

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

**CRTU 2021**

# **Annexe – Rapport sur la procédure d'information et de participation**

**Version approuvée – avril 2021**

---

*Participation publique du : 14 février – 27 mars 2020*

*Examen préalable du : 31 août 2020 – 31 décembre 2020*

---

**Le dossier se compose de :**

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

---

**Rédaction**

Jura bernois.Bienne  
Route de Sorvilier 21  
2735 Bévilard

Arnaud Brahier, Alix Dettwiler, Jérôme Fallot

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

## Table des matières

<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>3</b>
<b>1. SYNTHESE SUR LA PROCEDURE D'INFORMATION-PARTICIPATION .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. INFORMATION DU PUBLIC ET DES COMMUNES.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2. SEANCES PUBLIQUES D'INFORMATION.....</b>	<b>4</b>
<b>1.3. RENCONTRES BILATERALES AVEC LES COMMUNES PRINCIPALEMENT CONCERNEES.....</b>	<b>4</b>
<b>1.4. COMMUNES AYANT PRIS POSITION.....</b>	<b>4</b>
<b>1.5. PRISE DE POSITION DU CANTON.....</b>	<b>5</b>
<b>1.6. AUTRES ELEMENTS PRIS EN COMPTE.....</b>	<b>5</b>
<b>1.7. PRINCIPALES MODIFICATIONS SUITE A LA PROCEDURE D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION .....</b>	<b>5</b>
<b>2. PRISES DE POSITION DES COMMUNES ET TRAITEMENT .....</b>	<b>6</b>
<b>ATB SA, POUR LES COMMUNES DE PERY-LA HEUTTE, RENAN ET TAVANNES.....</b>	<b>6</b>
<b>COURT.....</b>	<b>24</b>
<b>COURTELARY.....</b>	<b>25</b>
<b>LA NEUVEVILLE.....</b>	<b>25</b>
<b>MOUTIER.....</b>	<b>26</b>
<b>NODS.....</b>	<b>27</b>
<b>ORVIN.....</b>	<b>28</b>
<b>PL. DE DIESSE.....</b>	<b>29</b>
<b>PERREFITTE.....</b>	<b>29</b>
<b>RECONVILIER.....</b>	<b>29</b>
<b>ROMONT.....</b>	<b>30</b>
<b>SAINT-IMIER.....</b>	<b>30</b>
<b>SONCEBOZ-SOMBEVAL .....</b>	<b>35</b>
<b>SONVILIER .....</b>	<b>37</b>
<b>TRAMELAN.....</b>	<b>37</b>
<b>VALBIRSE .....</b>	<b>37</b>
<b>VILLERET.....</b>	<b>38</b>

# 1. Synthèse sur la procédure d'information-participation

## 1.1. Information du public et des communes

La révision de la CRTU a été annoncée via la Feuille officielle du Jura bernois (FOJB). Toutes les communes et les principaux partenaires ont par ailleurs été informés de la tenue des séances d'information publique (cf. ci-dessous) ainsi que de la possibilité de télécharger les documents de la CRTU 2021 sur le site internet de Jb.B.

Une synthèse a par ailleurs été rédigée et envoyée aux communes du Jura bernois pour une prise de connaissance rapide des changements apportés à la CRTU par rapport à la version en vigueur approuvée en 2017.

La phase d'information-participation s'est déroulée du 14 février au 10 avril 2020.

## 1.2. Séances publiques d'information

Comme lors de la première révision de la CRTU, 2 séances publiques d'information ont été organisées pour la CRTU 2021. Ces séances ont eu lieu au début de la phase d'information, soit le 25 février à la salle communale de Court (7 communes présentes) et le 26 février à la halle de gymnastique de Sonceboz-Sombeval (11 communes présentes).

## 1.3. Rencontres bilatérales avec les communes principalement concernées

Des rencontres bilatérales ont été organisées en amont de la phase d'information et participation entre janvier et novembre 2019. Les communes rencontrées étaient les suivantes :

- Péry-La Heutte, le 29 janvier 2019
- Moutier, le 16 septembre 2019
- Saint-Imier, le 23 septembre 2019
- Sonceboz-Sombeval, le 30 septembre 2019
- Tavannes, le 30 septembre 2019
- Court, Moutier et l'Office des Ponts et Chaussées, le 4 novembre 2019.
- Tramelan, le 26 novembre 2019.

