>3. Vu les démarches complexes à mener pour réaliser un tel projet et les conflits potentiels, un processus participatif est nécessaire.</p>	
Responsabilité		Autres acteurs	
Commune		OACOT	
Coordination transports et urbanisation			
Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	5.20
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone (ha)	.00
		SDA (ha)	.00
État de coordination		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
Coordination en cours			
Besoin de coordination, interdépendance			
Mise à disposition de terrains thésaurisés / sortie de terrains de la zone à bâtir / processus de densification dans des zones déjà construites.			
Ensemble bâti C et plusieurs objets du RA			
ISOS national village urbanisé de Reconvilier, périmètre P2 avec un objectif de sauvegarde « B » et échappée dans l'environnement EE VI avec un objectif de sauvegarde « B »			
Dépendances et limites avec d'autres mesures			
Reconvilier, La Vauche, secteur en zone à bâtir d'importance régionale destiné à l'habitat retiré de la CRTU en 2017			
U4-2.03 – Reconvilier, Champs Biains, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée à l'habitat			
JB.TIM-MàN.3			
Documents			
► Projet-pilote de Centres en réseau ► Projet Espace-gare ► ISOS et RA			

Tramelan, Gare et alentours, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.2.3			Horizon B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
U6-02.03		Tramelan	

Carte



Description

La restructuration doit permettre d'augmenter la qualité et la densité du secteur. La région estime que l'urbanisation doit viser une densité d'utilisation d'au minimum 0.8.

Opportunité et utilité

La commune travaille partiellement sur cette mesure. Parallèlement, toute la zone au sud des voies devrait aussi faire l'objet de réflexions d'ensemble (cf. Mesures U3-01.02)

Coûts (Moi CHF) Clé de financement

État de planification

Étape de mise en œuvre

1. Projet par étapes et en fonction des opportunités
2. Vu les démarches complexes à mener pour réaliser un tel projet et les conflits potentiels, un processus participatif est nécessaire.

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

OACOT

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	15.00
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone (ha)	.00
		SDA (ha)	.00

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination en cours

Saint-Imier, Nord de la gare, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-RD.2.4			Horizon B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
		Saint-Imier	

Carte



Description

Demande formulée par la commune de Saint-Imier lors de la phase d'information-participation de la CRTU 2021. La restructuration doit permettre d'augmenter la qualité et la densité du secteur. La région estime que l'urbanisation doit viser une densité d'utilisation d'au minimum 1.

Opportunité et utilité

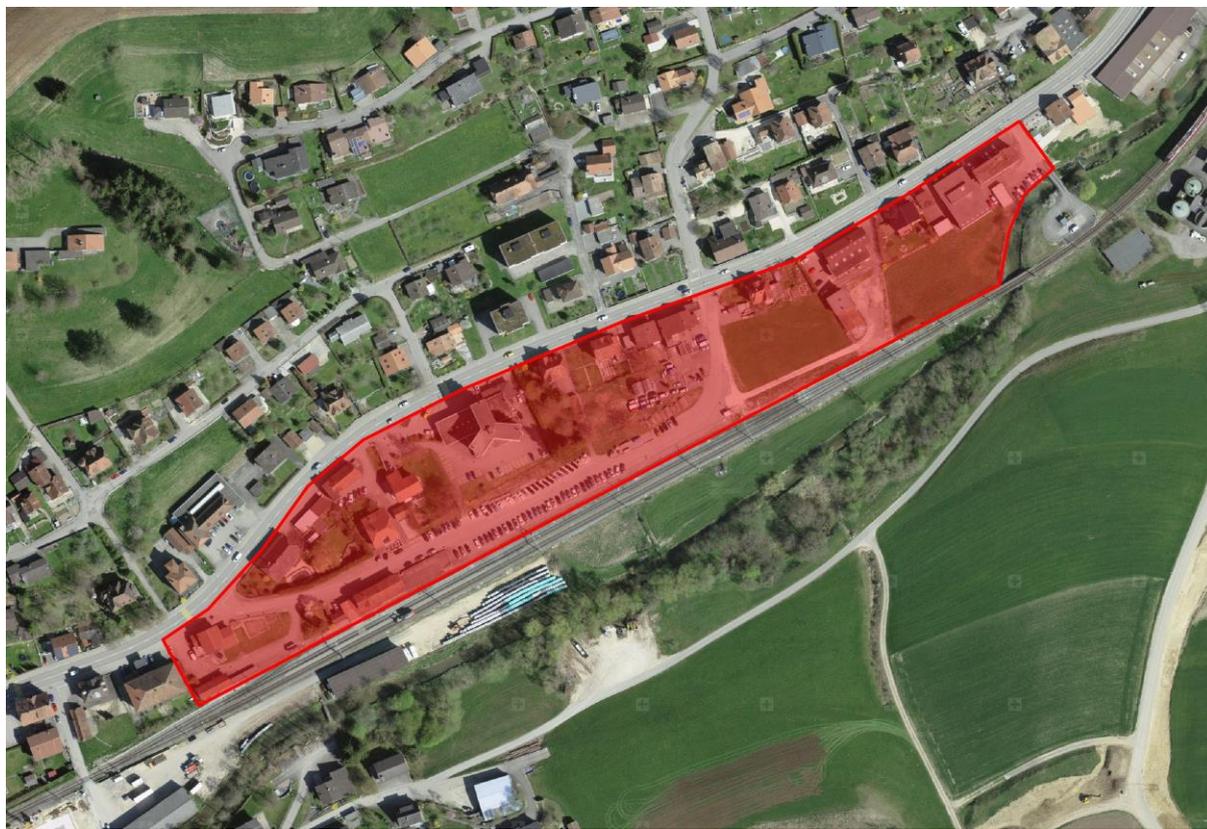
Ce secteur est relativement dynamique et nécessite une vision d'ensemble afin de garantir une cohérence à sa restructuration.

Coûts (Moi CHF)		Clé de financement	
État de planification		Étape de mise en œuvre	Impliquer le Service archéologique cantonal
Responsabilité		Autres acteurs	OACOT
Commune			
Coordination transports et urbanisation			
Ensemble bâti A, D et plusieurs objets du RA			
ISOS national village urbanisé de Saint-Imier, périmètre P1 avec un objectif de sauvegarde « B » et ensemble E1.1 avec un objectif de sauvegarde « A »			
Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	4.50
Qualité de desserte TP	C	Mise en zone (ha)	.00
		SDA (ha)	.00
État de coordination		Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale	
Information préalable			

Court, Espace gare, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes

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

Carte



Description

L'espace gare actuel est une friche ferroviaire qui présente un grand potentiel de développement. En effet, la grande surface qui était dévolue au transbordement du bois n'a, aujourd'hui, plus aucune utilité pour les CFF.

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

Opportunité et utilité

Ce projet de développement aurait notamment les avantages suivants :

- Nouvelle zone de construction (mixte) pour le village, voire la région ;
- Revalorisation d'un secteur en friche (actuelle place de la gare) ;
- Proximité directe avec les transports publics ;
- Proximité avec la Birse et son futur espace de détente (plan d'aménagement des eaux de la Birse) via un sous-voie ;
- Collaboration fructueuse entre les CFF et la commune.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

État de planification

Etude préliminaire

Étape de mise en œuvre

1. La commune intègre le périmètre du quartier de la gare au processus de planification de la révision du plan d'aménagement local.
2. La commune délimite une zone à planification obligatoire ZPO gare avec des principes d'aménagement sectoriels.

3. La commune établit un concept d'aménagement comme directives en soutien au règlement d'affectation et de construction.

Responsabilité
Commune

Autres acteurs
OACOT ; Région

Coordination transports et urbanisation

Desserte TP	Suffisante	Superficie (ha)	3.4
Qualité de desserte TP	D	Mise en zone (ha)	0.0
		SDA (ha)	0.0

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination en cours

Besoin de coordination, interdépendance

Plan directeur des Eaux de la Birse

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.U-DA.2.1 Court, La Nancoran, secteur d'importance régionale pour la mise en zone destinée aux activités

JB.TP-FL.09 Court – gare

Documents

► Etude préliminaire Proposition de restructuration du quartier de la Gare

Offre, répartition et financement des équipements publics

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

Description

La planification de l'urbanisation et des transports doit tenir compte des équipements publics supracommunaux et régionaux existants. Les nouveaux besoins doivent s'intégrer harmonieusement et correspondre aux objectifs de concentration des activités et de qualité de desserte.

D'autres réflexions peuvent avoir lieu dans les prochaines années en fonction d'opportunités ou de besoins particuliers (par exemple, infrastructures pour entreposer du bois).

Pour l'instant, cette Fiche de mesure donne la liste des infrastructures d'importance régionale existante et représente donc une situation initiale.

1. Les équipements publics déterminants d'importance régionale sont en particulier:

Formation :

- Centres d'enseignement supérieur (écoles secondaires) : Moutier, Malleray, Reconvilier, Tavannes, Tramelan, Corgémont, Courtelary, Saint-Imier, La Neuveville, Bellelay
- Centres de formation de Moutier : école de maturité spécialisée (EMSp) / Centre professionnel artisanal et industriel du Jura bernois (CPAI-JB) / Ecole prévôtoise
- Centre de formation de Saint-Imier : Ecole de musique du Jura bernois (EMJB), Haute Ecole Arc Ingénierie, Centre professionnel artisanal et industriel du Jura bernois (CPAI-JB), Lycée technique Baptiste-Savoie (LTSI), Ecole supérieure de commerce (ESC, bientôt plus qu'à Tramelan), Ecole Professionnelle de Saint-Imier - l'EPSI, Centre Technique du Moule (CTM), Institut interdisciplinaire de recherche appliquée et de transformation technologique TT-Novatech, Centre de formation des professions de la santé (CEFOPS)
- Centres de formation et d'activité de Tramelan : Centre de documentation, de formation et de formation continue du CIP, Centre professionnel Commercial du Jura bernois (CPC-JB), zone d'activité du CIP – REGENOV.
- Centre de formation de La Neuveville : école supérieure de commerce

Sport / Culture

- 3 piscines en pleine air (Moutier, Saint-Imier, Tramelan)
- 2 piscines couvertes (Valbirse, Saint-Imier)
- 3 patinoires couvertes (Moutier, Saint-Imier, Tramelan)
- 2 anneaux d'athlétisme (Moutier, Saint-Imier)
- Plage et activités nautiques à La Neuveville
- 2 centres polysports (Moutier, Plateau de Diesse)
- 12 centres culturels (La Neuveville, Moutier, Plateau de Diesse, Saint-Imier, Tavannes)
- Forum de l'Arc à Moutier

Santé publique

- Hôpital du Jura bernois (sites de Moutier et de Saint-Imier)
- Homes (équipement dont la planification au niveau régional est maintenant obligatoire)
- Bellelay (centre psychiatrique)

2. À tous les échelons (communes, agglomération, canton), les planifications tiennent compte des besoins d'exploitation et d'espace des équipements publics supracommunaux.

3. La région coordonne l'implantation de nouveaux équipements publics d'importance régionale.

Opportunité et utilité

Prendre en compte d'une part les besoins publics dont l'importance est supracommunale ou régionale et d'autre part le choix de l'emplacement pour les nouveaux besoins publics supracommunaux et régionaux.

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

Situation initiale

Documents

- Rapport sur les infrastructures sportives d'importance régionale dans le Jura bernois 2020 ►
 - Contrats de prestation BSJB Culture 2020
-

Urbanisation vers l'intérieur

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

Description de la mesure

Avec la nouvelle LAT, le dimensionnement des zones à bâtir dans les communes doit répondre aux besoins pour les besoins des 15 prochaines années. Les réserves existantes dans la zone à bâtir doivent être utilisées avant de pouvoir mettre en zone de nouveaux secteurs.

La votation sur la LAT provoque des changements dans la législation (Loi sur les constructions) ainsi que des modifications dans le plan directeur cantonal – notamment la Fiche A_01 concernant le dimensionnement de la zone à bâtir.

La grande majorité des communes du Jura bernois ne pourra pas ouvrir de nouvelles zones à bâtir ces prochaines années. Il est donc nécessaire que les communes s'organisent au niveau de leur règlement et lors de la révision de leur PAL pour répondre aux nouvelles exigences.

La problématique de l'aménagement du territoire sera un élément très important ces prochaines années pour les communes. Une vision d'ensemble de la problématique est nécessaire afin que les communes puissent prioriser leurs actions. C'est dans ce contexte que les propositions de mesures de cette nouvelle Fiche de la CRTU sont formulées.

Opportunité et utilité

La mise en application de cette fiche doit encore être améliorée, tant à l'échelle communale qu'au niveau du soutien de la région dans cette tâche.

Encourager la densification du milieu bâti dans le respect des qualités urbanistiques, de l'environnement et environnementales.

Assurer un bon échange d'informations et de pratiques entre la région et les communes.

Inciter les communes à utiliser les outils existants et à gérer au mieux les problématiques de l'urbanisation interne.

Coûts (Mio CHF)	Clé de financement
-----------------	--------------------

Responsabilité	Autres organes concernés
Communes	Région

Dépendances et limites avec d'autres mesures

U1-02

Documents

► PAL de Tavannes en cours de révision ► PAL de Loveresse ► Conception directrices de Saint-Imier et Moutier ► Plan directeur cantonal 2030 et Loi sur les constructions ► Co-citoyenneté : une intégration innovante et ambitieuse de la population pour une u

Echange d'informations					Tâche permanente
N° CRTU	Code ARE	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.8.1		Région	Communes	Situation initiale	Echange d'information et mise en ligne des bons exemples de la région permettant la densification (politique foncière, plans directeurs communaux, etc.).

Adaptation de la réglementation					Horizon A
N° CRTU	Code ARE	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U-A.8.2		Communes		Coordination en cours	La nouvelle Loi sur les constructions est intégrée dans la réglementation communale.

Conception directrice et plan directeur communal					Horizon A
N° CRTU	Code ARE	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U8-A.8.3		Communes	Région	Coordination en cours	<p>Une Conception directrice ou un projet de territoire est utile pour toutes les communes ; cette mesure a un lien avec la politique foncière, mais aussi avec d'autres thèmes comme la mobilité par exemple.</p> <p>Les communes du Jura bernois établissent une politique foncière afin de se créer une marge de manœuvre dans leur aménagement local.</p>

Compensation régionale de terrains à bâtir					Horizon A
N° CRTU	Code ARE	Responsabilité	Autres acteurs	État de coordination	Description
JB.U8-A.8.4		Région	Communes	Information préalable	Un mécanisme de compensation régionale de terrains à bâtir en zone H, M, C est mis en place par la région, mais uniquement sur demande des communes et en cas de besoins avérés

Coordination entre urbanisation et politique du 3ème âge

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.U-A.9			Tâche permanente
Ancien n°		Catégorie	
U9		U-A Urbanisation autre	

Description

La population des personnes du 3ème et 4ème âge augmente dans le Jura bernois – comme ailleurs en Suisse. Le vieillissement de la population provoque des impacts sur les collectivités qui doivent être anticipés au mieux.

La création de logements adaptés et de logements protégés permet de réduire les charges sociales (coûts de ces logements moins élevés que dans les EMS) et constituent une meilleure solution pour une catégorie de la population âgée.

La gestion de certains points de la politique du 3e âge est transférée du canton aux régions à partir de 2016 ; cette Fiche de mesure vise à faire le lien entre cette politique et l'aménagement du territoire dans le Jura bernois.

On relèvera que selon la commission du 3e âge du Jura bernois le nombre de logements dits adaptés est presque suffisant au vu des nombreuses réalisations récentes dans les communes du Jura bernois, mais la qualité de certains de ces logements et leur environnement peuvent encore faire l'objet de mesures de la part des autorités communales.

Opportunité et utilité

Ce type de tâches relève des travaux de la commission 3e âge active au sein de Jb.B. Certaines communes ont mis en place un conseil des aînés récemment, avec un fort succès.

La commission 3e âge du Jura bernois a mis en place en 2019 un certificat de reconnaissance pour appartements avec services dans le Jura bernois. Ce certificat permet de garantir une qualité minimale et le respect de certains critères dans les logements pour les personnes âgées.

L'évaluation que la région fait de cette Fiche de mesure est donc positive.

Encourager les communes-centres à anticiper le vieillissement de la population par des mesures d'urbanisation

Faire le lien entre politique du 3ème âge dans le Jura bernois et aménagement du territoire.

Coûts (Moi CHF)	Clé de financement
-----------------	--------------------

Étape de mise en œuvre

1. Les communes-centre (niveau 3 et 4) prennent des mesures afin que les besoins en logements protégés et en logements adaptés soient suffisants dans le Jura bernois.

2. La Région recommande aux communes de niveau 3 et 4 de considérer cette thématique lorsqu'elles révisent leur aménagement local.

3. Les logements de ce type et de qualité élevée sont créés dans des environnements favorables, soit dans les zones centres, bien desservies d'un point de vue des services et des transports publics et sans obstacles architecturaux ou topographiques.

Responsabilité	Autres acteurs
Communes	Région

Coordination transports et urbanisation

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

Coordination en cours

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

► Besoins en logements adaptés (étude commission du 3ème âge du Jura bernois).

Limites régionales à l'urbanisation sans marges de manœuvre

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

Description

La carte de la CRTU intègre les limites à l'urbanisation définies dans les Plans directeurs régionaux de l'ARJB et de l'ACJ en vigueur. Les limites régionales contraignantes figurent sur la carte CRTU.

Opportunité et utilité

Le développement local tient compte de la préservation de portions de paysages importantes et présentant vis-à-vis du paysage ouvert des contours clairs et bien structurés. Le contour du développement urbain évite le mitage (étalement urbain, fusion de noyaux urbains) et induit si possible un développement urbain dense et centré sur les zones bien desservies par les transports publics.

Les limites actuelles définies dans les plans directeurs régionaux encadrent le développement urbain à long terme. Etant donné la votation sur la LAT, la plupart des communes du Jura bernois ne pourront pas étendre leurs zones à bâtir ces 15 prochaines années au moins ; ainsi il n'est pas nécessaire d'apporter d'éventuelles modifications à ces limites dans le cadre de la 2ème CRTU. Le maintien de ces limites régionales à l'urbanisation est nécessaire à long terme.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

Étape de mise en œuvre

1. Les communes prennent en compte les limites importantes à l'urbanisation définies dans les CRTU lors de la révision de leurs PAL. Les limites en coordination réglée sont reprises des plans directeurs régionaux et sont coercitives pour les autorités communales et cantonales. Les autres limites définies sur la CRTU ne sont pas contraignantes.

2. La définition des limites régionales ne remet pas en cause le fonctionnement de révision des Plans d'aménagements locaux (PAL) des communes qui est sous la responsabilité de l'OACOT. Dans le cadre de cet exercice, les communes doivent toujours prendre en compte les conditions énoncées dans le plan directeur cantonal (Fiche de mesures A_01).

3. Les communes décident du développement urbain local dans le cadre de la marge de manœuvre désignée sur la carte CRTU. Des écarts dans la limitation de la marge de manœuvre sont tolérés pour autant que des données locales (comme la topographie, des stratégies d'urbanisation ou des conditions-cadre liées à l'équipement) les justifient et que l'intégrité des surfaces agricoles et les espaces verts soit préservée.

4. Les limites d'urbanisation importantes des localités désignées sur la carte du plan directeur sont déterminées dans les détails en fonction de considérations d'ordre local, topographique et d'aménagement urbain (forme et emplacement de bâtiments, plantations).

5. Le Canton devra fournir à terme des indications claires pour que les organismes chargés de réaliser les CRTU puissent revoir à l'échelle régionale les limites à l'urbanisation.

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

Coordination en cours

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.U-A.8 (urbanisation vers l'intérieur).

Documents

ISOS, PAL et Projets de territoire communaux

Limites régionales à l'urbanisation avec marges de manoeuvre (non contraignantes)

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

Description

La carte de la CRTU intègre les limites à l'urbanisation d'importance régionale, non contraignantes. Les limites régionales contraignantes figurent sur la carte CRTU.

Opportunité et utilité

Le développement local tient compte de la préservation de portions de paysages importantes et présentant vis-à-vis du paysage ouvert des contours clairs et bien structurés. Le contour du développement urbain évite le mitage (étalement urbain, fusion de noyaux urbains) et induit si possible un développement urbain dense et centré sur les zones bien desservies par les transports publics.

Les limites régionales encore non contraignantes seront à faire approuver afin de renforcer les limites existantes dans le cadre de la nouvelle politique d'aménagement du territoire.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

État de planification

Étape de mise en œuvre

1. Le Canton devra fournir à terme des indications claires pour que les organismes chargés de réaliser les CRTU puissent revoir à l'échelle régionale les limites à l'urbanisation, qu'elles soient contraignantes ou non.

Responsabilité

Autres acteurs

Communes

Région

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination en cours

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.U-A.8 (urbanisation vers l'intérieur).

Documents

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

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

Description de la mesure

Concernant les itinéraires de cyclotourisme :

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

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

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

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

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

Concernant les itinéraires de VTT :

La planification d'itinéraires VTT est un besoin avéré pour le tourisme dans le Jura bernois d'une part, et d'autre part le Plan sectoriel Vélo du canton de Berne indique de manière contraignante que les régions sont compétentes en ce qui concerne la signalisation des itinéraires VTT.

Opportunité et utilité

Avoir une vision d'ensemble des réalisations dans le domaine de la mobilité douce dans le Jura bernois, coordonner les différents domaines de la mobilité douce (surtout entre trafic pour le cyclotourisme et trafic pour le vélo au quotidien) et réagir en cas d'évolution des besoins.

- Favoriser les mesures par paquets
- Favoriser la réalisation des mesures et permettre un suivi des réalisations via la CRTU.
- Pouvoir donner une information aussi claire que possible aux communes sur la durée.
- Renforcer l'utilisation des TP et la qualité de vie.
- Examiner la création d'un fonds pour gérer l'entretien des infrastructures hors des routes cantonales.