Ces discussions bilatérales ont permis de coordonner autant que possible la volonté des communes et celle de la région. Les principaux points de discussions et/ou changements apportés ont ainsi été effectués en amont de la phase d'information et participation, permettant aux communes de se prononcer sur une version plus aboutie de la révision.

## 1.4. Communes ayant pris position

Les 19 communes suivantes ont envoyé une prise de position :

1. Court	8. Perrefitte	14. Sonceboz-Sombeval
2. Courtelary	9. Péry-La Heutte	15. Sonvilier
3. La Neuveville	10. Reconvilier	16. Tavannes
4. Moutier	11. Renan	17. Tramelan
5. Nods	12. Romont	18. Valbirse
6. Orvin	13. Saint-Imier	19. Villeret
7. Plateau de Diesse		

Le nombre de réactions de la part des communes est en augmentation par rapport à la CRTU précédente (11 communes), ce qui est réjouissant. Il est néanmoins à préciser que trois communes ont pris position dans une seule missive, par l'intermédiaire de leur bureau d'urbanisme mandaté. Ce sont donc au total 17 prises de position qui nous sont parvenues.

### **1.5. Prise de position du canton**

L'OACOT a transmis une prise de position informelle durant la phase d'information et participation, et qui n'est pas repris dans le présent document. Ce rapport n'entre pas dans des points de détail, le but de l'office cantonal étant avant tout de rappeler des éléments qui concernent la forme et l'utilisation du nouveau modèle de données cantonal. Ces points ont été retravaillés afin que le canton puisse approuver cette CRTU.

### **1.6. Autres éléments pris en compte**

En plus des prises de position reçues lors de la procédure d'information-participation, la version envoyée pour examen préalable au canton a été complétée par les éléments suivants :

- Réalisation de la carte CRTU selon le modèle de données SIG (Système d'information géographique) cantonal

### **1.7. Principales modifications suite à la procédure d'information et de participation**

Mesures	Description
<b>JB-U-RD.1.3</b>	Passage de la fiche de mesure Saint-Imier – Rue des Noyes – Longines, secteur pour la restructuration de pôle industriel en importance cantonale
<b>JB-U-RD.2.4</b>	Création d'une fiche de mesure Saint-Imier, Nord de la gare, secteur d'importance régionale pour la restructuration de zones habitat ou mixtes
<b>JB.TIM-MàN.1</b>	Création d'une fiche de mesure Romont – Requalification de la route cantonale.
<b>JB.MD-A.7</b>	Création d'une fiche de mesure Plateau de Diesse – Projet de trottoir et de bande cyclable

## 2. Prises de position des communes et traitement

Les prises de positions des communes et leur traitement sont donnés dans le Tableau ci-dessous :

	Objet de la remarque	Discussion / Décision
<b>ATB SA, pour les communes de Péry-La Heutte, Renan et Tavannes</b>	Les communes de Péry-La Heutte, Renan et Tavannes ont demandé à leur mandataire ATB SA de prendre position sur la CRTU en leur lieu et place. <b>Cadre général : administration cantonale</b>	
	Depuis le 1er janvier 2020, l'administration cantonale bernoise a quelque peu évoluée dans son organisation avec trois Offices qui ont changés de Direction, six Directions et plusieurs Offices ont un nouveau nom et deux Offices ont été scindés. Une mise à jour systématique des abréviations / acronymes des Services cantonaux est ainsi à faire dans les différentes mesures de la CRTU.	Correction des noms d'office au besoin.
<b>ATB SA</b>	<b>Cadre général : Structure CRTU</b>	
	La structure de la CRTU gagnerait en efficacité avec une numérotation, une hiérarchie, des repères, ... qui puissent être spécifiés pour relater tel ou tel sujet, élément, paragraphe d'une mesure. La présentation actuelle ne permettant pas une citation claire, précise et rapide d'un contenu.	Le nouveau modèle cantonal de fiches de mesure permet de mieux structurer les informations. Il sera utilisé en vue de l'examen préalable.
<b>ATB SA</b>	<b>U. Mesures concernant l'Urbanisation</b> <b>U1-01 Conditions régionales des PAL</b>	
	La Loi sur l'Aménagement du Territoire (LAT, RS 700) prévoit quatre buts principaux (art.1 al.1 LAT) à la réalisation desquels l'aménagement du territoire doit tendre : <input type="checkbox"/> l'utilisation mesurée du sol, <input type="checkbox"/> la séparation entre les parties constructibles et non constructibles du territoire, <input type="checkbox"/> la coordination des activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire, <input type="checkbox"/> l'orientation de l'occupation du territoire compte tenu du développement souhaité de l'ensemble du pays.	Prise de connaissance.