Coûts (Mio CHF)	Clé de financement
Responsabilité OPC-AIC	Autres organes concernés Région

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Les tronçons prévus à l'intérieur de l'espace réservé aux eaux devront être planifiés en collaboration et en coordination avec l'OPC.

Documents

Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance nationale n°7						Horizon A
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Clé de financement	État de coordination
JB.T-D.3.1		Renan ; La Ferrière ; Saint-Imier	OPC-AIC	Communes ; Propriétaires fonciers	Coût à charge du canton uniquement pour la mesure JB.MD-V.4 Coût à charge de la commune (avec subventionnement possible) pour l'itinéraire alternatif entre Les Breuleux et Le Cerneux-Veusil	Coordination en cours

Description

L'itinéraire national n°7 de SuisseMobile va en 6 étapes de Bâle à Nyon et est appelé « Route du Jura ». Durant l'étape 3 qui va de Saignelégier à La Chaux-de-Fonds cet itinéraire traverse une portion du Jura bernois (Mont-Soleil – Montagne du Droit de Sonvilier – La Cibourg).

Une mesure importante à réaliser pour cet itinéraire concerne le croisement avec la route cantonale à La Cibourg. Elle est décrite sous les mesures en faveur de la mobilité douce (JB.MD-V.4) car elle concerne la route cantonale. En dehors de cette mesure à La Cibourg, un autre tronçon problématique se situe sur la route cantonale entre Les Breuleux et La Cerneux-Veusil. Les cantons du Jura et de Berne, respectivement les communes de Muriaux et de Saint-Imier, planchent sur différentes variantes pour éviter cette route dangereuse. Néanmoins, aucune solution consensuelle n'a émergé à ce jour.

Utilité	Étape de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents
Améliorer la sécurité de l'itinéraire national 7 selon projet SuisseMobile 2030, améliorer dans le même temps la situation pour les piétons. Cette mesure reprend la mesure d'optimisation de l'itinéraire proposée dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste (mesure n° 152). Ces points noirs pour le cyclotourisme doivent être supprimés dans les meilleurs délais.	1. Définition d'un itinéraire alternatif entre Les Breuleux et La Cerneux-Veusil 2. Elaboration d'un projet et réalisation 3. Réalisation des travaux dès que possible	JB.MD-V.4	► Plan sectoriel Vélo ► Itinéraires nationaux, régionaux et locaux, ©SuisseMobile

Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°23						Horizon A
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.T-D.3.2		Saicourt ; Corgé- mont ; Tavannes ; Tramelan	Commune	Propriétaire de la route	.06	Coordination en cours
Description						
<p>L'itinéraire régional n°23 de SuisseMobile conduit en 2 étapes de Bâle à Tramelan et est appelé « Bâle – Franches-Montagnes ». Cet itinéraire passe dans le Jura bernois via les gorges du Pichoux - le Petit-Val – Bellelay - (Les Genevez JU) – Les Reussilles et se termine à Tramelan.</p> <p>Deux corrections sont proposées sur cet itinéraire. Elles correspondent aux mesures n°153 et 176 du Plan sectoriel Vélo.</p> <p>Entre Bellelay et Les Genevez (JU), des tronçons de route sont rectilignes et la route est peu large. Ainsi, la sécurité des cyclistes, notamment à la montée, est mauvaise.</p> <p>PSV 153 : Une possibilité de déviation par Béroie a été proposée et reprise dans le Plan sectoriel Vélo. Elle permet de passer dans des endroits plus attractifs pour les cyclotouristes. Seuls quelques ectomètres devraient être améliorés afin que les cyclistes puissent emprunter cet itinéraire. Nous partons d'une estimation de 150.- par mètres pour réaliser cette amélioration (pas de revêtement en dur nécessaire) + 6'000 CHF pour aussi retoucher la route entre la fin des Genevez et l'entrée dans la forêt.</p> <p>PSV 176 : Un prolongement de l'itinéraire n° 23 jusqu'à Tavannes, en passant par Jeanbrenin, est proposé et retenu dans le Plan sectoriel Vélo. Ce tronçon doit être coordonné avec la mesure JB.T-D.03.04 (itinéraire 54), qui prévoit également un déplacement en direction de Jeanbrenin.</p>						
Utilité			Étape de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents	
<p>Une amélioration constante des parcours pour le cyclotourisme renforce l'image positive et l'attrait du Jura bernois dans ce domaine d'activité touristique. Le tronçon de Saicourt constitue également un itinéraire quotidien assurant une fonction de réseau cantonal</p>			<ol style="list-style-type: none"> 1. Consultation du Canton du Jura, entente sur le partage des coûts de réalisations 2. Inscription dans le Plan du réseau routier en tant que coordination réglée, dès que la participation financière côté JU est validée et que la participation de la commune de Saicourt est aussi validée. 3. Réalisation des travaux, sous la responsabilité de la commune. 	<p>► Plan sectoriel Vélo (approuvé en décembre 2014), prise de position de l'ARJB relative à ce Plan sectoriel ► Itinéraires nationaux, régionaux et locaux, ©SuisseMobile ► Coûts occasionnés par la construction des infrastructures de mobilité douce les plus courantes, 2010, OFROU</p>		

Mesure sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°50						Horizon B
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.T-D.3.3		La Neuveville	Communes	OPC-AIC ; Région ; Canton de Neuchâtel ; JbT ; TBS ; SuisseMobile ; Propriétaires privés		Information préalable

Description

L'itinéraire régional n°50 de SuisseMobile conduit en 5 étapes de Genève à Olten et est appelé « Route du pied du Jura ». Cet itinéraire ne passe pas dans le Jura bernois, mais le projet serait de déplacer l'itinéraire actuel qui suit la rive sud du Lac de Biemme à la rive nord, en lien notamment avec la réalisation des tunnels ferroviaires et routiers à Gléresse et Douanne. Ainsi cet itinéraire passerait par La Neuveville. Cette mesure est proposée dans le Plan directeur sectoriel Vélo (mesure n°141).

Le suivi de la mesure est assuré non pas par Jb.B mais par l'association seeland.biel/bienne, principalement concernée par ce tronçon.

Utilité	Étape de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents
<p>Une amélioration constante des parcours pour le cyclotourisme renforce l'image positive et l'attrait du Jura bernois dans ce domaine d'activité touristique.</p> <p>Améliorer l'attractivité de l'itinéraire régional 50 en le faisant passer par la rive nord du Lac de Biemme. réaliser sur tout ce tronçon (Bienne – Le Landeron) une piste cyclable attrayante.</p>	Définies par s.b/b.		<p>► Plan sectoriel Vélo</p> <p>► Itinéraires nationaux, régionaux et locaux, ©SuisseMobile</p>

Mesure sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°54						Horizon B
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.T-D.3.4		Cormoret ; Courtelary ; Cortébert ; Corgémont ; Sonceboz-Sombeval ; Tramelan ; Tavannes ; Court	Communes	OPC-AIC ; Région ; Canton de Soleure ; JbT ; PRC	.10	Information préalable

Description

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

Cette mesure constitue une optimisation de l'itinéraire 54 comme préconisé dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste (mesures n° 92 et 150).

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

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

Utilité	Étape de mise en œuvre	Documents
<p>Une amélioration constante des parcours pour le cyclotourisme renforce l'image positive et l'attrait du Jura bernois dans ce domaine d'activité touristique.</p> <p>Améliorer l'attractivité de l'itinéraire régional 54 en le faisant passer par des itinéraires où le trafic motorisé est peu présent.</p> <p>Rendre l'itinéraire plus facile à pratiquer et plus sécurisé, de manière à améliorer son attractivité pour les familles.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le changement d'itinéraire proposé nécessite le renforcement d'un chemin agricole en terre battue sur la Montagne du Droit, dans un pâturage boisé entre la Bise de Corgémont et la Bise de Cortébert, sur une distance de 700 mètres. 2. Une estimation des coûts (700 mètres à 150 CHF le mètre = environ 100'000 CHF) doit être affinée et le contact avec les propriétaires fonciers est à réaliser par les communes. 3. Jb.B a proposé d'intégrer cette mesure dans les mesures à réaliser en relation avec le parc éolien de Jeanbrenin, dont le plan de quartier est en cours de réalisation. 4. Une coordination et une information avec tous les partenaires est nécessaire (milieux agricoles, parc régional Chasseral, Pro Natura, commission des pâturages boisés, JBT, communes, etc.). Il est nécessaire de faire en sorte que ce chemin ne puisse pas être utilisé par des voitures. 	<p>► Plan sectoriel Vélo ► Itinéraires nationaux, régionaux et locaux, ©SuisseMobile</p>

Mesures sur l'itinéraire SuisseMobile d'importance régionale n°64						Horizon A
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.T-D.3.5		Sauge ; Péry- La Heutte ; Valbirse	OFROU ; Commune	Communes ; OPC- AIC ; Région ; Suis- seMobile		Coordination réglée

Description

L'itinéraire national n°64 de SuisseMobile va en 4 étapes de Kandersteg à Boncourt et est appelé « Lötschberg - Jura ». Durant l'étape 3 qui va de Bienne à Delémont, l'itinéraire traverse le Jura bernois par les Cluses du Taubenloch, puis celles de Court et de Moutier. Cette itinéraire constitue également un tronçon de la voie cyclable appelée la francovélosuisse via Boncourt – Delle – Belfort (Euro-Vélo 6) et constitue donc un élément structurant d'importance.

Actuellement, au vu de la situation dans les gorges du Taubenloch, l'itinéraire SuisseMobile propose de faire le trajet Sonceboz-Bienne avec le train.

Cet itinéraire va connaître des améliorations fortes ces prochaines années, selon les mesures suivantes décrites dans la CRTU : Séparation du trafic lent dans les gorges de Taubenloch (JB.MD-A.6) ; Aménagements pour le cyclotourisme dans les gorges de Court (JB.MD-V.2)

D'autres mesures ponctuelles et en dehors de la route cantonale contribueront aussi à améliorer la qualité de cet itinéraire. Le déplacement de l'itinéraire de cyclotourisme au bord de la Birse dans le cadre du projet Espace-Birse a été signalé et est prévu dans le cadre de la ZPO de ce projet. Ce changement d'itinéraire est une opportunité qui améliore sa qualité. Il est inscrit dans le Plan sectoriel Vélo (n° 175) et est du ressort de la commune.

Par ailleurs, on signalera que l'itinéraire pourrait être un peu amélioré dans la ville de Moutier en passant non plus sur la route cantonale mais par la rue des Oeuches. Cette proposition a déjà été rapportée à l'OPC. L'amélioration de la mobilité douce à Moutier est par ailleurs prévue dans la Conception 2030 de Moutier en lien avec la revitalisation de la Birse qui sera planifiée dans le plan directeur des eaux de la Birse.

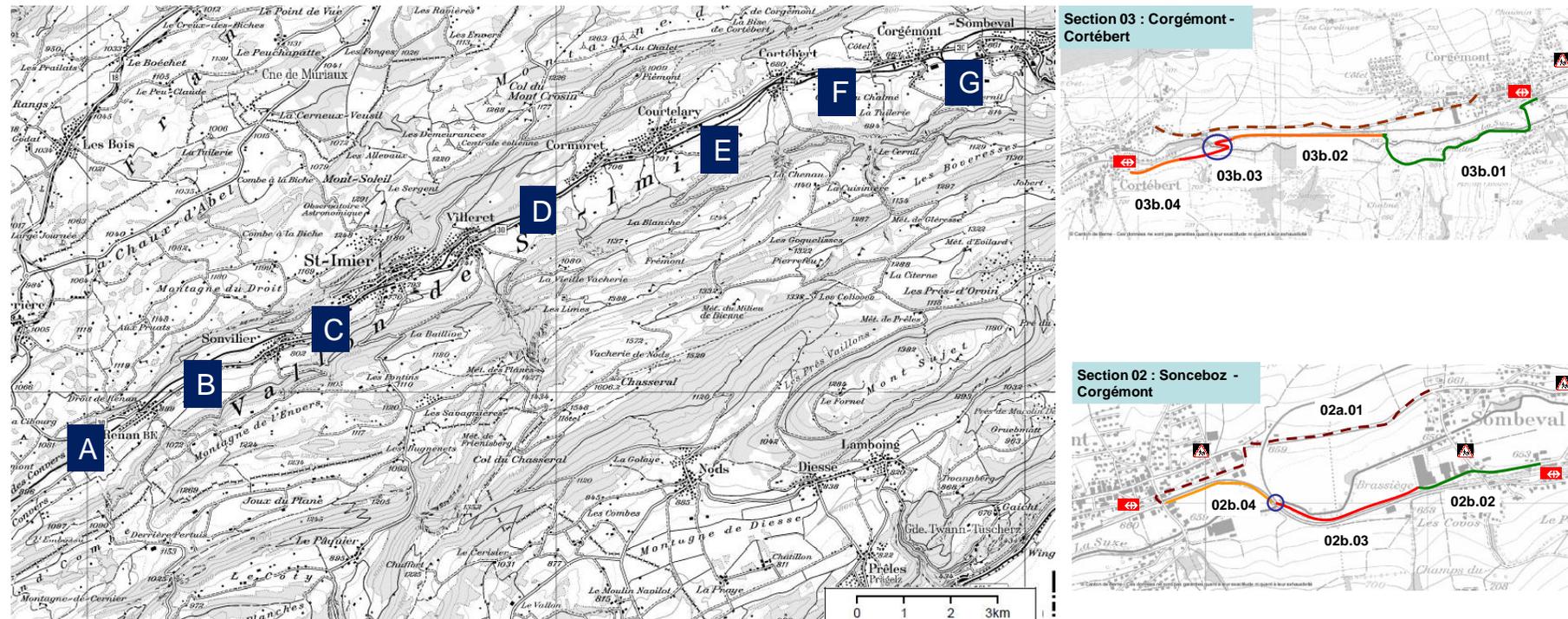
Utilité	Étape de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents
Toutes les mesures sur cet itinéraire sont nécessaires afin qu'il puisse atteindre une cohérence d'ensemble et une qualité élevée. Améliorer la sécurité et l'attractivité de l'itinéraire régional 64. Faire de cet itinéraire une liaison cycliste privilégiée entre le Plateau Suisse et l'itinéraire Euro-Vélo 6, qui relie l'océan Atlantique à la Mer noire.	1. Réalisation du tronçon vers l'Espace-Birse 2. Réalisation par étape des tronçons dans la ville de Moutier en lien avec la revitalisation de la Birse.	Mesure du programme d'agglomération B 11.05	► Plan sectoriel Vélo ► Itinéraires nationaux, régionaux et locaux, ©SuisseMobile ► ZPO Espace Birse ► www.francovelosuisse.com

Nouvel itinéraire de cyclotourisme entre La Chaux-de-Fonds et Bienne

Horizon B

N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.T-D.3.6		Péry-La Heutte, Sonceboz-Sombeval, Corgémont, Cortébert, Courtelary, Cormoret, Villeret, Saint-Imier, Sonvilier, Renan	OPC-AIC	Communes		Information préalable

Carte



Description

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

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

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

Série de mesures Paysage

B. Entre Sonvilier et Renan, l'itinéraire de cyclotourisme ne peut passer par la route (diverses études et essais de l'OPC ont montré que la mise en place de bandes cyclables dans ce secteur créait plus de danger que l'inverse...). Dans ce secteur, une variante par des dessertes agricoles est à privilégier. Une réalisation pourrait se faire en parallèle avec le projet d'améliorations foncières du Vallon de Saint-Imier s'il se réalise.

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

D. Entre Villeret et Cormoret le projet en cours pour réaliser une piste cyclable au bord de la route cantonale (cf. Fiche de mesure JB.MD-V.3). Un passage par des dessertes agricoles pour le parcours de cyclotourisme reste à réaliser même si l'infrastructure sur la route cantonale est créée.

E. Entre Courtelary et Cortébert la piste cyclable existe en dehors de la route cantonale.

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

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

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

Plan sectoriel Vélo n° 149

Utilité	Étape de mise en œuvre	Dépendances et limites avec d'autres mesures	Documents
<p>Un itinéraire de cyclotourisme attrayant sur tout le vallon de Saint-Imier est une infrastructure porteuse d'un point de vue touristique mais aussi pour la qualité de vie des habitants et leurs déplacements en mobilité douce.</p> <p>Créer un réseau cyclable dans le Vallon de Saint-Imier à la fois attrayant pour les visiteurs du parc régional Chasseral (PRC) et pour les habitants du parc (enfants et familles).</p> <p>Intégrer des mesures de valorisation du patrimoine et du paysage à cet itinéraire en collaboration avec le PNRC.</p> <p>Coordination avec les autres domaines de la CRTU (utilisation des TP / zones de loisirs)</p> <p>Dans le cadre du projet de planification agricole / AF qui va débuter en 2016 (Communes de Sonceboz à Villeret), le canton veille à ce que les intérêts du cyclotourisme en particuliers soient pris en compte et cherche des synergies pour promouvoir une utilisation mixte des dessertes nouvelles ou modifiées.</p>	<p>1. Cette mesure est une mesure d'ensemble, elle dépend de la réalisation au préalable d'autres mesures décrites dans la CRTU, notamment la mesure TIM-9 concernant l'infrastructure entre Villeret et Cormoret.</p> <p>2. La mesure dépend aussi d'opportunités, notamment entre Renan et Sonvilier en cas d'amélioration foncières.</p> <p>3. Des démarches plus précises seront à établir en fonction de l'état d'avancement des réalisations dans les différents tronçons de ce futur itinéraire cyclable.</p>		<p>► Plan directeur cantonal ► Plan sectoriel Vélo</p>

Définition., balisage et entretien des parcours VTT dans le Jura bernois						Horizon A
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.T-D.3.7			Jura bernois Tourisme	Région	0.31	Coordination réglée
Description						
<p>Le Plan directeur cantonal (objectif B22) et le Plan sectoriel vélo indiquent que les communes sont chargées de planifier, construire, exploiter et entretenir les itinéraires pour la pratique du VTT, s'ils répondent à un besoin. Le Plan sectoriel Vélo fixe par ailleurs que les régions sont compétentes en ce qui concerne la signalisation des itinéraires VTT : les itinéraires VTT doivent être définis de manière précise sur un plan approuvé par l'OACOT avant que l'OPC ne puisse délivrer les autorisations pour le balisage. Les communes doivent financer tant la réalisation que l'entretien des parcours. Récemment, le Conseil-exécutif s'est dit prêt à soumettre au Grand Conseil une révision de la loi sur les routes afin que les itinéraires de VTT importants soient considérés à l'avenir comme des itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal au sens de l'article 45 LR. Le cadre juridique pourrait donc prochainement évoluer concernant le balisage et les subventions des itinéraires VTT importants.</p> <p>Dans le Jura bernois, les pistes VTT sont beaucoup trop nombreuses à l'heure actuelle, parfois mal signalées, peu attrayantes selon les attentes actuelles des utilisateurs. Pourtant, le Jura bernois est une région idéale pour la pratique du VTT ; l'itinéraire national Bâle-Nyon est un des plus utilisés de Suisse et l'itinéraire régional Weissenstein-Chasseral est aussi très connu. Le besoin d'intervention est donc fort dans le Jura bernois dans ce domaine et des travaux à plusieurs niveaux sont à entreprendre : organisation et financement sur le long terme, révision des tracés, signalétique, valeur ajoutée régionale.</p> <p>Actuellement il y a 17 itinéraires VTT dans le Jura bernois. 1 est d'importance nationale, 1 d'importance régionale, 15 d'importance locale, dont 4 qui figurent sur le site internet de SuisseMobile. Certains itinéraires sont entretenus par des communes, d'autres par le SSEVT, d'autres encore par Berne Rando – Parc régional Chasseral.</p> <p>Un plan directeur sectoriel VTT a été élaboré et approuvé en 2020 par Jb.B pour le Jura bernois. Il propose 8 nouveaux itinéraires sur la base des éléments suivants : liaison avec les TP, attractivité des parcours, mise en valeur des sites touristiques régionaux, etc. La mesure vise aussi à améliorer l'attractivité des itinéraires d'importance nationale et régionale, à l'instar de l'itinéraire d'importance régionale (n°44) qui a récemment fait l'objet d'une refonte afin de passer vers le sommet de Chasseral.</p>						
Utilité	Étape de mise en œuvre		Dépendances et limites avec d'autres mesures		Documents	
Intégrée à d'autres mesures comme prévu dans le programme de mise en œuvre de la NPR 2016-19, la mesure est importante pour la création de valeur ajoutée dans le tourisme au niveau du Jura bernois. Définition de la gouvernance (rôles dans la signalisation, l'entretien, le financement, la collaboration avec les cantons proches et la promotion des parcours VTT). Intégrer les parcours VTT dans la CRTU afin de répondre aux exigences de l'OPC. Coordination avec les autres domaines de la CRTU (utilisation des TP / zones de loisirs)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Travaux de définition des tracés à travers un plan directeur sectoriel. Des accords, notamment avec les propriétaires fonciers, les organisations de protection de la nature et les randonneurs, sont importants à obtenir avant l'intégration des tracés sur la carte CRTU. 2. JbT évalue les coûts d'entretien et les mesures de valorisation des itinéraires VTT, en collaboration avec Jb.B. 3. Proposition de clé de financement pour les coûts d'entretiens auprès des communes. 4. Le cas échéant, des itinéraires pourront être approuvés à des états de coordination différents (par exemple comme coordinations en cours si leur mise en œuvre n'est pas encore approuvée par tous les protagonistes). 		<p>Itinéraires pour le cyclotourisme - Révision de la loi sur les routes prévue lors de la session de septembre 2020.</p>		<p>► Plan sectoriel Vélo ► Itinéraires VTT nationaux et régionaux, ©SuisseMobile ► Programme de mise en œuvre NPR 2016-2019 du Jura bernois ► Plan directeur sectoriel VTT du Jura bernois ► Motion parlementaire du Grand Conseil (déposée le 12.09.2019)</p>	

Zones prioritaires pour la détente et les loisirs

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

Description

Cette mesure vise à coordonner les offres de loisirs avec les éléments d'aménagement du territoire, afin d'orienter les offres dans les secteurs appropriés pour combler ou renforcer les besoins. Des installations/sites bien délimités présentant une importance supralocale ou suprarégionale sont inscrits dans la carte CRTU.

Une étude de base sur les pôles et réseaux touristiques dans le Jura bernois est en cours d'élaboration par Jb.B. L'étude de base fait la distinction entre plusieurs types de développements touristiques et territoriaux. Une fois l'étude de base adoptée, son contenu spatial pourra être repris dans la CRTU. Il est en particulier prévu que la CRTU règle les aspects spatiaux de cette étude de base.

Opportunité et utilité

Régler les aspects spatiaux du programme de développement touristique régional (objectif C33 du PDC) et permettre une pesée des intérêts dans le cadre de permis de construire hors zone à bâtir.

Concentrer le développement touristique futur sur les sites les plus appropriés et essentiel pour assurer un tourisme durable (objectif C33 du PDC). Cette mesure permet une coordination avec les communes dans la gestion des pôles touristiques et de leur trafic, en collaboration avec JbT et les parcs régionaux concernés.

Offrir une vision sectorielle du développement touristique dans la région, en prenant en compte les réseaux touristiques qui représentent un point essentiel du tourisme dans le Jura bernois

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

Étape de mise en œuvre

1. Les secteurs où l'offre est diffuse ne sont pas représentés sur la carte CRTU ; Jb.B coordonne les éventuels besoins dans le cadre d'autres projets (amélioration écologique et esthétique des cours d'eau, renforcement de l'attrait des Gorges de Moutier et de Court, projet de réflexion sur l'avenir des crêtes dans le Jura bernois) ou avec d'autres organismes (Parc régional Chasseral, JBT, s.b/b pour les rives du Lac de Biemme à La Neuveville). En cas de besoins précis une indication cartographique sera alors à indiquer dans les futures mises à jour de la CRTU.

2. Les secteurs dans lesquels l'offre a lieu dans un cadre géographique limité sont désignés sur la carte CRTU ; ce sont des secteurs potentiellement intéressants pour l'intégration d'offres publiques, semi-publiques ou privées dans le domaine des loisirs, du sport, de la détente, de la culture ou du tourisme.

3. Les communes conservent une marge de manœuvre dans les zones prioritaires pour la détente et les loisirs indiquées sur la carte CRTU et, en cas de besoin, édictent les bases juridiques nécessaires en matière de planification (par exemple, édicton d'un plan de quartier).

4. Jb.B et JBT coordonnent l'évaluation des sites pour les installations de détente et de loisirs fortement fréquentées par le public en tenant compte des conditions locales, notamment en ce qui concerne la desserte. Cette coordination se fait en partenariat avec les Parc régionaux dans leur périmètre.

5. En cas d'installations supra-communales, les communes concernées réalisent les partenariats requis.

6. Il est tenu compte du fait que dans certains secteurs (rive des lacs, pâturages boisés notamment) les affectations prioritaires concernent la préservation des milieux naturels ou des activités agricoles.

7. Dans le Jura bernois ces principales zones de détente et de loisirs sont les suivantes :

a) Installations / sites bien délimités présentant une importance supralocale ou suprarégionale (attirent des visiteurs depuis l'extérieur de la région). Ces sites sont inscrits sur la carte CRTU.

JB.T-D.4.1 : Mont Soleil (VTT, parcours équestres, trottinette, parcours éoliennes, observatoire, etc.)

JB.T-D.4.2 : Chasseral sommet (panorama, randonnée)

JB.T-D.4.3 : Tour de Moron (panorama, randonnée, architecture)

JB.T-D.4.4 : Pistes de ski de Tramelan – Mont-Tramelan

JB.T-D.4.5 : Pistes de ski des Bugnenets – Savagnières (Saint-Imier)

JB.T-D.4.6 : Pistes de ski des Prés d'Orvin

JB.T-D.4.7 : Bison-Ranch (Nods)

JB.T-D.4.8 : Nods (parapente, randonnées, ski-de-fond, ski)

JB.T-D.4.9 : Rives du lac de Biene (La Neuveville)

JB.T-D.4.10 : Bellelay, Saicourt

JB.T-D.4.11 : Zoo du Siki Ranch, Crémines

JB.T-D.4.12 : Forum de l'Arc – HECL, Moutier

JB.T-D.4.13 : La Cibourg, Renan

JB.T-D.4.14 : Espace Défi – Les Lovières de Tramelan

b) Secteurs à offres touristiques et de loisirs diffus

- Crêtes de Raimeux, Graitery, Moron, Montoz, Montagne du Droit, Montagne de Moutier-Perceux, Montagne de Romont, Bözingenberg, massif de Chasseral, l'Echelette, Mont Sujet.

- Bords de rivières

- Gorges de Court et de Moutier (randonnée, mobilité douce, paysage, culture)

- Pâturages boisés (randonnée, paysage, activités de cueillette)

- Franches-Montagnes (randonnée, paysage, culture équestre, etc.)

8. Les communes et institutions concernées entretiennent les zones de détente et les équipent en fonction de leur affectation en tenant compte de l'utilisation agricole et forestière. Les communes impliquées s'accordent sur la clé de répartition des frais pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien.

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

Coordination en cours

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Augmentation de l'utilisation des TP (par exemple funiculaires)

Documents

► Etude de base sur les pôles et réseaux touristiques (en cours)

Champ d'aviation de Courtelary

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.P-A.5			Tâche permanente
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	Commune
P5		P-A Paysage autre	Courtelary

Description

Pour des besoins de coordination dans l'occupation du territoire, le canton demande que le champ d'aviation de Courtelary soit intégré dans la CRTU.

Opportunité et utilité

Tenir compte des différents périmètres du champ d'aviation dans les décisions relevant de l'aménagement du territoire.

Étape de mise en œuvre

1. Afin que nous puissions prendre en compte de manière appropriée cet élément dans la prochaine CRTU, nous attendons du canton une carte avec la légende explicative des différents périmètres.
 2. Les communes concernées et la région prennent en compte les éventuelles incidences du champ d'aviation sur leurs décisions d'aménagement du territoire.
-

Responsabilité	Autres acteurs
Communes	JCE ; OACOT ; Région

Coordination transports et urbanisation

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

Situation initiale

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

- Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), fiche BE-4 du 03.02.2016
-

Rives du Lac de Biene

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.P-A.6			Horizon C
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
P6		P-A Paysage autre	

Description

L'aménagement des rives du Lac de Biene nécessite une planification intercommunale. Dans le cadre de la préparation du projet des CFF du doublement de la voie à Gléresse (construction d'un tunnel ferroviaire), un plan directeur intercommunal de réaffectation du tracé CFF a été validé par les communes concernées en 2018 et approuvé par l'OACOT en 2019. Les plans de protection des rives communaux devront également être partiellement révisés.

Opportunité et utilité

Les rives du lac sont mises en valeur via une actualisation du plan directeur cantonal des rives et via une vision globale en matière d'aménagement.

Coûts (Moi CHF)	Clé de financement
inconnus	Canton 50% Communes 50%

Étape de mise en œuvre

1. La mise en valeur de la zone des rives du lac est reconnue comme une tâche à accomplir conjointement entre les communes riveraines.
2. Un plan-cadre conceptuel est élaboré en tenant compte des prescriptions en vigueur relatives aux plans des rives du lac. Il comprend:
 - La formulation des caractéristiques spécifiques des secteurs partiels et des comportements en matière d'aménagement des espaces libres.
 - La détermination des points forts fonctionnels (concentration des équipements destinés à la détente et aux loisirs, installations touristiques).
 - La détermination des zones de régénération.
 - La détermination d'éléments d'équipement (équipements dérivés, infrastructure de base).
 - Des principes pour la matérialisation des atteintes dues à la construction.
 - Des principes pour la desserte et le stationnement.
 - Des principes pour la répartition des frais relatifs à la réalisation, à l'exploitation et à l'entretien.
- 3) L'Association s.b/b vise la création d'un fonds pour financer les mesures de compensation écologique.
- 4) Le secteur de Daucher - Biene - Nidau - Ipsach est classé en tant que première priorité.
- 5) Pour le Jura-bernois, seule la commune de La Neuveville est concernée par ces travaux. L'association s.b/b s'engage à prendre en compte les besoins de La Neuveville et à les intégrer dans son programme. Les éventuels besoins de coordinations sont assurés par Jb.B.

Responsabilité	Autres acteurs
Région	Communes ; SAB

Coordination transports et urbanisation

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

Coordination en cours

Besoin de coordination, interdépendance

Impliquer le Service archéologique du canton de Berne

Dépendances et limites avec d'autres mesures

linkes Bielerseeufer (Biel/Bienne Seeland)

Documents

► Plans communaux de protection des rives ► Plan directeur cantonal « Rives du Lac ».

Revalorisation des ouvrages historiques dans le Jura – agglomération

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.L-Ü.5		4 ^e génération	A
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
		P-A Paysage autre	

Description

Objectif :

Des objets et bâtiments uniques historiques dans le paysage sont sécurisés et revalorisés dans leur substance et assignés à une affectation culturelle ou à but non lucratif.

Mise en œuvre :

- Saisie des objets (p. ex. bâtiments uniques, fournils, fours à chaux historiques et semblables)
 - Analyse du besoin d'agir
 - Élaboration d'un plan d'action pour la mise en valeur des objets
-

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir :

- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles
- Paysage jurassien en tant que zone de détente pour les activités de loisirs proches de la nature et tourisme doux

Lien avec le besoin d'agir :

- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles variées grâce à des instruments, programmes et coopérations appropriés

Lien avec la stratégie partielle :

- Conserver et renforcer les caractéristiques paysagères culturelles
-

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

État de la planification

En attente

Étapes de mise en œuvre

Inventaire

Mise en œuvre

Délais

2024

Tâche permanente

Responsabilité

Parc régional Chasseral

Autres acteurs

OACOT ; SPN ; Région Jura Bernois.Bienne ; communes ; Organisations

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination réglée

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

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

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.P-A.7		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
P7		P-A Paysage autre	

Description de la mesure

Les mesures concernant la nature et la qualité du paysage n'ont pas été réévaluées prioritairement dans le cadre de la révision de la CRTU 2021.

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

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

- le canton de Berne est en train de reprendre la gestion de tous les projets de réseaux écologiques ainsi que les projets de qualité du paysage. Le rôle des régions a été récemment défini. Il n'est pas encore clairement établi si ces changements nécessiteront l'abrogation des plans directeurs des réseaux écologiques auxquels l'ARJB et les communes ont fortement contribué (Plan directeur réseau écologique du Vallon de Saint-Imier, approuvé en 2006 / Plan directeur réseau écologique des « Trois-Vaux », approuvé en 2008).

- la planification cantonale pour la création de zones paysagères d'importance cantonale a été stoppée par le parlement bernois, mais pourrait être remise à l'ordre du jour.

- les applications concrètes de la stratégie biodiversité suisse ne sont pas encore connues, les parcs naturels régionaux du Chasseral et de Doubs servant de régions-pilotes dès 2016 pour la mise en oeuvre de cette stratégie nationale.

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

Opportunité et utilité

Avoir une vision d'ensemble des projets relevant dans le domaine de la nature et paysage dans le Jura bernois, coordonner avec les autres domaines (urbanisation notamment) et réagir en cas d'évolution des besoins.

Permettre un suivi des réalisations via la CRTU et donner une information aussi claire que possible aux communes sur la durée.

Renforcer la qualité du paysage et de la biodiversité comme bases essentielles aux activités économiques et à la qualité de vie.

Coûts (Mio CHF)	Clé de financement
Responsabilité	Autres organes concernés
Communes	Autre

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

Espaces verts structurants, corridors de migration					Horizon A
N° CRTU	Code ARE	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.P-S.7		Communes	SPN ; OACOT ; OFOR ; CAJB ; Pro Natura ; FRI ; PNRC ; PNRD		Coordination en cours
Description					
Des espaces permettant les déplacements de la faune sont établis dans toute la Suisse. La conservation de ces espaces et leur amélioration (augmentation de la qualité des structures paysagères, par exemple), sont nécessaires afin d'assurer la survie à long terme des populations de nombreux animaux (brassage génétique). Les espaces verts structurants sont repris sur la carte CRTU.					
Utilité	Étape de mise en œuvre		Dépendances et limites avec d'autres mesures		Documents
Les espaces verts structurants sont maintenus et leurs qualités en structures paysagères renforcées.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les espaces verts structurants sont prioritaires lors de mise en oeuvre de projets de revitalisations de milieux, de plantations de haies ou d'arbres dans la zone agricole, de mise en réseaux des surfaces de compensations écologiques, etc. 2. Les communes lorsqu'elles révisent leur PAL, tiennent compte de ces espaces verts structurants et examinent les possibilités d'y améliorer la qualité ou la connectivité des habitats naturels ou semi-naturels (murs en pierres sèches, haies, allées d'arbres par exemple) pérennes. 		Mesure P1 et P2		<ul style="list-style-type: none"> ► Projet cantonal d'aménagement du paysage PCAP ► Projets de réseaux écologiques (Chasseral et 3-Vaux).

Paysages à protéger et paysages agricoles à préserver						Horizon A
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.P-P.7			Communes	Autre		Coordination réglée
Description						
Le maintien de paysages remarquables et l'utilisation durable des paysages agricoles sont des bases essentielles pour les activités économiques et la qualité de vie. Ces deux types d'espaces sont représentés sur la carte CRTU.						
Étape de mise en œuvre						
<p>1) Les paysages remarquables à protéger se basent sur des éléments existants (inventaires) ou qui bénéficient déjà d'une protection légale (haies, cours d'eau, etc.) ; ils représentent ainsi une situation initiale sur la carte CRTU.</p> <p>2) Dans les zones de paysages à protéger indiquées sur la carte CRTU, l'intégrité d'ensemble, les particularités patrimoniales et la diversité des milieux et des espèces est mise en valeur et conservée.</p> <p>3) Dans les zones de paysages agricoles à préserver le caractère agricole, l'intégrité des fonctions naturelles des sols, des éléments naturels structurants et de toutes les autres parties constituant ces espaces sont à préserver et à utiliser le plus durablement possible, selon les connaissances actuelles.</p> <p>4) Dans le cadre d'autres étapes de planification, les intérêts de l'agriculture, de la protection de la nature et du paysage ainsi que des exigences des loisirs et de détente seront adaptés les uns par rapport aux autres.</p> <p>5) Dans les zones de paysages à protéger, les communes ont comme principe de veiller à l'abandon de mesures susceptibles d'avoir des conséquences préjudiciables de toute sorte (émissions sonores, trafic, modifications de terrains, perturbation des milieux naturels, etc.) sur les paysages et les éléments qui les composent. Les constructions et installations agricoles ne sont pas concernées pour autant qu'elles soient en concordance avec l'image du paysage et les milieux naturels.</p> <p>6) Les communes tiennent compte des paysages remarquables définis dans la CRTU dans le cadre des plans de zones qu'elles établissent. Les dispositions du droit supérieur (zones IFP, zones de protection de la nature cantonales, zones de protection des eaux etc.) demeurent réservées.</p> <p>7) Les communes concernées élaborent des concepts de développement des paysages selon leurs besoins et garantissent les mesures nécessaires de protection, de mise en valeur et de soin compte tenu de l'utilisation agricole.</p>						
Utilité			Dépendances et limites avec d'autres mesures		Documents	
<p>Conserver l'intégrité d'ensemble, les particularités patrimoniales et la diversité des milieux constituant les paysages remarquables</p> <p>Conserver des fonctions agricoles durables dans les paysages ouverts.</p>					<p>► Projet cantonal d'aménagement du paysage PCAP ► Projets de réseaux écologiques (Chasseral et 3-Vaux).</p>	

Mesures et projets dans les domaines de l'énergie

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.P-A.8		voir sous-mesures	voir sous-mesures
Ancien n°		Catégorie	
P8		P-A Paysage autre	

Description de la mesure

Les mesures concernant l'énergie n'ont pas été réévaluées dans le cadre de la CRTU 2021. Dans la première CRTU, deux fiches de mesures avaient été rédigées, l'une concernant le bois-énergie, l'autre concernant l'énergie éolienne. La Fiche de mesure concernant le bois-énergie est maintenue ici à titre informatif. Quant à l'énergie éolienne, elle fait l'objet d'une planification séparée (Plan directeur des parcs éoliens approuvé en 2008 et modifié en 2012 et 2019). Sur la carte CRTU figure toutefois le parc éolien de la Montagne du Droit comme donnée de base du plan directeur cantonal bernois.

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

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

Opportunité et utilité

Etablir les coordinations si nécessaire entre l'aménagement du territoire et les projets d'utilisation des ressources énergétiques renouvelables régionales.

Mettre en place les conditions nécessaires à la réalisation de la stratégie énergétique de la confédération et à celle du Canton.

Responsabilité	Autres organes concernés
Communes	OACOT

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

Filière bois-énergie						Horizon C
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.P-A.8.1			Communes	Propriétaire foncier		Information préalable
Description						
<p>La stratégie énergétique du Jura bernois indique que le potentiel d'utilisation du bois est sous-utilisé dans le Jura bernois et que l'utilisation de cette ressource est particulièrement intéressante d'un point de vue économique ; c'est la ressource renouvelable qui permet le plus la mise en place de cycles courts ; une part importante des dépenses liées à l'utilisation du bois restant dans la région</p> <p>Vision d'ensemble à moyen et long terme des besoins et de l'approvisionnement régional en bois au sens large, augmentation marquée de l'utilisation du bois-énergie dans le Jura bernois pour le marché régional.</p>						
Utilité		Étape de mise en œuvre			Documents	
<p>Garantir que l'aménagement du territoire prenne en compte les développements futurs de la filière bois.</p> <p>Garantir que le Jura bernois ne soit pas qu'un exportateur de bois-énergie, mais créer des projets d'utilisation du bois-énergie qui favorisent les courtes distances de transport.</p> <p>Créer une augmentation marquée de l'utilisation du bois-énergie en développant une coordination régionale qui harmonise au mieux les besoins régionaux en bois d'œuvre et en bois-énergie (réseaux de chaleur communaux, besoins des privés, etc.) et les possibilités de production. Les besoins peuvent être atteints sans toucher au capital de renouvellement de la forêt d'une part, et d'autre part les objectifs de valorisation des diverses fonctions d'intérêt public de la forêt (diversité biologique, détente et loisirs, protection, etc.) sont maintenus, voire améliorés.</p>		<p>1. Au niveau de la relation entre développement de la filière bois et aménagement du territoire on veillera notamment à</p> <ul style="list-style-type: none"> - garantir les possibilités de transports par la route et le rail - déterminer des sites potentiels de dépôt et d'arrosage des arbres en cas d'ouragan - déterminer des sites potentiels de stockage couvert pour le bois-énergie <p>- évaluer les sites potentiels pour les reboisements mais aussi les sites potentiels de déboisements.</p> <p>2. Au niveau du renforcement de la filière bois-énergie les premiers éléments à connaître pour le lancement de projets ultérieurs sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potentiels de production régionale / conflits d'utilisation / réseaux de distribution - Estimation des besoins avérés par les communes - Intérêt de la part des milieux forestiers (organismes publics et privés). <p>3. La région coordonne les planifications énergétiques régionales avec les objectifs de cette fiche de mesure.</p>			<p>► Stratégie énergétique du Jura bernois ►</p> <p>Projet de monitoring de l'autonomie énergétique du Parc régional Chasseral</p>	

Plans directeurs communaux de l'énergie						Horizon B
N° CRTU	Code ARE	Commune	Responsabilité	Autres acteurs	Coût	État de coordination
JB.P-A.8.2			Communes	OACOT		Information préalable

Description

La loi sur l'énergie dans le canton de Berne indique les communes qui doivent réaliser un plan directeur communal de l'énergie de manière obligatoire. Toutes les autres communes peuvent réaliser une planification de ce type sur une base volontaire. Elles sont soutenues dans leurs démarches par une subvention cantonale de 50% des coûts.

Dans le Jura bernois, seule la commune Moutier devra réaliser une planification de ce type ; la région est d'avis que d'autres communes devraient réaliser cet exercice.

État des lieux dans les communes

Communes	BEakom	Cite de l'Energie	Plan directeur de l'énergie	Remarques
Moutier	Oui	Labellisé	Débuté en 2014	
Saint-Imier	Oui	Membre		
Tramelan	Oui	Membre		
Corgémont	Oui			
La Neuveville	Oui	Membre		
Sauge	En cours			
Sonvilier	En stand-by			

Utilité

Tenir à jour la liste des communes actives dans la planification énergétique (BEakom / Cités de l'énergie / plan directeur communal de l'énergie). Inciter les communes les plus grandes du Jura bernois à réaliser des plans directeurs de l'énergie et à intégrer les mesures dans leurs plans d'aménagements locaux et dans leurs planifications financières. La région évalue régulièrement avec les communes l'opportunité de réaliser, si nécessaire, un plan directeur régional de l'énergie.

Étape de mise en œuvre

1. La région recommande que les communes-centres de niveau 3 établissent un plan directeur communal de l'énergie.
2. La région recommande que les communes centres de niveau 3 et 4 qui n'ont pas encore commencé un processus Beakom et/ou Cite de l'Energie s'inscrivent dans ces programmes volontaires et atteignent la labellisation.
3. La région tient à jour l'état des lieux et l'état d'avancement de ces différents programmes en faveur de l'efficacité énergétique dans les communes du Jura bernois.
4. En cas de besoin avéré, la région réalise des plans intercommunaux ou régionaux de l'énergie

Documents

► Plan directeur communal de l'énergie, guide OACOT/OCEE ► Conception énergétique de la ville de Moutier ► Stratégie énergétique du Jura bernois ► Projet d'autonomie énergétique du Parc régional Chasseral

Parcs naturels régionaux du Chasseral (PRC) et du Doubs (PDoubs)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.P-A.9			Tâche permanente
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
P9		P-A Paysage autre	

Description

La charte du PNR Chasseral (2012-2021) et celle du PNR Doubs (2013-2022) sont en cours de révision et devraient entrer en vigueur sous une forme actualisée le 1.1.2022 (Chasseral) et le 1.1.2023 (Doubs). La nouvelle charte du Parc Chasseral a déjà été adoptée par l'ensemble des communes membres. Elle permettra l'intégration de toute ou partie des communes de Neuchâtel, Val-de-Ruz, Evillard et Twann-Tüscherz.