	<p>A noter que, dans le cadre de la modification d'un PAL, l'OACOT n'exige paradoxalement rien à ce niveau et que le Projet de Territoire reste de la sorte du seul 'bon vouloir' des Communes !</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contexte / dernier § : au regard du propos précédent, sur quelles bases se fondent les « choix régionaux », c'est-à-dire, en l'absence d'un 'Plan Directeur Régional' actualisé (ou 'Projet de Territoire Régional), comment s'opère la pesée des intérêts vis-à-vis des « choix régionaux » entre tel ou tel site, entre telle ou telle Commune ?</li> <li>- Objectif de la mesure / premier tiret : au regard du propos précédent, sur quelles bases se fondent les « mesures inscrites dans la CRTU » qui doivent être prises en compte ?</li> <li>- Description de la mesure / premier § : au regard du propos précédent et en l'absence d'un 'Plan Directeur Régional' actualisé (ou 'Projet de Territoire Régional), comment la Région peut-elle donner « son avis en se basant sur les éléments inscrits dans la CRTU », ces derniers n'ayant pas d'assise pouvant être comprise comme des intérêts de l'aménagement juridiquement reconnus du point de vue de la Collectivité ?</li> <li>- Evaluation de la mesure : au regard du propos précédent et en l'absence d'un 'Plan Directeur Régional' actualisé (ou 'Projet de Territoire Régional), sur quels principes la Région fonde-t-elle son appréciation et sa pesée d'intérêts, par exemple, pour « la répartition des grandes zones à bâtir 'futures' » ?</li> <li>- U1-o1 / Autres Organes concernés : les deux PNR.</li> <li>- U1-o1 / Dépendance avec d'autres mesures : mesures U1-o2, U8 et U9.</li> <li>- U1-o1 / Documentation : ajouter PDC 2o3o, ISOS et RA.</li> <li>- U1-o1 - synthèse : mesure sans véritable fondement garant d'une pesée des intérêts menée en respect de l'art. 3 OAT (?), 'l'état de coordination réglée' semble pour le moins usurpé ?</li> </ul>	<p>La pesée d'intérêt et la recherche des solutions les plus pragmatiques se font en coordination avec les communes et le canton. Les exigences de la LAT et du plan directeur cantonal laissent une marge de manœuvre relativement étroite. C'est la commission <i>aménagement du territoire</i> de Jb.B qui valide les choix régionaux. La CRTU joue en partie le rôle de plan directeur régional.</p> <p>L'OACOT demande que la région évalue la conformité des PAL des communes par rapport à la CRTU en vigueur afin qu'il n'y ait pas d'incohérence entre les décisions prises dans la CRTU et les choix ultérieurs des communes. La CRTU en vigueur a été approuvée à l'unanimité par les communes membres de Jb.B et constitue donc un document consolidé et pragmatique.</p> <p>La CRTU comprend une analyse territoriale et démographique à l'échelle régionale et sous-régionale. Ces éléments servent de base pour déterminer les besoins futurs. Les besoins à l'échelle régionale sont mis en discussion avec les communes susceptibles de disposer de surface pour accueillir des pôles d'habitat et d'activités.</p> <p>Sera ajouté. Sera ajouté. Sera ajouté.</p> <p>Cette fiche est déjà en coordination réglée dans la CRTU en vigueur. En effet, le contenu de la fiche a déjà été coordonné avec l'OACOT. Cette fiche sert essentiellement de base pour permettre à la région de contrôler la conformité des PAL avec la CRTU en vigueur.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>U1-02 Suivi du développement de l'urbanisation</b>	
	<p>Le titre 'Suivi du développement de l'urbanisation' et la 'description de la mesure' (« chaque surface en zone à bâtir est répertoriée ») sont pour le moins ambigus sachant qu'il est fait état ici des « réserves de zone à bâtir », « réserves disponibles dans la zone à bâtir », « réserves non construites ».</p> <p>En fait, 'Recensement des Zones à bâtir Non Construites (ZNC)' ne serait-il pas plus à propos en reprenant par ailleurs le 'vocabulaire' cantonal !?</p>	<p>Jb.B peut partager cette vision. Néanmoins, cette fiche de mesure fait partie des fiches de base demandées par le canton de Berne dans les CRTU. L'intitulé est déterminé par le canton et doit également correspondre à la version en langue allemande.</p>