Opportunité et utilité

La région vise le maintien et le développement à long terme des activités du PRC. Pour cela, dans ses projets de développement et dans ses activités liées à l'aménagement du territoire, Jb.B tient en compte les visions et stratégies du PRC. Les régions veillent au minimum à ce que les projets de développement futurs ne mettent pas en danger l'inscription du PRC sur le long terme, mais au contraire la favorise.

Il en va de même en cas de création du PDoubs pour la commune bernoise concernée (La Ferrière). Les communes concernées veillent dans leurs activités et leur planification financière à coordonner leurs activités avec celles du parc et à mettre en place les conditions favorables à un développement à long terme du PRC et du PDoubs.

Une coordination entre les organes du PRC & du PDoubs et la région est instituée de manière à créer des synergies sur des projets de développement régional communs.

Coûts (Moi CHF)

Clé de financement

Étape de mise en œuvre

1. Le périmètre du parc régional Chasseral et celui du PDoubs sont représentés sur la carte CRTU. Le périmètre du parc Chasseral est adapté à partir de 2022.
 2. L'aménagement du territoire doit tenir compte des objectifs et des stratégies du Parc régional Chasseral, et du Parc régional du Doubs, demandés par la Confédération et définis dans le détail dans les chartes de ces deux projets (cf. documentation).
 3. En particulier, Cantons, régions et parcs doivent se coordonner en cas de d'élaboration d'un « programme de développement territorial » au sein des parcs.
 4. La coordination entre les organes du PRC et ceux de la région est institutionnalisée sous une forme qui reste à définir. Cette coordination concerne notamment le développement de projets régionaux dans les domaines de l'énergie, de la mobilité, de la valorisation des valeurs naturelles et paysagère.
 5. Une coordination entre les régions et le PDoubs reste à définir.
-

Responsabilité

Autres acteurs

Région

OACOT ; SAT ; PRC ; PRD ; OFEV

État de coordination

Demande d'intégration ou de modification de planification cantonale

Coordination réglée

Besoin de coordination, interdépendance

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

► Charte 2022-2031 du parc régional Chasseral ► Charte 2013-2022 du parc régional du Doubs

Mesures concernant la mobilité

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.M		voir mesures	voir mesures
Ancien n°		Catégorie	
M		M	

Description

Rôle de la CRTU dans le domaine des lignes nationales :

La qualité de l'offre et les infrastructures sur les lignes nationales sont du ressort de l'Office fédéral des transports (OFT). Les changements qui interviennent à ce niveau ont toutefois une incidence sur les lignes régionales (par exemple, adaptation de l'infrastructure pour le maintien des bonnes correspondances dans les noeuds ferroviaires).

Rôle de la CRTU pour les lignes ferroviaires régionales :

La CRTU doit déterminer les besoins à moyen et long termes pour les transports publics en relation avec l'évolution de l'urbanisation. La CRTU joue donc un rôle avant tout dans le domaine des infrastructures pour le trafic régional, soit, pour le Jura bernois, pour les lignes de train Bienne – La Chaux-de-Fond / Bienne – Moutier / Moutier – Soleure / Tavannes – Le Noirmont.

Rôle de la CRTU en ce qui concerne les lignes de bus et les funiculaires :

L'offre par les lignes de bus ne concerne que marginalement la CRTU, car elle ne nécessite pas d'infrastructures et relève donc avant tout d'adaptations au niveau de l'offre. A ce niveau, l'offre est déterminée tous les 4 ans par la CRT1 dans le schéma d'offre régional. Ainsi, seuls les projets de lignes de bus ayant éventuellement une incidence sur l'aménagement du territoire ou d'autres mesures de la CRTU sont relevés dans les Fiches de mesures.

L'offre TP des funiculaires est traitée de manière marginale dans la CRTU, car comme pour les bus, les funiculaires sont à étudier au niveau de l'offre avant tout et sont du ressort de la CRT 1.

Rôle de la CRTU en ce qui concerne le transfert route-rail

Ce domaine n'est pas étudié spécifiquement dans le Jura bernois. La CRTU 2021 traite toutefois de cette question en lien avec la problématique d'un point de transbordement à la gare de Reconvilier.

Opportunité et utilité

Anticiper les besoins de coordination entre les TP et l'urbanisation à moyen et long termes et indiquer les mesures d'adaptation des infrastructures régionales nécessaires.

Remarques concernant le programme PRODES :

Le développement de l'infrastructure ferroviaire va désormais passer par l'inscription des mesures dans le programme PRODES (cf. rapport explicatif). Le canton de Berne se coordonne avec les régions et les données des CRTU afin de transmettre ses besoins et ses mesures dans le programme PRODES. Ce travail a été réalisé en 2014 pour la première étape de PRODES. Les mesures inscrites dans cette première étape seront validées par le parlement en 2017 et réalisées dans les années 2020-2025.

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Impact sur l'environnement

Documents

Mesures concernant les transports publics – Lignes nationales

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.TP-A		voir mesures	voir mesures
Ancien n°		Catégorie	
TP-Nat		TP-A	

Description

Les projets concernant les infrastructures ferroviaires nationales sont de la compétence de l'Office fédéral des transports (OFT), en coordination avec les cantons, l'ARE et les entreprises de transports (CFF, BLS, etc.).

Le Jura bernois est concerné par les modifications sur ces lignes, notamment lorsqu'il y a des changements d'horaires. L'enjeu pour le Jura bernois dans ce contexte est de veiller à ce que les lignes régionales aient les infrastructures nécessaires afin de permettre le maintien des cadences souhaitées ainsi que la qualité des correspondances dans les nœuds ferroviaires (Bienne, Moutier, Sonceboz, Tavannes, La Chaux-de-Fonds).

Opportunité et utilité

Suivi des modifications importantes dans l'infrastructure ferroviaire nationale et des incidences éventuelles sur les besoins de modifications dans l'infrastructure régionale.

Clé de financement

Dépendances et limites avec d'autres mesures

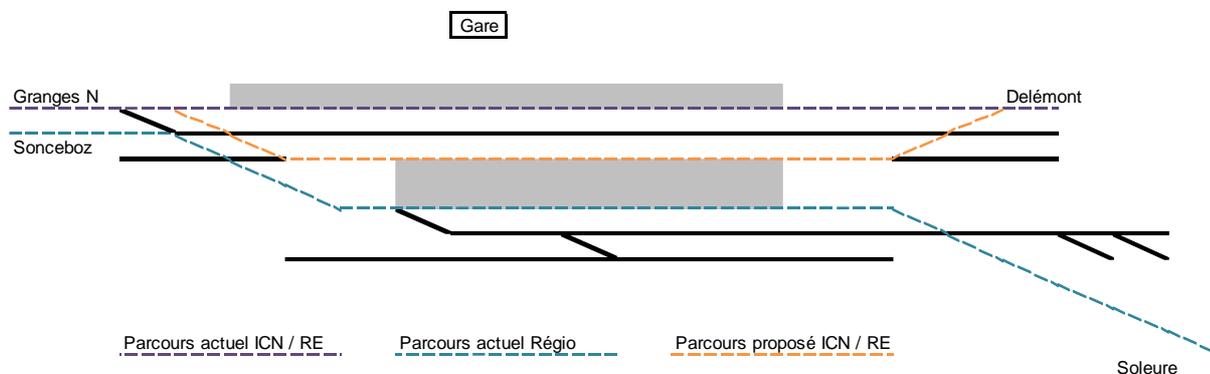
Impact sur l'environnement

Documents

Moutier – Adaptation de l'entrée en gare

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.TP-A.01			Horizon C
Ancien n°		Catégorie	
TP-Nat.01		TP-A	

Carte



Description

Le tracé à voie unique sur la ligne Bâle à Bienne ne permet qu'un choix d'horaire et empêche la possibilité d'améliorer la capacité de la ligne. Les seuls croisements possibles des trains s'effectuent dans les gares ou dans certaines haltes. La construction de doubles voies ainsi que l'amélioration des possibilités de croisements sur la ligne permettront une flexibilité de l'horaire ainsi qu'une amélioration de la capacité.

A l'heure actuelle, le doublement de la voie entre Delémont et Laufon est prévu à long terme, ainsi que des travaux entre Delémont et Choindex.

Une adaptation de la gare de Moutier (prolongement des voies doubles de part et d'autre des sorties de la gare) est une option envisagée dans le cadre de mesures d'accélération de la ligne Bienne – Bâle.

Opportunité et utilité

État de la planification

État de la construction et du financement

Début probable des travaux	Mise en service probable
Responsabilité	Autres acteurs
OFT	CFF
Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale
50.00	
Clé de financement	

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

Information préalable

Dépendance et limites avec d'autres mesures

Dépendances et limites avec d'autres mesures

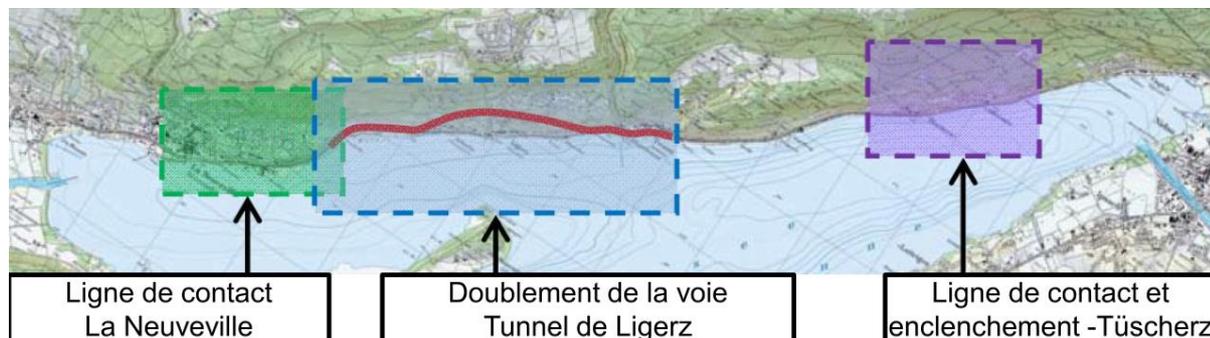
Documents

► Rapport de la région de planification Ouest/CTSO, novembre 2014

Gléresse – Doublement de la voie

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.TP-A.02			Horizon A
Ancien n°		Catégorie	
TP-Nat.02		TP-A	

Carte



Description

Entre Genève et Romanshorn le secteur de Gléresse est le seul qui ne soit pas pourvu d'une double voie. La réalisation d'un tunnel et la mise en place de la double voie à Gléresse permettront d'augmenter les capacités et d'accélérer un peu le temps de parcours.

Ce projet figure dans l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2013. C'est la variante longue, de 2,1 km, qui a été retenue.

La réalisation du tunnel de Gléresse aura des effets positifs sur la qualité de vie et du paysage de la rive gauche du Lac de Biemme. Une autre influence de la réalisation de ce projet c'est que la gare actuelle de Gléresse sera abandonnée. Ainsi, le funiculaire de Prêles – Gléresse n'aura plus un accès direct à une desserte avec le train. Une desserte avec le bus sera à prévoir en remplacement. Les conséquences de l'abandon de la gare de Gléresse sur l'offre en bus dans tout le secteur – y compris le Plateau de Diesse - n'ont pas encore été précisément étudiées. Une évaluation des possibilités pour la desserte par bus avait été proposée dans le cadre de l'étude d'aménagement pour la rive gauche du lac de Biemme en 2004 mais elle devra être réadaptée aux conditions d'horaires qui prévaudront en 2025, lors de l'entrée en service de ce tunnel.

Dans le cadre de la préparation du projet des CFF, un plan directeur intercommunal de réaffectation du tracé CFF a été validé par les communes concernées en 2018 et approuvé par l'OACOT en 2019. Les plans de protection des rives communales devront également être partiellement révisés.

Le calendrier de réalisation de cette mesure est pour l'instant le suivant, selon le Conseil exécutif du canton de Berne en réponse à l'interpellation 079-2015 :

- 2018-2020 : projet de construction
- 2020-2025 : durée des travaux

Responsabilité	Autres acteurs
OFT	CFF ; SAB
Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale
400.00	
État de coordination	
Coordination réglée	

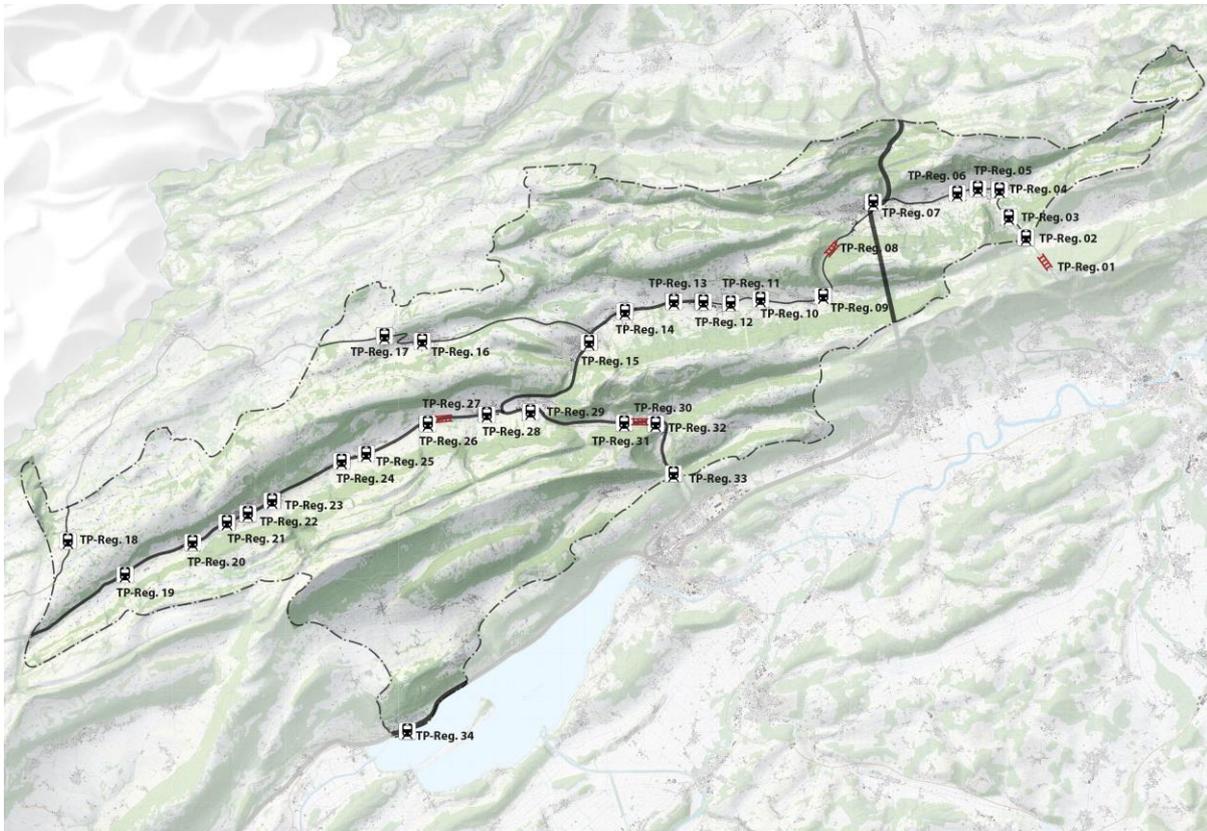
Documents

► Projet d'aménagement FAIF ► Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire du 21 juin 2013 ► OFT, Plan sectoriel des transports, 2014 ► Interventions traitées par le Conseil-exécutif. ► Etude d'aménagement de la rive gauche du lac de Biemme, 2004

Transports publics – Lignes régionales

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.TP-FL		voir mesures	voir mesures
Ancien n°		Catégorie	
TP-Reg		TP-FL	

Carte:



Description

Depuis la votation du 9 février 2014 sur le financement de l'infrastructure ferroviaire, les coûts de maintenance, d'exploitation et d'aménagement sont pris en charge par un seul fonds : le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Celui-ci permet de financer à long terme les coûts de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure actuelle ainsi que l'aménagement de nouvelles infrastructures ferroviaires.

Le FIF financera l'infrastructure ferroviaire des CFF et celle des chemins de fer privés. Jusqu'ici, cette dernière était en partie cofinancée par les cantons. Les Cantons, regroupés par régions d'aménagement, seront toujours des partenaires importants dans le choix et la priorisation des mesures. Dans ce contexte, le canton de Berne prend en compte la synthèse des CRTU afin d'établir les projets qu'il défend auprès de la Confédération.

Ainsi, bien que les adaptations comme par exemple la mise aux normes des quais (selon la L'Hand Loi sur le handicap) ne fassent pas partie des mesures à intégrer dans la CRTU, un état des lieux complet des différents projets en cours est établi dans la CRTU à des fins de coordination et de suivi des nombreuses mesures en cours dans ce domaine.

Par rapport à la CRTU précédente, la situation au niveau des investissements dans l'infrastructure ferroviaire s'est largement améliorée. En effet, le financement de l'assainissement du tunnel du Weissenstein est approuvé, la nouvelle gare de la Clé se réalisera en 2024, le financement du déplacement de la gare de Villeret est aussi assuré, et les CFF vont totalement rénover en 2025 la voie et les gares entre Sonceboz et Moutier (cf. chapitre 4 ci-dessous). En outre, des travaux sont aussi prévus pour les gares de Tramelan (CJ), Moutier, Sonceboz, et d'autres peut-être selon décisions à venir prochainement (La Heutte, Péry). Enfin, le BLS va rénover les 3 gares et 1 viaduc sur la partie bernoise de la ligne 411 en parallèle à l'assainissement du tunnel du Weissenstein.

Les projets d'infrastructures retenus dans le programme PRODES 2030 par l'office des transports dans le Jura bernois sont les suivantes :

- Nouvel arrêt TP de La Clé, Saint-Imier (JB.TP-FL.21)
- Nouvel arrêt TP de Les Faverges, Villeret (JB.TP-FL.23)

- Nouvel arrêt TP de La Cray/Pré Vercelin, Bévillard (JB.TP-FL.11)

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

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

- Moutier, adaptation de la gare pour amélioration de l'offre (JB.TP-FL.14)

- Cortébert, doublement de la voie (JB.TP-FL.26)

- Péry – La Heutte, doublement de la voie (JB.TP-FL.31)

- Mesures d'accélération dans les Gorges de Court (JB.TP-FL.08)

Enfin, la mesure de conservation de l'infrastructure de base :

- Assainissement du tunnel du Weissentein (JB.TP-FL.01)

Opportunité et utilité

Suivi de la réalisation et des impacts des nouvelles infrastructures sur le réseau régional.

Définition et priorisation des mesures si nécessaire pour atteindre les objectifs de la Conception directrice, intégration de ces mesures dans les arrêtés des prochains programmes d'investissements de la Confédération.

Evaluation et propositions en faveur du transfert modal en parallèle aux travaux de rénovation et modernisation des voies et des gares CFF.

Clé de financement

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Impact sur l'environnement

Documents

► site internet de BLS

Horizon A					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.01	TP-Reg.09			Assainissement du tunnel du Weissenstein	
Brève description					
La rénovation du tunnel du Weissenstein a été approuvée par l'OFT en 2017. BLS prévoit de réaliser des travaux pour un montant de 85 millions de CHF permettant d'utiliser ce tunnel encore pendant les 25 prochaines années. BLS en profite pour assainir d'autres tronçons de la ligne (par exemple viaduc de Corcelles) et adapter les gares de Crémines (Zoo), Corcelles et Grandval aux normes LHand pour un montant de 60 millions. Condamnation du tunnel : de juin 2021 à novembre 2022 (offre en bus remplacera les trains).					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Travaux planifiés				01.06.2021	01.12.2022
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
	OFT	BLS AG	Coordination réglée	145.00	

Horizon A					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.02				Crémines - gare de Gänsbrunnen	
Brève description					
Mise en conformité LHand / Examiner si un besoin particulier pour la mobilité douce est nécessaire sur cette gare en lien avec les activités de la région					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Plans approuvés en 2018				01.06.2021	01.12.2022
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Crémines	BLS AG	Commune	Coordination réglée		

Horizon A					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.03				Crémines - gare du zoo	
Brève description					
Mise en conformité LHand / Examiner si un besoin particulier pour la mobilité douce est nécessaire sur cette gare en lien avec les activités touristiques du Zoo.					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Plans approuvés en 2018				01.06.2021	01.12.2022
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Crémines	BLS AG	Commune	Coordination réglée		

Horizon A					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.04				Corcelles - gare	
Brève description					
Projet de mise en conformité LHand en préparation. Examiner si des parkings pour vélo ou voitures (P+R) peuvent être envisagés en lien avec la rénovation du viaduc.					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Corcelles	BLS AG	Commune	Information préalable		

Horizon A					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.05				Crémines - gare village	
Brève description					
Projet de mise en conformité LHand en préparation. Examiner si un besoin en termes de place de parcs pour les vélos est nécessaire.					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Crémines	BLS AG	Commune	Information préalable		

Horizon A					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.06				Grandval - gare	
Brève description					
Mise en conformité LHand / Examiner si un besoin en termes de place de parcs pour les vélos est nécessaire.					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Plans approuvés en 2018				01.06.2021	01.12.2022
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Grandval	BLS AG	Commune	Coordination réglée		

Horizon A				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.07	TP-Reg.04			Moutier – gare

Brève description

Un projet de mise en conformité LHand est en cours à Moutier. Pour la gare de Moutier les informations concernant la mobilité douce et la mobilité combinée sont liées au projet de réaménagement de la gare N et S d'importance cantonale, cf. mesures U6-02.01 et MC-02.01

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Moutier	CFF	Commune	Information préalable		

Horizon C				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.08	TP-Reg.08			Mesures d'accélération dans les Gorges de Court

Brève description

Les correspondances au nœud de Moutier sont très mauvaises et doivent être améliorées absolument.

Les temps de parcours dans les Gorges pourraient être raccourcis avec une amélioration des voies. Néanmoins, l'Office des transports publics estime de telles mesures d'accélération très coûteuses pour des raisons topographiques et par conséquent peu réalistes.

Cette mesure est maintenue dans la CRTU 2021 à titre informatif ; il est probable que les travaux prévus dans le cadre du Renouveau Intégral et Modernisation de la ligne 226 comprennent ce type de mesures.

L'étude sma 2019 a confirmé qu'il ne pourrait pas y avoir de meilleur horaire dans la vallée de Tavannes et des correspondances valables au nœud de Moutier sans améliorations de l'infrastructure. Pour l'instant, les mesures concernant l'infrastructure sont déjà décidées dans certaines gares de la Vallée de Tavannes (Court, Tavannes) et une modernisation de la ligne est prévue sur plusieurs km. D'autres mesures dans la région pourraient aussi permettre cette amélioration de l'offre (gare de croisement à La Heutte, mesures en gare de Moutier). Si les mesures ci-dessus ne permettent pas une amélioration des horaires et de l'offre au nœud de Moutier, alors il faudra :

- Examiner si le raccourcissement des temps de parcours dans les Gorges de Moutier est nécessaire pour une offre bonne et stable à Moutier ;
- Si oui, inscrire cette mesure dans le prochain programme de financement de l'infrastructure de la confédération ;
- Inscrire la réalisation de cette mesure dans un arrêté fédéral.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Moutier	OFT	Communes	Information préalable		

Horizon B				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.09				Court - gare
Brève description				
<p>Au niveau des travaux techniques prévus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en conformité LHand - Gare de croisement permettant des entrées simultanées de trains à 60km/h - Maintien des possibilités de transbordement de mazout pour l'entreprise Mérillat - Le projet prévoit deux quais et l'aménagement d'un sous voie - La modernisation de la gare implique son automatisation, une partie des bâtiments actuels de contrôles pourra être utilisée à d'autres fins. - Le perron de déchargement pourrait être démantelé. <p>Relations avec l'urbanisation et la mobilité douce :</p> <p>Le passage sous voie étant décidé dans l'avant-projet des CFF, cela donne à la commune de Court l'opportunité d'améliorer la qualité de la desserte de la rive droite de la Birse (secteur de La Nancoran) sous réserve qu'un pont soit construit au-dessus de la Birse.</p> <p>La commune de Court revoit actuellement son PAL et entend profiter du projet des CFF pour examiner le bon potentiel de densification et d'amélioration esthétique du site. Elle planche sur une restructuration de la zone situées aux abords de la gare, à travers le projet « Espace Gare » (JB.U-RD.2.5)</p> <p>A long terme, la réalisation d'une extension de la zone d'activité des Condemines en direction de la Nancoran reste une priorité régionale, car c'est le seul secteur de développement industriel qui pourra avoir une qualité de desserte de niveau D si la passerelle sur la Birse se réalise.</p> <p>Une bonne partie de la commune de Court se situe hors de la qualité de desserte, pour les habitants concernés il est important d'adapter la gare à la mobilité combinée en relation avec des réflexions d'urbanisme :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Environ 40 vélos sont comptés autour de la gare, une solution est nécessaire pour le parking des 2-roues - Des places dédiées au dépôt de voitures pour des personnes du village qui vont travailler à Moutier, Biemme ou encore Delémont (les flux de pendulaires s'intensifieront dans ces directions si les horaires et correspondances sont améliorées dès l'horaire 2026 au nœud de Moutier). 				
État de la planification		État du financement et des travaux		
Avant-projet				Début des travaux 01.01.2025
				Mise en service 31.12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)
Court	CFF	Commune	Coordination réglée	

Horizon B				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.10				Sorvilier - gare
Brève description				
La mise en conformité de la LHand pour la gare de Sorvilier est une mesure jugée « disproportionnée » par l'OFT (pondération coûts – utilisation).				
La configuration de la gare rend tous travaux très difficiles à cet endroit, d'un point de vue technique et en lien notamment avec les 2 passages à niveau qui encadrent de manière étroite le quai de la gare.				
Des mesures organisationnelles uniquement sont donc prévues (aide des personnes à mobilité réduite sur appel).				
Il n'y a aucun moyen de parquer son vélo à cette gare.				
État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux
Avant-projet		L'OFT juge la mesure disproportionnée		Mise en service
				01.01.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)
Court	CFF	Commune	Coordination réglée	

Horizon C				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.11	TP-Reg.03			Valbirse– Nouvel arrêt TP de La Cray/Pré Vercelin

Brève description

Ce projet d'arrêt a le meilleur potentiel sur la ligne 226 en termes de personnes et d'emplois qui seraient nouvellement desservis. Le canton voulait réaliser cet arrêt, mais pour des questions de coûts la commune de Bévillard n'avait pas souhaité cet arrêt en janvier 2013. En 2014 la votation sur le FAIF a changé la situation, puisque désormais les coûts d'infrastructures ne sont plus en partie à charge de la commune. Par ailleurs, la commune de Bévillard fait désormais partie de la commune de Valbirse. Dans le cadre du projet-pilote de Centres en réseau, un des meilleurs sites potentiels pour accueillir une future zone d'activité d'importance régionale se situe vers l'arrêt prévu de La Cray/Pré Vercelin.

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

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

Malheureusement, cet arrêt n'a été considéré comme prioritaire par rapport à d'autres ailleurs en Suisse et ne figure pas dans l'arrêt fédéral relatif à PRODES. La CRTU 2021 propose donc de laisser cet arrêt en information préalable pour une réalisation lointaine en fonction d'un changement important des circonstances par rapport à la situation actuelle.

La CRT propose par contre d'agir dans ce secteur, car la problématique de la très faible qualité de desserte pour Valbirse (61%, toute la partie est de la commune très éloignée de la gare – cela laisse plus de 1'500 personnes hors qualité de desserte) n'est pas résolue. Par ailleurs, plusieurs entreprises et la zone d'activité potentielle de Nomlieutenant restent non desservies par les TP.

État de la planification

1. En l'absence de l'inscription de cet arrêt dans le programme PRODES et en fonction des difficultés à mettre en place un horaire systématique dans la Vallée de Tavannes, la réalisation d'un arrêt à Bévillard devient très hypothétique.
2. La réalisation de cet arrêt TP serait de toute façon très éloignée dans le temps (milieu des années 30 ?)
3. D'un point de vue régional, une autre solution devrait être envisagée pas la / les communes concernées pour donner une qualité de desserte aux habitants et travailleurs de Bévillard. La desserte de la piscine de Bévillard et de Champoz entre en considération ici.
4. Cette réflexion doit commencer dès à présent, pour que l'espace gare de Malleray puisse être adapté à d'éventuels bus après des travaux des CFF en 2025. La réalisation de cette mesure figure dans un arrêté fédéral.

État du financement et des travaux

Début des travaux

Mise en service

Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)
Valbirse	CFF	Commune	Information préalable	3.50

Horizon A				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.12				Valbirse - gare de Malleray

Brève description

Au niveau des travaux techniques prévus :

- Mise en conformité LHand - du moins mesures très proches des objectifs LHand
- La question de savoir si les trains pourront croiser dans cette gare est ouverte. Deux voies vont rester à coup sûr mais la fonction de croisement de la 2ème voie dépendra des besoins afin d'assurer les horaires à l'horizon 2035
- La question d'un sous voie est aussi encore ouverte et doit être discuté avec les autorités de Valbirse
- La modernisation de la gare implique son automatisation, une partie des bâtiments actuels de contrôles pourra être utilisée à d'autres fins.
- Le perron de déchargement pourrait être démantelé.
- La commune souhaite que le projet des CFF permette de réduire fortement le temps d'attente aux passages à niveaux.

Commentaires de la région en relations avec l'urbanisation, les horaires TP et la mobilité douce :

D'un point de vue de la région, au vu de la difficulté d'assurer des horaires et correspondances dans le Jura bernois, le maintien des possibilités de croisements des trains à Malleray est important. Il faut éviter des démantèlements de voies, l'histoire montre qu'on regrette souvent l'absence de points de croisements...

De même, un passage sous voie permettrait d'améliorer sensiblement la perméabilité des circulations piétonnières dans ce secteur.

Une partie des habitants de la commune de Valbirse se situe hors de la qualité de desserte, pour les habitants concernés il est important d'adapter la gare à la mobilité combinée en relation avec des réflexions d'urbanisme, et cela même en cas de développement d'un service de rabattement vers la gare par des bus :

- Environ 20-30 vélos sont comptés autour de la gare, une solution est nécessaire pour améliorer le parking des 2-roues
- Des places dédiées au dépôt de voitures pour des personnes du village qui vont travailler à Moutier, Biemme ou encore Delémont (les flux de pendulaires s'intensifieront dans ces directions si les horaires et correspondances sont améliorées dès l'horaire 2026 au nœud de Moutier) pourraient être installées
- Des offres de mobilité partagée et électrique sont à étudier aussi.
- En cas de requalification des alentours de la gare, la vision d'aménagement à moyen terme doit prévoir la présence de bus
- Une requalification de la route cantonale en parallèle aux travaux aux alentours de la gare permettrait d'excellentes coordinations de mise en œuvre.

Rappelons que la situation actuelle pour Court est insatisfaisante : très faible qualité de desserte en moyenne (61% des habitants dans la qualité de desserte, soit 1'500 personnes hors qualité desserte !) ; absence de desserte pour plusieurs industries et zones d'activités et pas de desserte pour la zone d'activité potentielle de Nomlieutenant / Pré Vercelin.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Avant-projet				01.01.2025	31.12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Valbirse	CFF	Commune	Coordination réglée		

Tâche permanente				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.13				Valbirse - gare de Pontenet

Brève description

Gare déjà aux normes, pas de modifications prévues.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Pas de projet					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Valbirse	CFF	Commune	Situation initiale		

Horizon A				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.14				Reconvilier - gare

Brève description

Au niveau des travaux techniques prévus :

- Mise en conformité LHand
- L'avant-projet des CFF prévoit qu'un seul quai soit maintenu
- Une deuxième voie reste ouverte mais pour une utilisation technique uniquement
- La modernisation de la gare implique son automatisation, une partie des bâtiments actuels de contrôles pourra être utilisée à d'autres fins.
- Le perron de déchargement devrait être maintenu, sa déconstruction n'est pas aisée (béton armé)

Problématique du transbordement :

- La gare de Reconvilier figure comme « place de transbordement et point de départ des routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels » selon l'annexe à l'article 10 de l'ordonnance sur les routes du canton de Berne. La question qui se pose ici est de savoir si les travaux prévus par CFF infrastructure sont compatibles avec cette ordonnance, ce qui est vraisemblablement le cas. En effet, les transports dont il est question ici sont des transformateurs électriques et l'acheminement de tels éléments se fait tous les 10-20 ans. Cependant, le canton doit donner son avis sur le maintien d'un dégagement vers la voie, cette ordonnance pouvant notamment entrer en contradiction avec une éventuelle utilisation ou densification aux abords de la gare.
- L'avant-projet des CFF ne prévoit pas de maintien de substance pour des activités de transbordement. Il n'y a plus de possibilités de transbordements dans le Jura bernois pour le bois notamment, depuis la fermeture de cette possibilité à Tramelan. Le transbordement à Bienne est trop problématique pour le bois et une recherche de solutions à Vigier n'est pour l'instant pas concluante. Le transbordement du bois du Jura bernois se fait actuellement pour 2/3 à Saignelégier et pour 1/3 (à partir de Pontenet) sur Delémont, et sinon par camion. Actuellement, les cantons de Berne et du Jura discutent du maintien des possibilités de transbordement sur la voie étroite des CJ, dans le cadre du moratoire obtenu jusqu'à la fin de cette année. Quel que soit le résultat de ces discussions, la région est d'avis que le projet de rénovation de la gare de Reconvilier doit comprendre une réflexion pour permettre la réouverture – au besoin – d'une place de transbordement (longueur d'au moins 100m.). Si en l'état actuel, le volume de transbordement minimal exigé par CFF cargo (550 wagons / an) ne peut être atteint à la gare de Reconvilier et si les conjonctures actuelles indiquent plutôt que des solutions sont possibles et souhaitables sur le réseau CJ (dont il faut éviter de

cannibaliser les volumes déjà faibles), il s'agit ici de ne pas fermer définitivement une porte. En effet, la situation en termes de besoins de transbordement peut évoluer (modifications des exigences politiques, frein des entreprises au transport par route, problèmes de maintien du transbordement à Bienne, etc.) et la gare de Reconvilier, située sur la voie normale, à proximité de Bienne et d'une jonction autoroutière, peut faire valoir des atouts sur le long terme.

- Il va de soi que l'accord de la commune au maintien de cette « substance », un accord de principe des CFF et une vision sur les possibilités à terme de rouvrir ce point de transbordement sont des étapes futures (travaux en cours).

Au niveau de l'aménagement des alentours de la gare :

La situation est très dynamique à Reconvilier au niveau de l'urbanisation et de l'aménagement des routes. En effet, il y a le projet des Champs Biains (pôle habitat, en face de la gare), l'OPC et la commune collaborent pour une requalification de la route en face de la gare et aussi pour revoir certains éléments de la route direction Saule.

La commune de Reconvilier développe le projet suivant :

Le projet ci-dessus doit encore être avalisé par la commune et l'OPC avant d'être transmis aux CFF qui s'en serviront pour établir leur projet définitif.

Commentaires de la région en relations avec l'urbanisation, les horaires TP et la mobilité douce :

Le dossier a beaucoup évolué depuis une première rencontre de la région avec les CFF, les autorités communales et le mandataire chargé de l'urbanisme. Comme pour les autres communes concernées, des discussions auront sans doute encore lieu prochainement pour coordonner au mieux les besoins d'aménagements et les éventuelles demandes de financements à inscrire dans la CRTU (places P+R et B+R). La commune de Reconvilier souhaite notamment l'inscription dans la planification de la démolition du quai de chargement, afin de mettre l'espace ainsi libéré à disposition pour l'aménagement d'un P+R et d'un B+R.

État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Avant-projet				01.01.2025	31.12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Reconvilier	CFF	Commune	Coordination réglée		

Horizon A				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.15				Tavannes - gare

Brève description

Au niveau des travaux techniques prévus :

- Mise en conformité LHand
- Maintie de 3 voies, deux quais pour les voyageurs – avec un passage sous voie, et la 3ème voie pour le service
- Un quai sera commun avec le quai des CJ, le passage des voyageurs entre la voie normale et la voie étroite en sera facilité et plus rapide, ce qui est une bonne nouvelle pour les utilisateurs.
- Comme à Court le projet prévoit des mesures d'accélération : entrées à 60kmh simultanées.
- La modernisation de la gare implique son automatisation, une partie des bâtiments actuels de contrôles pourra être utilisée à d'autres fins.
- Les possibilités de transbordement des CJ sont maintenues en l'état (déchet, acheminement des trains pour réparation au centre à Tramelan, etc.).

Commentaires de la région en relations avec l'urbanisation, les horaires TP et la mobilité douce :

Le dossier a pas mal évolué depuis une première rencontre de la région avec les CFF, les autorités communales et le mandataire chargé de l'urbanisme.

Comme pour les autres communes concernées, des discussions auront sans doute encore lieu prochainement pour coordonner au mieux les besoins d'aménagements et les éventuelles demandes de financements à inscrire dans la CRTU (places P+R et B+R).

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Avant-projet				01.01.2025	31.12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Tavannes	CFF	Commune	Coordination réglée		

Horizon B				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.16				Tramelan - gare

Brève description

Des travaux sont aussi prévus à la gare de Tramelan, mais le contenu ne nous est pas encore connu.

La commune de Tramelan sera invitée à participer aux échanges avec les communes de la Vallée de Tavannes.

Comme pour les autres communes concernées, des discussions auront sans doute encore lieu prochainement pour coordonner au mieux les besoins d'aménagements et les éventuelles demandes de financements à inscrire dans la CRTU (places P+R et B+R).

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Projet en cours d'élaboration					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Tramelan	Chemins de fer du Jura	Commune	Coordination en cours		

Tâche permanente					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.17				Les Reussilles - gare	
Brève description					
Pas de travaux prévus à notre connaissance à cette gare					
État de la planification			État du financement et des travaux		Mise en service
Pas de projet					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (Mio CHF)
Tramelan	Chemins de fer du Jura	Commune	Situation initiale		

Tâche permanente					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.18				La Ferrière - gare	
Brève description					
Pas de travaux prévus à notre connaissance à cette gare					
État de la planification			État du financement et des travaux		Mise en service
Pas de projet					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (Mio CHF)
La Ferrière	Chemins de fer du Jura	Commune	Situation initiale		

Horizon B					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.19				Renan - gare	
Brève description					
Mise aux normes LHand problématique. Pas encore de décision sur les travaux. La solution permettant le maintien de l'offre TP actuelle nécessiterait deux quais, ce qui triple le coût des travaux et rend la mise aux normes non nécessaire selon la pondération coût-utilisation de l'OFS.					
État de la planification			État du financement et des travaux		Mise en service
Projet en suspend					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (Mio CHF)
Renan	CFF	Commune	Information préalable		

Série de mesures Transports

Tâche permanente					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.20				Sonvilier - gare	
Brève description					
Gare déjà mise aux normes					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Pas de projet					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Sonvilier	CFF	Commune	Situation initiale		

Horizon A					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.21	TP-Reg.01			Saint-Imier– Nouvelle gare de La Clé	
Brève description					
La création d'une nouvelle halte CFF est prévue à La Clé. Ce projet conditionne de nombreux pôles urbanistiques sur la commune de Saint-Imier et est très structurant pour tout le Vallon. Le financement est assuré par le FAIF et les travaux prévus pour 2024.					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Travaux prévus en 2024				01.05.2024	
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Saint-Imier	OFT	Commune	Coordination réglée	3.50	

Tâche permanente					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.22				Saint-Imier - gare centre	
Brève description					
Gare déjà mise aux normes					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Pas de projet					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Saint-Imier	CFF	Commune	Situation initiale		

Horizon B				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.23	TP-Reg.02			Villeret– Déplacement de l'arrêt actuel vers les Faverges

Brève description

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

La nouvelle halte de Villeret ne relève cependant pas de l'aménagement du réseau mais du maintien de la substance, puisqu'il ne s'agit pas à proprement parler d'une nouvelle halte mais du déplacement d'une halte existante. La réalisation et le financement de la nouvelle halte a donc été assigné au cadre du programme de maintien de la substance financé par la convention de prestations Confédération–CFF.

Le déplacement de la halte est décidé et ne doit pas être confirmé par le programme PRODES.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Financement assuré, et réalisation prévue en 2025.				01.01.2025	31.12.2025
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Villeret	CFF	Commune	Coordination réglée	4.00	

Tâche permanente				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.24				Cormoret - gare

Brève description

Pas de travaux prévus à notre connaissance à cette gare

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Pas de projet					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Cormoret	CFF	Commune	Situation initiale		

Horizon A					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.25				Courtelay - gare	
Brève description					
La commune souhaite étudier la possibilité d'installer des bornes de recharges pour véhicules électriques à 2 ou 4 roues.					
État de la planification			État du financement et des travaux		Début des travaux
Ce projet pourrait s'inscrire dans le projet de centrales de mobilité autour du massif de Chasseral menés par la Région et le PRC					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (Mio CHF)
Courtelay	CFF	Commune	Information préalable		

Tâche permanente					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.26				Cortébert - gare	
Brève description					
Pas de travaux prévus à notre connaissance à cette gare. Dans le cadre de la modification en cours du PAL de Cortébert, tout le secteur 'Gare -Riaux' sera affecté à une ZPO avec pour principal objectif la valorisation et la densification du secteur central de la localité.					
État de la planification			État du financement et des travaux		Début des travaux
Pas de projet ferroviaire					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination		Coûts (Mio CHF)
Cortébert	CFF	Commune	Situation initiale		

Horizon C				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.27	TP-Reg.06			Cortébert– Doublement de la voie

Brève description

Afin de garantir à moyen et long terme la qualité de l'offre TP dans le vallon de Saint-Imier, il est probable qu'une mesure d'accélération soit nécessaire (soit à Cortébert / soit à La Heutte) sur cette ligne 225. Actuellement, le projet le plus prioritaire pour le maintien des horaires dans le Jura bernois en général semble être la réalisation d'une gare de croisement à La Heutte. Le présent projet, beaucoup plus coûteux, est maintenu à titre d'information et si d'autres solutions ne peuvent être trouvées. Il consisterait à créer un îlot de croisement, soit une double voie, entre Cortébert et Corgémont.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
En suspend					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Cortébert	CFF	Commune	Information préalable	40.00	

Tâche permanente				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.28				Corgémont - gare

Brève description

Pas de travaux prévus à notre connaissance à cette gare

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Pas de projet					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Corgémont	CFF	Commune	Situation initiale		

Horizon A					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.29				Sonceboz - gare	
Brève description					
<p>Mise en conformité LHand.</p> <p>Projet de réaménagement des alentours de la gare et de la circulation devant la gare. Le projet prévoit la mise en place d'une zone de rencontre, l'augmentation des places P+R, l'augmentation des places pour les vélos, etc.</p> <p>En cas de développement d'une offre TP par bus, les aménagements sont prévus pour supporter cette contrainte.</p> <p>Ce projet a été réalisé en collaboration avec la région.</p>					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Planification en cours					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Sonceboz-Sombeval	CFF	Commune	Coordination réglée		

Horizon A					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre	
JB.TP-FL.30				La Heutte - gare	
Brève description					
<p>La gare doit actuellement être mise aux normes d'un point de vue de la longueur des quais car le type de wagons va changer (passage de rames GTW de 55m. de long à des rames Domino de 75m. de long => lorsque la composition est double il faut un quai de 150m. de long. Ces travaux doivent être réalisés rapidement car les Domino vont être introduits ces prochaines années.</p> <p>Dans le même temps, l'OFT et le canton examinent les moyens d'assurer les horaires et correspondances dans le Jura bernois. La mise en place d'une gare de croisement à La Heutte pourrait à faibles coûts permettre d'atteindre les objectifs d'offre.</p> <p>L'avantage de cette gare de croisement est que les trains ne devront alors pour croiser à Péry, et que des mesures de sécurité pourront alors enfin être mises en place à moindre frais dans cette gare.</p> <p>La région soutient fortement la réalisation dans les meilleurs délais possible de la gare de croisement. Des solutions transitoires pour les rames Domino doivent être possibles (par exemple comme à Frinvilier) plutôt que de réaliser des nouveaux quais qui devraient être revus quelques années plus tard.</p>					
État de la planification			État du financement et des travaux	Début des travaux	Mise en service
Planification en cours					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Péry-La Heutte	CFF	Commune	Coordination en cours		

Horizon C				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.31	TP-Reg.07			La Heutte-Péry – Doublement de la voie

Brève description

Afin de garantir à moyen et long terme la qualité de l'offre TP dans le vallon de Saint-Imier, il est probable qu'une mesure d'accélération soit nécessaire (soit à Cortébert / soit à La Heutte) sur cette ligne 225.