<p>Le recensement des ZNC est LE SUJET de prédilection majeur pour l'OACOT en ce moment mais, après avoir toléré trop longtemps un aménagement du territoire 'à la va vite' (selon les principes de l'expression 'vite fait, bien fait') et un urbanisme 'à la parcelle' (mise en zone sans avoir préalablement vérifié même par une simple esquisse les contours d'un projet), attention à l'usage de la nouvelle vogue du simpliste 'urbanisme à la calculette' qui, pas plus que dans les cas précédents, ne place le projet urbain au cœur de la réflexion mais le noie dans moult chiffres et statistiques. Ces dernières au demeurant indispensables mais, ... science sans conscience ... !</p> <p>Quelques 'bribes' de textes en rappel : Art. 3 alinéa 3 LAT / Art. 47 OAT / Mesure A_o1 PDC 2o3o / Mesure A_o7 PDC 2o3o</p> <p>On peut ainsi disserter longtemps de la lettre et/ou de l'esprit des lois mais il faut également savoir raison garder ou, pour l'exprimer d'une façon plus régionale, agir avec bon sens paysan, aussi relevons que :</p> <p>- « prendre les mesures propres à assurer une meilleure utilisation dans les zones à bâtir des friches, des surfaces sous-utilisées ou des possibilités de densification des surfaces de l'habitat » (art. 3 al.3 lit. a LAT).</p> <p>Toute modification d'un PAL l'aura logiquement et largement fait en offrant par exemple plus de constructibilité par le biais de son RCC (réduction des distances aux limites par ex.), par l'édiction de ZPO au PZA, par des 'secteurs d'intensification urbaine' portés au Projet de Territoire ou encore au travers des prémices d'une Politique d'Urbanisation vers l'Intérieur (PoUrbIn) qui se doit d'exposer les attendus de l'al. 2 de l'art. 47 OAT (inventaire, mesures, primauté d'action).</p> <p>Dans la mesure où une Commune veille aux buts et aux principes d'une utilisation mesurée du sol (art. 1 al.1 LAT) dans le cadre de la modification de son PAL, en exigeant non seulement de devoir justifier des parcelles appréciées en ZNC mais également de devoir expliquer pourquoi telle ou telle autre parcelle n'a pas été considéré en ZNC, l'OACOT pousse le bouchon trop loin !</p> <p>Un simple rappel du 'Plan Voisin' du Corbu pour Paris image cette évidence ainsi, une mise au point effective et efficiente est à faire et, sur ce point, le 'Guide sur l'urbanisation interne' de l'OACOT a le double mérite d'être à la fois très bien fait et, de distinguer PAL et PoUrbIn. Vis-à-vis entre autres de ce document-là, la mesure U1-o2 CRTU 2o21 ne correspond pas vraiment à ce que le Canton a effectivement mis en place ?!</p>	<p>Prise de connaissance.</p> <p>A notre sens, cette fiche n'est pas en contradiction avec le guide sur l'urbanisation interne de l'OACOT.</p>
---	--