La mesure consisterait à créer un îlot de croisement, soit une double voie, entre Péry et La Heutte. Elle provoquerait un déplacement de la gare de La Heutte.

D'un point de vue régional et si c'est techniquement pertinent, la mesure d'accélération de Cortébert est prioritaire sur celle-ci.

D'un point de vue régional encore, si la réalisation d'une gare de croisement à La Heutte est suffisante, alors cette mesure devient caduque.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
En suspend					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Péry-La Heutte	OFT	Communes	Information préalable	38.00	

Horizon A				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.32				Péry - gare

Brève description

La gare de Péry ne correspond plus aux normes de sécurité. L'accès au quai se fait en traversant des de chemin de fer. La commune souhaite depuis de nombreuses années améliorer cette situation jugée dangereuse.

L'objectif de cette mesure est d'assurer la coordination entre la commune, les CFF, la région et la Conférence régionale des transports.

La sécurisation du quai est sa mise aux normes de la LHand sont primordiales. La solution la plus envisagée actuellement consiste à réaliser une gare de croisement à La Heutte (cf. commentaires sous cette gare).

Au vu du projet des Champs l'Allemand, et avec l'existence de la desserte par bus aux Champs de Boujean, la gare de Péry acquiert une certaine importance stratégique pour atteindre les objectifs de l'agglomération biennoise en terme de plafonnement des TIM et de transfert modal.

La gare de Péry se profile comme une porte d'entrée de la ville de Bienne du point de vue des transports publics et comme un pôle d'échange intermodal.

État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Planification en cours					
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)	
Péry-La Heutte	OFT	Commune	Coordination en cours		

Horizon B				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.33				Frinvilier - gare
Brève description				
Le quai sera un peu prolongé sur cette gare afin de mieux correspondre aux compositions des trains (cf. explications sous gare de La Heutte). Toutefois, le quai à cet endroit sera toujours trop court, la solution envisagée est d'informer la clientèle et un contrôle manuel de l'ouverture des portes par le mécanicien.				
Un examen pour ajouter les places P+R à cet endroit – le potentiel étant intéressant – a été rapidement effectué mais la configuration des lieux rend cette idée peu réaliste.				
État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux
Planification en cours				
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)
Sauge	CFF	Commune	Information préalable	

Horizon B				
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
JB.TP-FL.34				La Neuveville - gare
Brève description				
Mesures non connues pour cette gare d'un point de vue de la LHand.				
La commune mène actuellement des réflexions pour la requalification de son espace-gare, ce qui est une excellente nouvelle.				
Comme pour les autres communes, la région se tient à disposition de la commune pour discuter d'éventuelles demandes de subventions concernant des projets P+R et B+R.				
La région se réjouit particulièrement de la requalification de ces alentours, le potentiel d'intermodalité étant particulièrement important à la gare de la Neuveville.				
Une attention particulière à ce projet sera à coordonner avec le concept TP 2030 de la ville de Bienne et environs, une coordination avec la Ville de Bienne est déjà établie à ce sujet et c'est nécessaire.				
État de la planification		État du financement et des travaux		Début des travaux
Planification en cours				
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Coûts (Mio CHF)
La Neuveville	CFF	Commune	Information préalable	

Transports Individuels Motorisés

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM		voir mesures	voir mesures
Ancien n°		Catégorie	
TIM		TIM	

Description

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

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

A relever les éléments suivants :

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

Opportunité et utilité

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

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Impact sur l'environnement

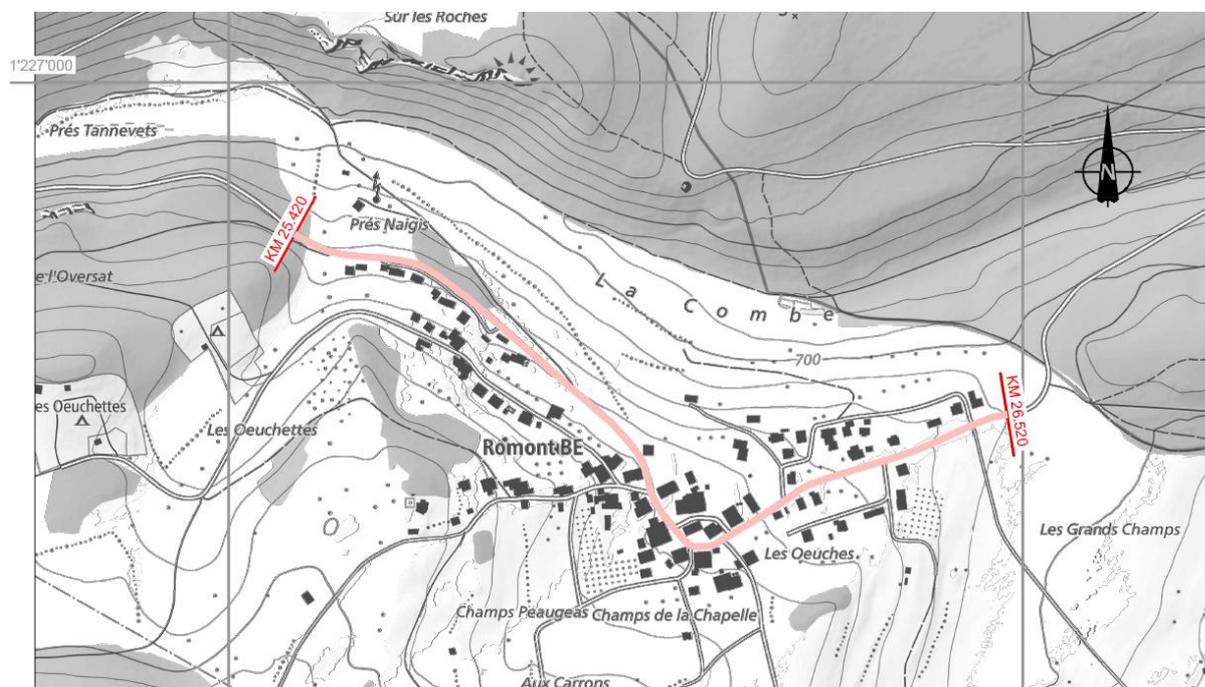
Documents

TIM-MàN – Mise à niveau TIM / sécurité routière

Romont – Requalification de la route cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.1			Horizon A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

Carte



Description et objectif

Un projet de réaménagement de la traversée de village de Romont a été élaboré par l'OPC. Il comprend notamment la mise en place de bandes longitudinales, d'un trottoir et de ralentisseurs aux entrées de village. La procédure d'information et de participation et l'examen préalable ont déjà eu lieu. Le dépôt public devrait survenir à la fin 2020. Si celui-ci est approuvé sans opposition, les travaux devraient débuter en 2021 et s'étendre sur 3 ans.

Opportunité et utilité

La sécurisation de la route cantonale et son adaptation à la mobilité piétonne étaient déjà inscrites dans le plan de route communal en vigueur.

État de la planification

Dépôt public à fin 2020

État de la construction et du financement

Assuré

Début probable des travaux	Mise en service probable
01.05.2021	31.10.2024
Responsabilité	Autres acteurs
OPC	Commune
Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale
1.10	Coûts pris en charge par l'OPC

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

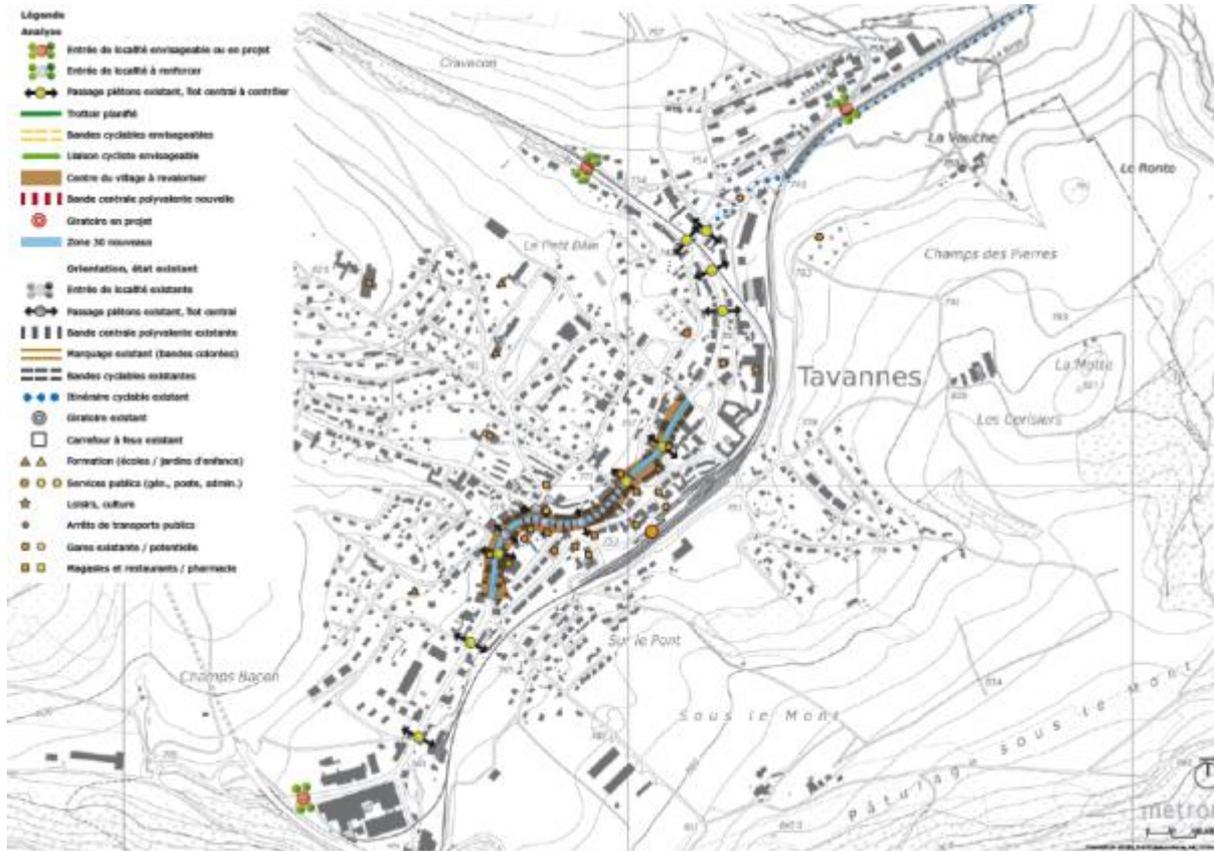
État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

Coordination réglée

Tavannes – Requalification de la route cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.2			Horizon B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
TIM-TV.02		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

Carte



Description et objectif

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

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

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

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

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

Opportunité et utilité

La réalisation de mesures de requalifications dans les traversées de villages a des impacts positifs, non seulement sur la sécurité ou la circulation, mais aussi sur la qualité des bâtiments alentours et plus généralement sur la qualité de vie.

Cette mesure de requalification de la route cantonale reste prioritaire dans la CRTU 2021 pour les raisons suivantes : importance du patrimoine bâti dans ce tronçons de la route ; possibilités de redynamiser les commerces au centre ; mettre à profit le transfert du trafic sur l'A16.

Objectifs :

Rendre le centre de Tavannes plus attractif et plus convivial

Mesures individuelle Transports

Inciter la densification urbaine
Inciter à la diversification des modes de mobilité

État de la planification

Coordination en cours

État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

Coûts (Mio CHF)

Demande de subvention cantonale

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Impact sur l'environnement

Documents

► ARJB, Mandat Metron 2010 ► PAL de Tavannes en cours de révision.

Reconvilier – Requalification de la route cantonale à la hauteur de la gare

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.3			Horizon A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

Carte



Description et objectif

Un projet est en cours dans ce secteur (cf. illustration ci-dessous), appelé « projet Espace-gare ». Actuellement la situation dans le secteur de la gare n'est pas satisfaisante, la route coupe en 2 le village. Entre la gare et le parking (côté nord de la route cantonale) et les commerces au nord de la route il serait nécessaire de créer des liens plus forts. La sécurité pour passer la route cantonale à cet endroit est aussi un thème important, d'autant plus si la mesure de relocalisation des terrains à bâtir disponibles à La Vauche vers les Champs Biains se concrétise, car l'école se situe de l'autre côté de la route.

Ce projet devrait si possible s'intégrer dans un plan de quartier communal ou plan de restructuration (cf. proposition de la mesure et prendre en considération la nouvelle zone à bâtir de Champs-Biains). Le projet de requalification de la route s'intègre dans d'autres thématiques que la commune peut traiter :

- Aménagement de la gare / possibilités de retournement pour les bus / dépôts-minutes / politique de parage / B+R, etc.
- Relation avec les travaux sur la route direction Saules, sécurisation du croisement et du passage à niveau pour les piétons
- Discussions concernant le maintien d'espaces vers la gare pour assurer le transbordement (cf. Fiche de mesure concernant la gare de Reconvilier).

Au vu des nombreux projets qui redynamisent cette mesure elle est inscrite en horizon A.

1. Une requalification de la route est en projet vers la gare et la petite place pour tenir compte de l'évolution de l'urbanisation autour de la gare.
2. Si possible, le projet Espace-gare anticipe cette évolution ou prend des mesures qui permettent des adaptations ultérieures, notamment en ce qui concerne le passage des écoliers, la desserte TP par bus, les conditions favorables à l'intermodalité vers la gare, etc.

Opportunité et utilité

Cette mesure est importante en cas de réflexions globales au niveau de l'urbanisme autour de la gare de Reconvilier. La mesure a aussi un impact sur la qualité du bâti et sur l'habitat existant dans la zone centre. D'un point de vue régional, cette mesure devient prioritaire par rapport à la mesure de requalification de la route à Tavannes, car elle entre en résonance avec le projet de rénovation intégrale des gares dans la Vallée de Tavannes.

Objectifs :

Permettre la fluidité du trafic

Permettre et inciter la réalisation de la densification urbaine dans le secteur autour de la gare.

État de la planification

Planification en cours

État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

OPC

Commune ; Région ; CFF

Coûts (Mio CHF)

Demande de subvention cantonale

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination en cours

Dépendances et limites avec d'autres mesures

JB.U-DH.2.2 ; JB.U6-2.2 – Reconvilier, alentours de la gare, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes

JB.TP-Reg.14 – Reconvilier, gare

Impact sur l'environnement

Documents

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

Orvin - Réduction du transit de poids-lourds dans le village

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.5			Avant 2024
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

Description et objectif

La traversée du village d'Orvin pose problème, la route y est étroite et le trafic y semble donc dense. Les parcages posent aussi problème, notamment d'un point de vue de la sécurité des piétons. Les problèmes concernant la traversée de ce village sont connus depuis longtemps, et même si les normes sont respectées, le sentiment d'insécurité est très présent.

Une étude globale a été commandée par l'OPC (étude Transitec, octobre 2014). Les principales conclusions de cette étude sont les suivantes :

- Le trafic de transit représente environ 1/3 (2'000 véh/j) des mouvements d'entrée et sortie du village d'Orvin. Le trafic généré par les habitants et emplois est estimé 5'000 véh/j, dont 20% de trafic interne.
- Une interdiction de circuler pour les poids lourds entre Orvin et Lamboing permet d'éliminer le trafic de transit de ce type de véhicules incompatibles avec le gabarit limité sur la traversée du village.
- Un réaménagement de la place du village avec l'introduction d'une zone de rencontre clarifie la compréhension entre les différents utilisateurs de l'espace routier et permet de dégager un espace convivial.
- Un réaménagement de la traversée en différents secteurs réduit les nuisances en modérant le trafic, permet de dégager des espaces ponctuels protégés pour les piétons.
- Pour une réduction de 2'000 véh/j, une route de contournement d'Orvin présente un rapport coût/efficacité insuffisant.

Un projet a été mis en place est les travaux devraient débuter prochainement.

Pour la traversée du village, le projet prévoit des aménagements ponctuels pour protéger mieux les piétons.

Opportunité et utilité

Améliorer la sécurité et la qualité de vie dans le centre d'Orvin.

Empêcher le transit des poids-lourds entre Orvin et Lamboing.

État de la planification

Coordination réglée

État de la construction et du financement

Le projet aurait pu être intégré comme mesure dans le programme d'agglomération de Bienne. Néanmoins, étant donné son état d'avancement, il a été décidé qu'il serait réalisé rapidement, sans attendre des financements fédéraux.

Début probable des travaux	Mise en service probable
Responsabilité	Autres acteurs
OPC ; Commune	Région
Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

Coordination réglée

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Impact sur l'environnement

Documents

- OPC, étude Transitec, octobre 2014

Moutier – Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.6			Horizon B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

Carte

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



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

Description et objectif

La Conception Moutier 2030 indique que des améliorations de la traversée de la ville sont nécessaires afin d'améliorer la convivialité et la qualité urbaine dans son ensemble dans le centre, notamment. La Conception Moutier 2030 coupe la traversée de Moutier en plusieurs tronçons, avec des enjeux différents. En lien avec la modification du Plan de quartier « Moulin II », la ville de Moutier édicte un Plan directeur localisé pour le Centre-ville. Des mesures particulières prévues dans ce plan directeur concernent directement la requalification de la route cantonale.

Les effets attendus de la A16 sont très importants ; le nombre de véhicules estimés dans le tronçon central devrait être très faible, ce qui nécessitera des réaménagements de la route cantonale et aussi de revoir – d'une manière générale – le plan des circulations (TIM, mobilité douce et piétonnière) de la ville de Moutier.

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

Opportunité et utilité

Prioriser les mesures sur la route cantonale qui traverse Moutier.

Améliorer la qualité de vie dans le Centre de Moutier

Faciliter le processus de densification du centre de Moutier

Augmenter l'utilisation de la mobilité douce.

État de la planification

Information préalable

État de la construction et du financement

Début probable des travaux

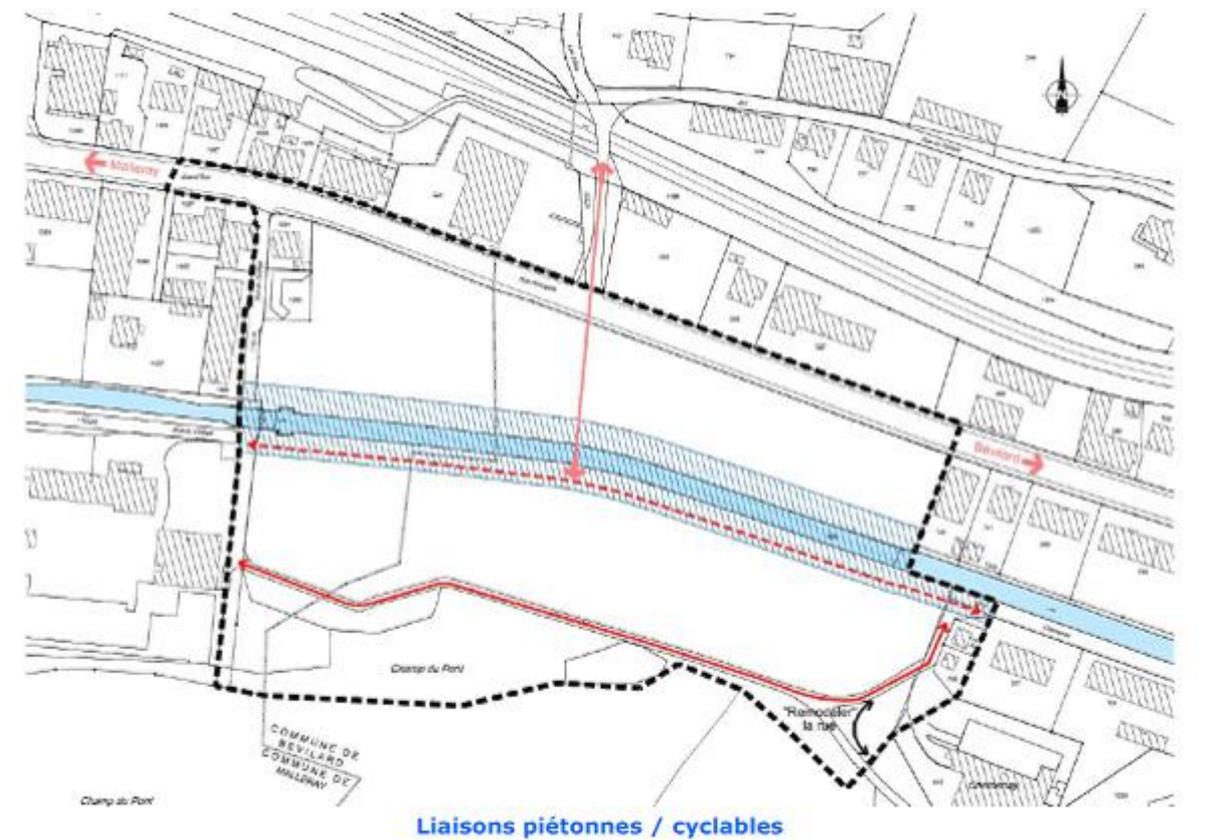
Mise en service probable

Responsabilité OPC ; Commune	Autres acteurs Région
Coûts (Mio CHF) 2.50	Demande de subvention cantonale
Clé de financement En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.	
État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination en cours	
Dépendances et limites avec d'autres mesures	
Impact sur l'environnement	
Documents ► Conception Moutier 2030 ► Plan directeur localisé pour le Centre-ville	

Valbirse – Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.7			Horizon B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

Carte



Description et objectif

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

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

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

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

Opportunité et utilité

La qualité urbaine de la route cantonale à cet endroit est très importante, c'est un facteur important de réussite du projet Espace Birse (qualité de vie / sécurité des déplacements).