<p>Ces quelques extraits (du guide de l'OACOT) pour rappeler que l'OAT exige à ce que l'Autorité qui établit les plans d'affectation « expose en particulier quelles réserves d'affectation subsistent dans les zones à bâtir existantes ». (...) Les réserves d'affectation (ZNC et SSE) peuvent être exploitées en application du PAL en vigueur, elles constituent ainsi le 'matériau' de base de la PolUrbln à engager par la Commune. (...)</p> <p>On peut retenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- que les transformations des emprises d'anciennes exploitations (agricoles, activités) sont depuis longtemps le principe actif de la densification des villages du Jura bernois ;</li> <li>- qu'un temps long est indispensablement nécessaire aux actions de densification (la requalification du site de Schäublin à Valbirse, bien que soutenue par l'Etat et aux mains d'un seul propriétaire – promoteur, va probablement aussi s'étaler sur 15 à 25 ans) ; que sur un parcellaire / habitat de type individuel de 600 à 800 m2, quoiqu'en relatent les cartographies de l'OACOT et ce qu'en pensent les 'bimby' (build in my back yard) avec (et il faut vraiment le souligner) toutes leurs très bonnes idées, en l'état actuel il ne sera qu'exceptionnellement construit un nouveau logement.</li> </ul> <p>U1-o2 / Coût : la loi impose la démarche de l'inventaire aux Communes, malheureusement pas à l'OACOT !</p> <p>U1-o2 / Clé de répartition des frais : la loi impose la démarche de l'inventaire aux Communes, malheureusement pas à l'OACOT (mais la CRTU peut tout de même 'tenter le coup') !</p> <p>U1-o2 / Dépendance avec d'autres mesures : mesures U1-o1 et U8 (en réalité ces deux mesures - U1-o2 et U8 - ne devraient en former qu'une seule).</p> <p>U1-o2 - synthèse : la mesure U1-o2 est fondamentale mais elle se chevauche tellement avec la mesure U8 que l'on peine à distinguer ce qui les sépare.</p> <p>La (les) fiche(s) est (sont) de fait à remanier sur le fond et la forme en profondeur pour que la Région, entre autres face à un Office cantonal qui exige plus que ce la Loi prescrit et qui impose des travaux que les Communes ne sont pas à même de produire sans qu'ils associent réflexions et expériences pour conforter les directions prises / à prendre, détermine clairement une pratique à l'adresse de toutes les Communes du Jura bernois et que cette mesure serve, à ce titre, de véritable défense des intérêts partagés des Communes de notre Région.</p>	<p>Prise de connaissance</p> <p>Il s'agit de décision politique à prendre au niveau cantonal. En tant qu'association de communes, Jb.B peut appuyer de telle</p> <p>La fiche U8 a été mise en place afin d'appuyer le changement de paradigme de la révision de la LAT. Elle nous apparait comme encore utile pour souligner ces nouveaux enjeux particuliers.</p>
--	--