Objectifs :

Inciter la pratique de la mobilité douce

Sécurité des déplacements scolaires

accompagnement au processus de densification urbaine

État de la planification

État de la construction et du financement

Début probable des travaux	Mise en service probable
----------------------------	--------------------------

Responsabilité OPC ; Région	Autres acteurs Région ; OACOT
--------------------------------	----------------------------------

Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale
-----------------	---------------------------------

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

Coordination en cours

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Impact sur l'environnement

Documents

► Plan directeur intercommunal d'agencement de l'Espace Birse, version mars 2014

Sonceboz-Sombeval – Amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.8			Horizon C
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

Description et objectif

La commune de Sonceboz demande que la route cantonale qui traverse le village soit revue à moyen et long terme, afin que mieux corresponde à l'urbanisation actuelle et aux besoins de sécurité.

En raison d'investissement importants dans d'autres projets, il ne sera pas possible pour la commune de s'engager sur ce projet les prochaines années.

Opportunité et utilité

Inciter la pratique de la mobilité douce

Sécurité des déplacements scolaires

Accompagnement du processus de densification urbaine

État de la planification

Mesure à moyen et long terme. Nécessité de préciser les intentions de la commune de Sonceboz-Sombeval et de définir les étapes ultérieures.

État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

Coûts (Mio CHF)

Demande de subvention cantonale

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Information préalable

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Impact sur l'environnement

Documents

Tramelan – Aménagement entre la frontière cantonale et les Reussilles

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-MàN.9			Horizon A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
TIM-A.01		TIM-MàN Mise à niveau TIM / sécurité routière	

Description et objectif

Depuis la frontière du Jura jusqu'aux Reussilles: réaménagement et élargissement de la route cantonale sur les trois communes de Tramelan, Mt-Tramelan et Courtelary, avec la construction d'un giratoire au carrefour de Mt-Crosin et d'un élément modérateur (porte d'entrée) à l'entrée ouest du village des Reussilles.

Cette mesure figure dans le PRR 2014-2029.

Opportunité et utilité

Le trafic est particulièrement rapide à cet endroit.

État de la planification

La réalisation de cette mesure devrait débuter en 2021.

État de la construction et du financement

Début probable des travaux	Mise en service probable
2021	2026
Responsabilité	Autres acteurs
OPC ; Communes	Région
Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale
2.00	

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

Coordination réglée

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Impact sur l'environnement

Documents

► Plan du réseau routier 2014-2029.

Etude de corridor- Moutier – Roches – Communes du Grandval

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.TIM-CR.1			Horizon A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
TIM-A.03		TIM-CR Capacités routières	

Description et objectif

L'ouverture sur tout son tronçon de la A16 va considérablement faire évoluer les volumes de trafics sur les routes cantonales entre Courrendlin – Moutier et de Moutier – Crémines – (Balsthal SO). Dans les Gorges de Moutier, des mesures pour améliorer la sécurité du trafic seront réalisées et sont inscrites dans le Plan du réseau routier 2014-2029. Les études de bases pour ces mesures devraient aussi prendre en compte le tronçon Moutier – Gänsbrunnen selon la Région. Une fois l'A16 terminée, d'éventuelles mesures seront à prendre dans le Grandval sur la base de comptages de volumes de trafic. Favoriser la mobilité douce dans les traversées de villages et dans les Gorges de Court, de Moutier et de Gänsbrunnen.

Opportunité et utilité

Evaluer si des mesures spécifiques sont nécessaires pour inciter les poids-lourds à ne pas emprunter le tronçon Moutier-Balsthal.

État de la planification

Etude globale à réaliser (2021-2022)

État de la construction et du financement

Début probable des travaux	Mise en service probable
----------------------------	--------------------------

Responsabilité	Autres acteurs
----------------	----------------

Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale
-----------------	---------------------------------

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

Information préalable

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Impact sur l'environnement

Documents

► Plan du réseau routier 2014-2029.

Mesures concernant la mobilité douce (MD)

N° CRTU	Code ARE	Catégorie	Priorité
JB.MD		MD	voir mesures

Description et objectif

Les mesures qui figurent dans ce groupe de mesures sont en partie liées à la route cantonale, mais elles ne se situent pas ou peu sur la route cantonale. Il s'agit par exemple de pistes cyclables réalisées en dehors des routes.

Les mesures doivent prendre en compte les éléments suivants :

- Préférer des pistes cyclables ou itinéraires hors de la route cantonale au vu de l'augmentation du trafic et du gabarit des véhicules.

- Veiller à permettre une utilisation mixte des infrastructures ; au vu de faible trafic quotidien en vélo dans le Jura bernois les infrastructures avec plusieurs utilisations sont nécessaires (trafic lent, mobilité douce, aménagements paysagers possibles, etc.).

- Aller dans le sens des besoins définis pour les itinéraires de cyclotourisme dans le Jura bernois.

Dans le domaine de la mobilité douce, le but de la CRTU est d'indiquer les besoins à moyen et long termes et de veiller à une coordination avec les mesures qui relèvent de l'urbanisation, des transports publics ou d'autres domaines (planifications agricoles notamment). Dans ces mesures mobilité douce, on entend ici les déplacements quotidiens, soit le travail et les trajets scolaires, notamment.

Les mesures présentées ici sont parfois en lien direct avec celles qui concernent le cyclotourisme, certains tronçons routiers étant simultanément utilisés pour les déplacements quotidiens et de loisirs. Le lien est souvent à faire avec les mesures concernant le cyclotourisme présentées dans le domaine nature / paysage / loisirs.

Dans le Jura bernois, les aménagements doivent par ailleurs si possible convenir pour les trajets quotidiens et pour les loisirs.

La mobilité piétonnière ne fait pas l'objet de Fiche de mesure dans la CRTU, toutefois elle doit être examinée lors de la réalisation des projets de densification et de mise à jour des PAL, c'est une tâche des communes.

Ce groupe de mesure comprend la description de la création d'une voie pour le trafic lent dans les Gorges du Taubenloch, car ce projet sous la responsabilité de la confédération nécessite d'éventuelles coordinations.

Opportunité et utilité

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

Créer des voies de circulations pour la mobilité douce mixtes (cyclotourisme, piétons, agriculture) et en dehors de la route cantonale.

État de la planification

État de la construction et du financement

Responsabilité	Autres acteurs
----------------	----------------

Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale
-----------------	---------------------------------

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

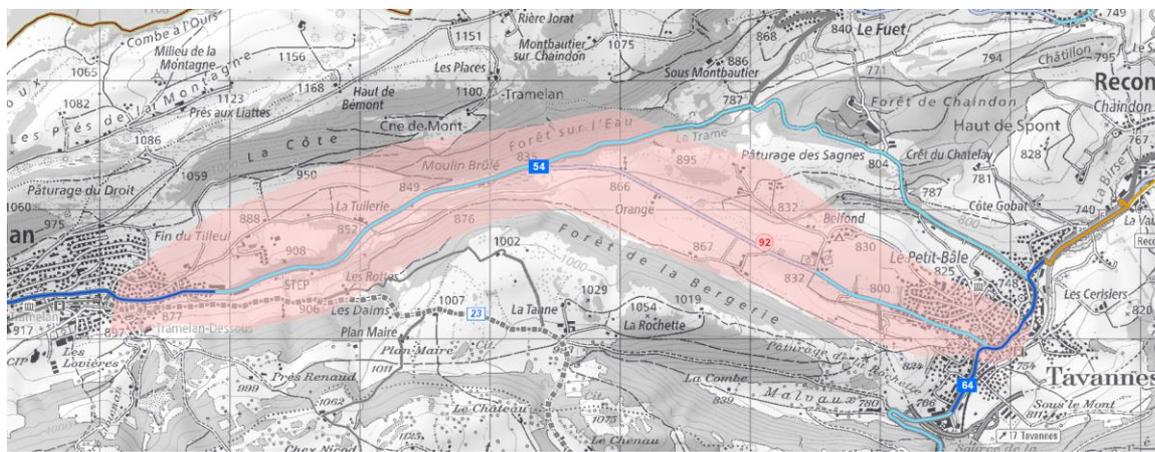
Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

Tavannes et Tramelan – Aménagements pour trafic cyclable

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-V.1			Horizon A
Ancien n°	Commune	Catégorie	
	Tavannes ; Tramelan	MD-V Vélo (lacunes du réseau / sécurité)	

Carte



Description

La liaison cyclable entre Tramelan et Tavannes emprunte actuellement la route cantonale fréquentée et potentiellement dangereuse. Les communes de Tavannes et Tramelan sont désireuses d'améliorer la situation en trouvant un chemin alternatif. Un couloir d'étude (n° 92) a ainsi pu être inscrit dans le Plan sectoriel Vélo pour ce tronçon, et un avant-projet est en cours.

Opportunité et utilité

Il s'agit d'une liaison pour le trafic quotidien sur un axe important à l'échelon régional, puisqu'il relie les Franches-Montagnes et Tramelan au reste du Jura bernois et au Mittelland.

État de la planification

Avant-projet

État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

OPC

Communes

Coûts (Mio CHF)

Demande de subvention cantonale

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination en cours

Dépendances et limites avec d'autres mesures

L'itinéraire n° 54 de la Suisse à Vélo emprunte actuellement la route cantonale Tramelan-Le Fuet. Il pourrait être concerné par cette fiche de mesure si elle se réalise avant le déplacement de l'itinéraire sur la Montagne du Droit, inscrit dans la fiche JB.T-D.03.04.

La fiche de mesure JB.T-D.03.02 qui concerne l'itinéraire de cyclotourisme n° 23 est potentiellement également concernée, car elle vise à relier Tramelan à Tavannes.

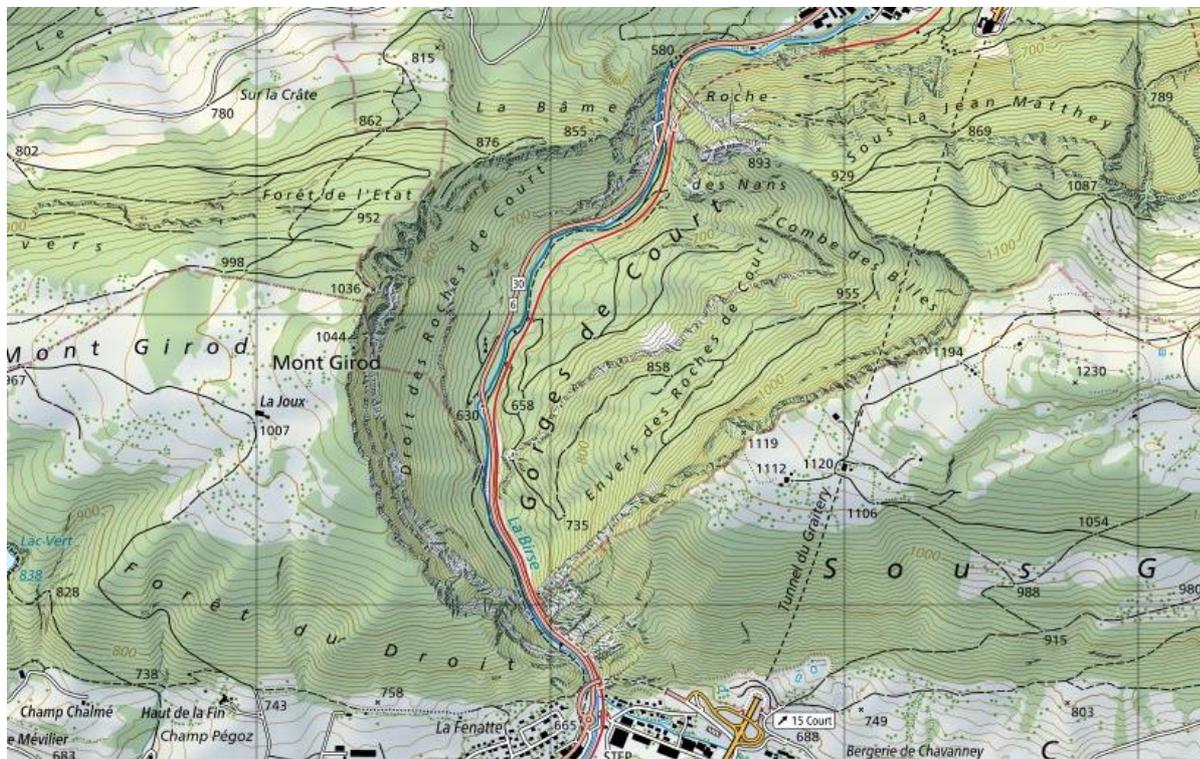
Documents

► SuisseMobile

Court et Moutier – Aménagements pour le cyclotourisme

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-V.2			Horizon A
Ancien n°	Commune	Catégorie	
MD-LR.02	Court ; Moutier	MD-V Vélo (lacunes du réseau / sécurité)	

Carte



Description et objectif

Les Gorges de Court sont un point noir routier. La pratique du vélo, surtout à la montée, y est particulièrement dangereuse. Malgré l'ouverture du tunnel A16 de Graitery et la réalisation de la A16 sur toute sa longueur, le nombre de véhicules qui empruntent les Gorges reste important. Des mesures pour sécuriser le trafic vélo dans les Gorges de Court seront très difficiles à mettre en place, car il n'est pas possible d'élargir la route sur de nombreux secteurs. Les coûts de réalisation de ces mesures seraient par ailleurs disproportionnés par rapport à l'utilisation pour la mobilité douce.

Pour ces raisons, Jb.B propose qu'une solution simple soit mise en œuvre, par exemple via une mesure de police qui définit le secteur des Gorges de Court comme étant réservée au trafic lent ou par une solution relevant d'un marquage spécifique.

Suite à une séance entre les représentants des communes de Moutier et de Court, la région et l'OPC, la décision a été prise que ce point devait se traiter rapidement.

Opportunité et utilité

La mesure est nécessaire mais peu coûteuse. A ce titre elle est prioritaire car son rapport coûts – efficacité est très élevé.

La résolution de ce point noir est nécessaire (via sicura). Utilisé par l'itinéraire SuisseMobile 64, le tronçon des Gorges de Court sans véhicules rapides deviendrait très attrayant.

État de la planification

Étude en cours par l'OPC

État de la construction et du financement

Début probable des travaux

Mise en service probable

Responsabilité

Autres acteurs

OPC

Communes

Coûts (Mio CHF)

Demande de subvention cantonale

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination en cours

Dépendances et limites avec d'autres mesures

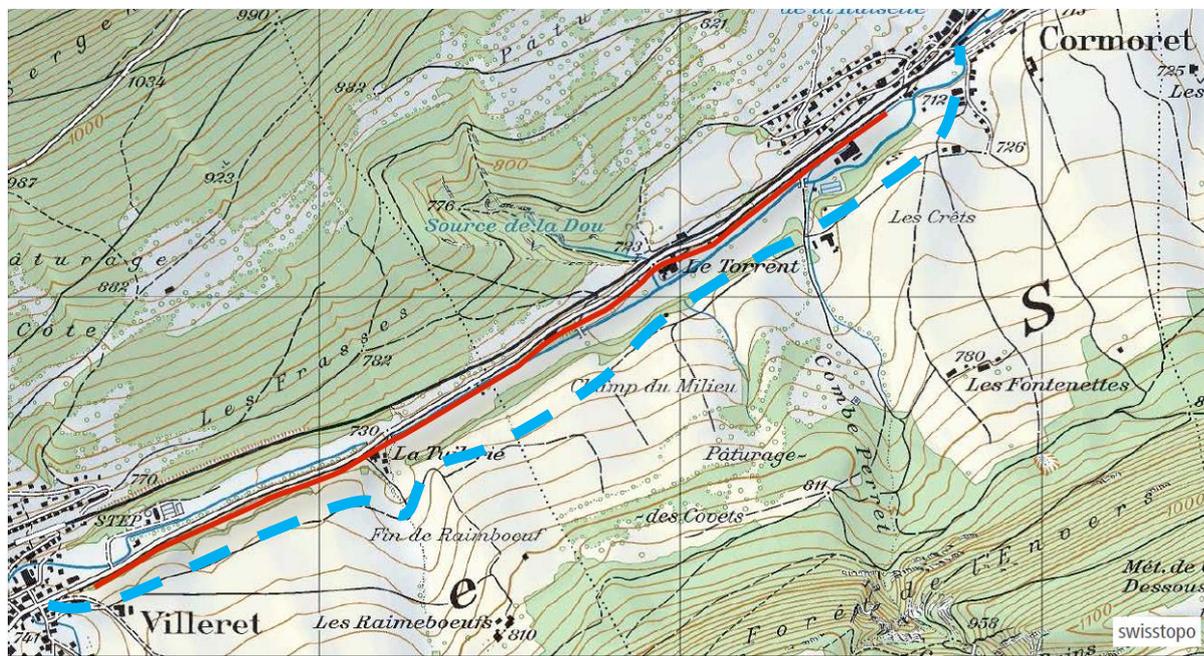
Documents

► SuisseMobile

Cormoret - Villeret – Point noir routier et aménagement pour le cyclotourisme

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-V.3			Horizon A
Ancien n°	Commune	Catégorie	
MD-LR.03	Cormoret ; Villeret	MD-V Vélo (lacunes du réseau / sécurité)	

Carte



Description et objectif

Le tronçon entre Villeret et Cormoret est sinueux et constitue un point noir routier. L'augmentation de la sécurité routière sur ce trajet est prévue depuis longtemps et figure dans le plan sectoriel Vélo. En parallèle, la motion politique de P. Amstutz demandait de réaliser urgemment des travaux sur le tronçon Villeret-Cormoret afin que les trajets scolaires soient possibles entre ces villages et jusqu'à Courtelary ; cette motion a été approuvée. Enfin, la 1ère CRTU indiquait qu'une étude globale concernant la pratique du vélo (quotidien et cyclotourisme) dans le Vallon de Saint-Imier était nécessaire.

Suite à ces différents éléments, une analyse globale de la situation et des travaux nécessaires pour améliorer la sécurité du trafic cycliste a été mandatée par l'OPC (étude planum 2013) ; à relever que le secteur étudié s'est limité à Courtelary – La Cibourg, car de Courtelary à Sonceboz les bandes cyclables ont été réalisées récemment.

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

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

Le projet de planification agricole, prévu en 2015, ne sera pas réalisé et ce n'est donc pas via cette planification que les choses pourront se réaliser.

Opportunité et utilité

La mesure est nécessaire pour supprimer le point noir et rendre possible la réalisation d'un itinéraire

SuisseMobile entre La Chaux-de-Fonds et Bienne.

D'un point de vue des trajets pour les loisirs, le cyclotourisme et les trajets pour les écoliers, il serait peut-être plus favorable, y compris économiquement, de réaliser la piste cyclable en dehors.

État de la planification

Examen préalable en 2020 et dépôt public du plan de route en 2021, traitement des oppositions (été 2021), approbation du plan de route (hiver 2021), appels d'offres aux entreprises (printemps 2022), travaux réalisés en 3 étapes (2022 au plus tôt), réalisation : 2022 - 2025.

État de la construction et du financement

Début probable des travaux	Mise en service probable
01.05.2022	31.10.2025
Responsabilité	Autres acteurs
OPC-CP	
Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale
2.80	

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

Coordination réglée

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Le Parc Régional Chasseral aimerait développer à Cormoret un projet de « développement paysager » dans et autour du village et évalue - en fonction du projet de tracé vélo - si des mesures paysagères peuvent être réalisées en parallèle à ce futur tracé.

Documents

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

Renan – La Cibourg – Mesures de sécurité pour les cyclistes et les piétons

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-V.4			Horizon A
Ancien n°	Commune	Catégorie	
MD-LR.04	La Ferrière ; Renan	MD-V Vélo (lacunes du réseau / sécurité)	

Carte



Description et objectif

Entre la route de l'Horloge et le chemin qui va au camping de La Cibourg, les piétons et les cyclistes qui parcourent les itinéraires nationaux SuisseMobile doivent cheminer le long de la route cantonale. Au croisement qui permet de se rendre au camping, l'itinéraire de cyclotourisme oblige les cyclistes à traverser la route cantonale et réaliser un « tourner-à-gauche » sur une route non sécurisée pour ce type de manoeuvre. Ce secteur est donc dangereux et des mesures pour assurer la sécurité des usagers de ces itinéraires sont nécessaires.

Ce point noir est déjà signalé dans le projet SuisseMobile 2030 (liste des améliorations nécessaires sur le réseau SuisseMobile). Selon l'OPC (état: 2020), les travaux sont prévus pour 2022-2023.

La mesure consiste à réaliser une piste cyclable bidirectionnelle (trait rouge) le long de la route cantonale sur environ 300 mètres. Cette piste cyclable pourra aussi être empruntée par les piétons. La traversée de la route sera sécurisée par un îlot.

Il apparaît également important que le secteur intercantonal Clermont – gare de la Cibourg, à l'ouest, soit intégré à cette mesure. La situation peut également être qualifiée de dangereuse pour les randonneurs, en particulier pour rejoindre la Cibourg. Un chemin de randonnée pédestre emprunte notamment la route cantonale sur 135 m. Aucune mesure particulière n'est à réaliser pour le trafic vélo quotidien selon l'OPC, ce tronçon étant inscrite comme infrastructure de base.

Opportunité et utilité

Permet d'assurer la sécurité des usagers et des personnes qui pratiquent la mobilité douce sur les itinéraires SuisseMobile.

État de la planification

Les travaux sont prévu pour le secteur est. Un projet devrait être réalisé pour la partie ouest.

État de la construction et du financement

Début probable des travaux	Mise en service probable
01.05.2022	31.10.2023
Responsabilité	Autres acteurs
OPC-CP	
Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale
0.30	

Clé de financement

Le canton prend en charge 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

Coordination réglée

Documents

► Etude de planification pour le trafic cycliste Courtelary – La Cibourg, bureau planum biel ag sous mandat de l'OPC, octobre 2013 ► SuisseMobile 2030.

Moutier – Voie mobilité douce sur les berges de la Birse

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-V.05			Horizon C
Ancien n°	Commune	Catégorie	
MD-LR.05	Moutier	MD-V Vélo (lacunes du réseau / sécurité)	

Carte



Description et objectif

La conception directrice Moutier 2030 indique comme mesure importante pour la mobilité douce la réalisation d'une étude pour examiner si une voie piétonnière tout au long de la Birse (de la gare à la rue de l'industrie) est possible, en relation avec les travaux concernant la revitalisation de la Birse et l'aménagement de ses berges.

Opportunité et utilité

Mesure à coordonner avec d'autres et à réaliser en fonction d'opportunités (aménagement des berges de la Birse).

Créer une « voie piétonne / cyclable » plate qui relie les différents « pôles » de la ville de Moutier permet de favoriser la mobilité douce dans la ville.

État de la planification

En suspend

État de la construction et du financement

En suspend

Début probable des travaux	Mise en service probable
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	OPC
Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale

Clé de financement

En dehors du périmètre du PA, le canton prend en charge 40% des coûts imputables pour les investissements selon l'art 59/60 LR, respectivement 100% des coûts sur les routes cantonales.

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

Information préalable

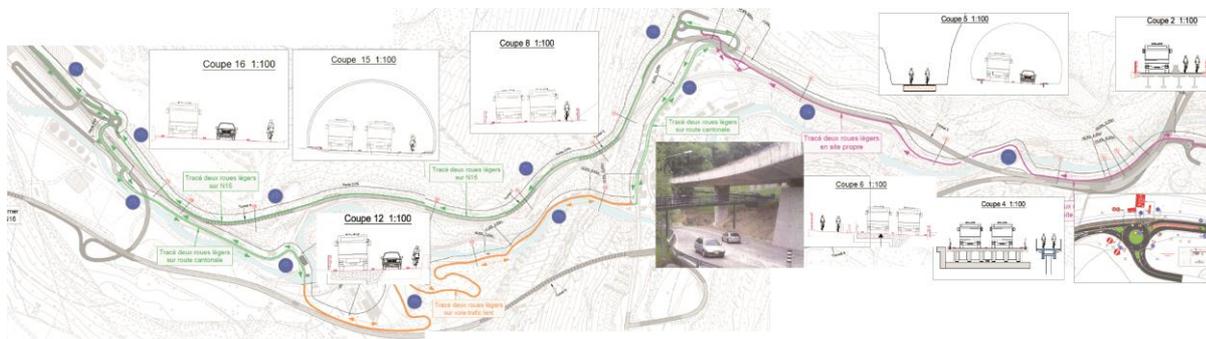
Documents

- Plan directeur Moutier 2030

Péry - Bienne – séparation du trafic rapide et du trafic lent dans les Gorges du Taubenloch

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-V.6			Horizon A
Ancien n°	Commune	Catégorie	
MD-04	Péry-La Heutte ; Saugé	MD-V Vélo (lacunes du réseau / sécurité)	

Carte



Description et objectif

Dans les gorges du Taubenloch entre Péry et Bienne les véhicules lents et les vélos doivent emprunter la seule voie qui existe (semi-autoroute). Cette situation est dangereuse. Par ailleurs, elle ne permet pas la pratique du cyclotourisme, c'est pourquoi l'itinéraire n°64 de SuisseMobile recommande de réaliser le tronçon Bienne – Sonceboz avec le train.

Arriver rapidement à une solution pour ce tronçon permettra de compléter une lacune majeure dans le réseau de cyclotourisme suisse.

Cette mesure figure dans la CRTU du Jura bernois à titre informatif, c'est la confédération qui est en charge de ce dossier.

Opportunité et utilité

Mesure très importante pour la pratique du cyclotourisme dans le Jura bernois, rend les liaisons Moutier – Bienne et La Chaux-de-Fonds – Bienne possibles.

État de la planification

Projet en cours de réalisation

État de la construction et du financement

Financement assuré par la Confédération

Début probable des travaux	Mise en service probable
01.05.2022	31.10.2025

Responsabilité	Autres acteurs
OFROU	

Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale
351.00	

Clé de financement	
Confédération (100%)	

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

Coordination réglée

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

Plateau de Diesse – Projet de trottoir et de bande cyclable

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-A.7			Horizon A
Ancien n°	Commune	Catégorie	
	Plateau de Diesse	MD-A Autres mesures MD	

Carte



Description et objectif

Projet de cheminement piéton au sud de la route cantonale reliant les villages de Diesse et Lamboing, mais dont la forme n'est pas encore arrêtée. L'OPC propose une bande longitudinale, variante correspondant à ses standards pour de telles situations. La commune envisage deux autres variantes qui présenteraient des frais supplémentaires pour elle, afin de garantir une meilleure sécurité aux piétons et cyclistes.

Opportunité et utilité

Seuls 360 m de trottoir sont manquant pour assurer une continuité piétonne entre les deux villages.

État de la planification

La commune doit encore statuer sur la variante retenue.

État de la construction et du financement

Un budget doit être voté par la commune.

Début probable des travaux	Mise en service probable
01.05.2022	31.10.2022
Responsabilité	Autres acteurs
OPC	Commune
Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale

Clé de financement

La variante aux standards cantonaux serait financée à 100% par le canton. Les aménagements supplémentaires sont à la charge de la commune.

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
----------------------	--

Coordination réglée

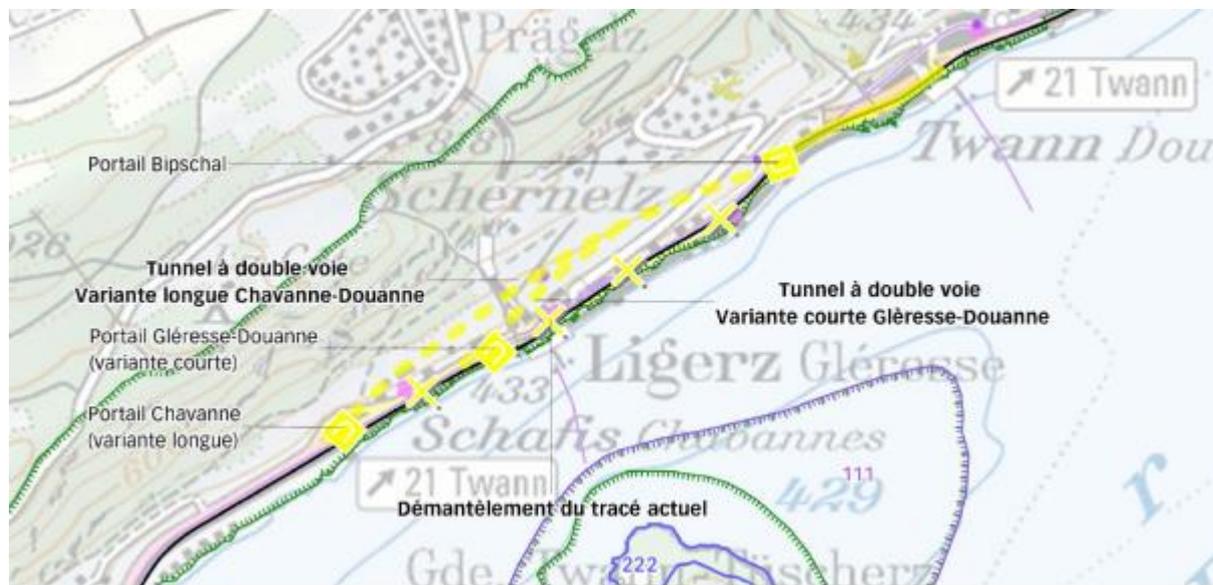
Dépendances et limites avec d'autres mesures

Documents

Mobilité douce sur la rive nord du lac de Biene

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MD-A.8			Horizon A
Ancien n°	Communes	Catégorie	
	La Neuveville, Ligerz, Twann-Tüscherz	MD-A Autres mesures MD	

Carte



Description et objectif

Le dernier tronçon ferroviaire à simple voie de la ligne Lausanne-Bienne se situe entre le lieu-dit « Poudeille-Chavannes » et la localité de Douanne. Le projet prévoit la construction d'un tunnel à double voie de 2.1 km. Dès la mise en service du nouveau tronçon, le tracé ferroviaire actuel sur la rive du lac de Biene sera démantelé et réaménagé.

Ce nouveau tracé, de par la limitation de l'impact visuel, permettra une revalorisation du paysage. La réaffectation de l'espace libéré par l'ancien tracé (environ 31'000 m²) est un enjeu important pour les communes concernées qui ont décidé d'élaborer un nouveau plan directeur intercommunal qui permettra la définition et création de nouvelles zones vertes, viticoles et d'utilité publique en lieu et place de l'actuelle zone ferroviaire.

Un projet de cheminement pour la mobilité douce sera réalisé, aussi bien pour les piétons que pour le cyclotourisme. L'itinéraire de cyclotourisme n°50 « Route du pied du Jura » serait déplacé de la rive sud à la rive nord du Lac de Biene. Cette mesure est proposée dans le Plan directeur sectoriel Vélo (mesure n°141).

Opportunité et utilité

Le démantèlement de la ligne de chemin de fer située sur les rives du lac constitue une formidable opportunité pour l'aménagement de voies de mobilités douce attractives.

État de la planification

Les communes doivent encore statuer sur la variante retenue.

État de la construction et du financement

Début probable des travaux	Mise en service probable
01.04.2026	
Responsabilité	Autres acteurs
OPC	Commune
Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale
Clé de financement	
Dépendra de la variante retenue	
État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la

Coordination en cours

Dépendances et limites avec d'autres mesures

La réalisation de ce projet doit tenir compte des nombreuses conditions-cadres spécifiques liées à la région, telles que les sites de palafittes archéologiques inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO, la région répertoriée à l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP), les restrictions liées à l'hydrogéologie (eaux souterraines, lac de Biemme, source d'eau potable de la Brunnmühle) ainsi que le milieu naturel protégé.

Documents

<https://company.sbb.ch/fr/entreprise/projets/suisse-romande-et-valais/region-neuchatel-jura/tunnel-de-gleresse.html>

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

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
JB.MC-P			voir mesures
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
MC-01		MC-P P+R	

Description

Sur la base d'un nombre de place disponible dans les différents « corridors » de transports (étude Hartmann), la CRTU fait la liste du nombre de places P+R qui peuvent bénéficier d'une subvention cantonale pour chaque arrêt TP. La mise à jour de ce travail est réalisée par cette fiche de mesure.

- Les démarches établies dans la CRTU pour sélectionner les communes ayant droit à une subvention cantonale en cas de projet sont les suivantes :
 - la région considère que les places de parking proches des gares mais gratuites et sans contrôle ne peuvent être considérées comme des places P+R. Ainsi, les places vers les gares de Corgémont, Cortébert, Villeret, Renan, Pontenet, Malleray, Court, Crémines, Les Reussilles ne sont pas des places P+R. Elles sont reportées ailleurs pour être des places supplémentaires pouvant bénéficier d'une subvention.
 - Des lots de places P+R sont proposés par la région dans les endroits opportuns suivants : Moutier / Crémines / Reconvilier / Tavannes / Tramelan / Sonceboz / Courtelary / Saint-Imier / Sonvilier / Frinvillier / Péry / La Neuveville. Ces endroits sont retenus parce qu'ils drainent des utilisateurs et/ou il y a une politique de gestion des parkings vers la gare.
 - Les 28 places disponibles pour le corridor de La Neuveville sont affectées pour la commune de La Neuveville, en coordination avec les besoins des autres communes de la rive gauche.
 - La répartition dans les différents endroits est indicative et doit être revue en fonction des projets réalisés.
- Les communes informent la région de leurs besoins dans ce domaine. Les besoins des communes sont reportés dans la CRTU et inscrits dans le Plan du réseau routier, cette étape étant nécessaire à leur financement.
- Le nombre de places P+R pouvant potentiellement bénéficier d'une subvention cantonale est fixé par la CRTU et contraignant, selon la liste fournie ci-dessous.
- Seules les places de parcs P+R répondant à un besoin clairement avéré et présentant un bon rapport coût-bénéfices pourront bénéficier d'une subvention cantonale ; cette vérification est du ressort de l'OPC.

Etant donné les importants travaux de rénovation des gares et de requalification des espaces-gare qui s'engagent dans de nombreuses gares du Jura bernois, une bonne coordination entre les communes, les porteurs de projets, CFF bâtiments et la région sera nécessaire.

Opportunité et utilité

Cette mesure devient de plus en plus importante d'un point de vue de l'intermodalité. Elle peut être couplée avec des réflexions sur la mise en place de bornes électriques ou de solutions de mobilité partagée.

Donner le nombre potentiel de places P+R par corridor et de manière indicative par arrêt TP pouvant être subventionnées par le canton

Donner les démarches nécessaires pour réaliser les projets et faire leur suivi.

Responsabilité	Autres acteurs
OPC-CP	Communes

Clé de financement

Subvention du canton selon le nombre de places inscrites

État de coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination en cours	Demandes d'adaptation du plan du réseau routier pour correspondre aux besoins identifiés dans les fiches JB.MC-P1 à JB.MC-P14

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Projets de restructurations autour des gares (cf. mesures concernant les gares)

Documents

- PRR 2013

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

N° CRTU	Commune	Nb places actuel	Brève description	Nb places disponibles dans le corridor	Estimation des besoins P+R
JB.MC-P.1	Moutier	119	Site déjà bien pourvu mais passablement rempli notamment par des utilisateurs jurassiens ; évaluer si des compléments sont nécessaires. P+R à prendre en compte en cas de réalisation du projet de restructuration du sud de la gare		-
JB.MC-P.2	Reconvilier	0	0 place existante. Site à examiner en parallèle avec le projet de requalification de la gare. Utilisateurs en provenance de Loveresse, Saules, Saicourt et du Petit-Val.		20
JB.MC-P.3	Tavannes	12	12 places existantes. Site prioritaire à développer pour des utilisateurs en provenance du Fuet – Bellelay, du Petit-Val et de Tramelan – Les Franches-Montagnes	47 (42 selon le PRR)	15
JB.MC-P.4	Valbirse	0	Quelques places P+R sont à prévoir en cas de réalisation de l'arrêt TP de La Cray/Pré Vercelin et de mise en place d'une politique de parcage, pour les utilisateurs en provenance de Champoz par exemple.		(5)
JB.MC-P.5	Crémines	0	0 place existante (places disponibles sans frais). Site à examiner si une politique de parcage voit le jour.		(5)
JB.MC-P.6	Tramelan	0	0 place existante.	15 (20 selon le PRR)	15
JB.MC-P.7	Péry	0	En lien avec la ligne de bus pour Boujean un P+R serait justifié à Péry, d'autant plus que l'utilisation de cette ligne s'avère concluante.		15
JB.MC-P.8	Sonceboz	35	Projet en commun avec les CFF pour augmenter le nombre de place à 47. La région soutien l'augmentation du nombre de place P+R, c'est un endroit stratégique important pour ce type d'infrastructures dans le Jura bernois.		10
JB.MC-P.9	Courtelay	19	19 places existantes		5
JB.MC-P.10	Saint-Imier	26	26 places existantes	78 (78 selon le PRR)	10
JB.MC-P.11	Saint-Imier, La Clef	0	Quelques places P+R sont à prévoir en cas de réalisation de l'arrêt TP de la Clé à Saint-Imier et de mise en place d'une politique de parcage		(10)
JB.MC-P.12	Sonvilier	0	0 place existante.		5
JB.MC-P.13	Sauge (Frinvilier)	4	4 places existantes. Site prioritaire à développer car draine des villages avec peu de moyens d'utilisation des TP.		15
JB.MC-P.14	La Neuveville	12	12 places existantes. Site prioritaire à compléter. 30 places selon le PRR, y compris pour Douanne.	28 (30 selon le PRR)	30

Places de parcs Bike-and-Rail (B+R)

N° CRTU	Code-ARE	Génération PA	Priorité
JB.MC-B		voir mesures	voir mesures
Ancien n°		Catégorie	
MC-B		MC-B B+R	

Description

Dans le Jura bernois, les projets de places B+R, s'ils sont justifiés et répondent aux prescriptions de l'arrêté du Conseil-Exécutif n°1254 du 1er juillet 2009, peuvent obtenir une subvention cantonale (40% des coûts).

La réalisation de places sécurisées vers les gares ne doit pas être uniquement réservée aux grandes villes. L'apparition des vélos à assistance électrique, par exemple, demande une sécurisation des places de parcs pour les vélos vers les gares, car le prix d'achat de ces vélos ne permet pas aux utilisateurs de risquer qu'ils soient endommagés ou volés. L'accroissement de l'utilisation de ces vélos électriques est très important ces dernières années et doit être pris en considération pour que ces nouveaux utilisateurs puissent bénéficier de bonnes conditions-cadres.

A relever toutefois que les installations B+R réalisées ou en cours de réalisation dans le Canton de Berne le sont généralement dans des communes centre relativement peuplées.

1. Dans les conditions actuelles au niveau de la mobilité douce dans le Jura bernois, un projet du type B+R, avec des places sécurisées doit être envisagé en premier lieu à la gare de Moutier. La justification et la suivante :

- a) Nombre d'habitants ;
- b) Qualité de la desserte difficile à assurer avec le bus dans les quartiers à l'ouest de la ville ;
- c) Temps de parcours et dénivelés faibles entre la zone d'activité des Laives, la commune de Perrefitte et la gare.
- d) projet de restructuration de la gare et de ses abords nord et sud.

Il est demandé dans le cadre de l'examen préalable du canton que Ice site (fiche JB.MC-B.1) soit intégrée à l'annexe 5 du PRR.

2. D'autres emplacements B+R seront à terme envisageables à La Neuveville, Saint-Imier, Reconvilier, Tavannes, ces endroits ayant été identifiés dans l'analyse des Forces-Faiblesses et besoins d'interventions.

3. Pour les autres gares, la mise en place de mesure de sécurisation des vélos devrait passer par un projet-pilote. La sécurité doit pouvoir se faire à moindre coûts pour les communes de petite et moyenne taille.

Opportunité et utilité

La réalisation d'un B+R est justifiée à Moutier mais les conditions de sa réalisation doivent être étudiées dans le détail (évaluation du rapport coûts – bénéfiques / emplacement / coordination avec les projets de réaménagements des espaces publics au nord)

Donner la priorité à Moutier pour un projet B+R dans le Jura bernois et coordonner son éventuelle réalisation avec d'autres mesures de la CRTU.

Faire le suivi des projets, trouver des mesures incitatives pour la pratique de la mobilité combinée qui soient applicables pour des communes de taille moyenne (1'000 – 4'000 habitants)

Clé de financement

Dépendances et limites avec d'autres mesures

Secteur de restructuration d'importance régionale du secteur sud de la gare de Moutier

Impact sur l'environnement

Documents

► PRR 2017 ► Conception Moutier 2030

Horizon B						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre		
JB.MC-B.1	MC-02-01			Moutier, projet de station B+R		
Brève description						
Un projet de station B+R est prévu dans le cadre de la restructuration de la gare. Moutier est le seul projet dans le Jura bernois.						
État de la planification			État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Planification dans le cadre de la restructuration de la gare						
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale selon LR
Moutier	Commune	CFF	Information préalable			

Horizon B						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre		
JB.MC-B.2	MC-02-02			Projet-pilote de boîtes à vélos		
Brève description						
Dans le cadre de ses activités liées au développement durable et de son programme « Vivre le Parc », le parc étudie la faisabilité de l'implantation de « boîtes à vélos » dans 1-2 gares de la région. Les objectifs sont les suivants :						
<ul style="list-style-type: none"> - sécurité pour les usagers assurée et incitation à la mobilité combinée - créer un objet modulable et avec un design (mobilier urbain) intéressant - matériaux et construction 100% locale - le parc gère les aspects administratifs (location des places). 						
État de la planification			État du financement et des travaux		Début des travaux	Mise en service
Projet à développer en fonction des opportunités						
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Coûts (Mio CHF)	Demande de subvention cantonale selon LR
	Communes	Région	Information préalable			

Suivi / Controlling

N° CRTU	Ancien n°	Catégorie	Priorité
JB.C	D.01	C Suivi	Tâche permanente

Description

La Région anticipe et vérifie le développement afin de désamorcer de potentiels conflits. Pour se faire, un système de surveillance et de contrôle est mis en place.

Contrôle périodique des mesures contenues dans la CRTU. Priorisation de ces mesures en fonction des modifications du contexte.

Pertinence et utilité

Le suivi permet d'établir si les objectifs formulés dans les fiches de mesure peuvent être atteints. Si ce n'est pas le cas, la Région indique quelles mesures alternatives peuvent être utilisées pour réaliser le contrôle nécessaire.

Responsabilité	Autres organes concernés
Région	OACOT ; OPC ; communes

État de coordination

Coordination réglée

Besoin de coordination, interdépendance

Toutes les fiches de mesure

Documents

DETEC, Lignes directrices du programme d'agglomération