	La CRTU est, essentiellement aussi, une bonne occasion pour insuffler / impulser des simplifications indispensables dans la réglementation du territoire !	A notre sens, la CRTU n'est pas l'outil optimal pour faire valoir des modifications d'office.
<b>ATB SA</b>	<b>U1-o3 (?) – Culture du bâti de qualité</b>	
	<p>Assez logiquement (?), une troisième mesure 'générique' devrait s'imposer en préambule de la CRTU et en lien avec le débat national soutenu par le Conseil fédéral : pour une culture du bâti de qualité (cf. aussi remarques portées ci-après en lien avec la mesure U2-o2.o2).</p> <p>Avec la mondialisation, certains traits de la civilisation se banalisent et inexorablement s'universalisent. (...)</p> <p>Nos Villages doivent de la sorte émouvoir, créer de la surprise, introduire de la poésie, de l'imaginaire donnant lieu à l'expression d'une demande sociale d'un paysage villageois et communal identitaire. (...)</p> <p>Ainsi, la CRTU doit initier cette prise de conscience dans le Jb en mentionnant, entre autres l'usage des outils que sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> le RCC, comme réponse immédiate à cette problématique, à compléter de prescriptions relatives à l'intégration du bâti dans le site et à l'aspect architectural de la construction ;</li> <li><input type="checkbox"/> le Projet de Territoire Communal dans une réponse à long terme et comme le stipule le PDC 2030, en lien et perspectives d'objectifs de développement pour la Commune au-delà des seuls 15 ans pris en compte pour le développement de la zone à bâtir (art. 15 al. 1 LAT et art. 72 al.1 LC) et même, dans l'optique de la résorption des ZNC, au-delà des 25 ans prescrits par la LAT (art. 8a al.1 lit. a LAT).</li> </ul>	La CRTU n'a pas pour but de définir des prescriptions architecturales. Le Parc Chasseral peut jouer ce rôle dans la région, notamment à travers sa nouvelle Charte.
<b>ATB SA</b>	<b>U2-o1.o1 – Valbirse, Espace Birse</b>	
	<p>U2-o1.o1 / Objectifs de la mesure / troisième tiret : un objectif qui relate un parti pris sans justification d'une pesée d'intérêts appréciée à l'échelle régionale (?) et qui, somme toute, contredit par ailleurs la remarque formulée en p. 6 des 'fiches de mesures', code S4-c, qui relate qu'il n'y a « pas de mesures dans le JB » !? Si cet objectif était maintenu (?), ne faut-il pas alors compléter la mesure U7 ?</p> <p>U2-o1.o1 / Dépendance avec d'autres mesures : mesure U8 / mesure U9 / requalification de la RC (TIM-TV.o7)</p>	<p>La Région peut partager cet avis et supprimera cet objectif de la mesure.</p> <p>Seront ajoutés.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>U2-o2 – Secteurs en ZàB d'importance régionale destinés à l'habitat</b>	
	U2-o2 / Description de ce groupe de mesure / dernier § : le PDC 2030 donne bel et bien des règles de densité dans sa mesure A_o1.	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

	<p>U2-o2 / Ce groupe de mesures comprend les éléments suivants : numérotation des renvois aux mesures à mettre à jour et, pour Tavannes Les Pontins (U2-o2.o4) il est inexact de mentionner qu'il n'y a pas de nouvelles réserves HMC en ZàB possibles à Tavannes.</p> <p>U2-o2 / Dépendance avec d'autres mesures : mesures U8 et U9.</p>	<p>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.</p> <p>Les numéros de mesure seront corrigés.</p> <p>Sera ajouté.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>U2-o2.o2 – Saint-Imier, terrain Longines</b>	
	<p>U2-o2.o2 / Conflits : en quoi la prise en compte de l'ISOS est-elle un conflit ? Auquel cas, cette remarque est à ajouter sur toutes les fiches de mesures de la CRTU et, plus spécifiquement pour les Commune appréciées d'importance nationale ce qui n'est pas le cas de Saint-Imier ! (l'ISOS doit plutôt être indiqué en 'documentation', au même titre que le RA).</p> <p>Dix-neuf sites construits d'importance nationale à protéger dans l'AaJb sont portés à l'Annexe de l'Ordonnance fédérale du 9 septembre 1981 concernant l'Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (OISOS, RS 451.12), entrée en vigueur le 1er octobre 1981. (...)</p> <p>Au titre de l'art. 6 al.1 LPN, l'ISOS doit être pris en considération dans la pesée des intérêts de chaque cas d'espèce - y compris lors de l'accomplissement de tâches purement cantonales et communales -, en tant que manifestation d'un intérêt fédéral. (...)</p> <p>Nonobstant, à propos de l'ISOS et avec l'arrivée prochaine de la Convention de Faro en Suisse, il serait remarquable que globalement, par le biais de la CRTU, un premier niveau de réponse aux pesées d'intérêts à mener soit porté par une Région, plus particulièrement pour les sites d'importance nationale !? (à défaut, cette thématique vaut nécessairement une fiche de mesure spécifique dans la CRTU, ne serait-ce que pour faire état de la politique de 'culture du bâti' portée par le CF). (...)</p> <p>La "Convention-cadre du Conseil de l'Europe sur la valeur du patrimoine culturel pour la société" (Convention de Faro) considère le patrimoine culturel comme une ressource essentielle pour la démocratie, la cohésion sociale et la qualité de la vie. Elle élargit ainsi la compréhension du patrimoine culturel, pour y accorder une place centrale à la personne et aux valeurs humaines. Elle fournit les bases d'une</p>	<p>Effectivement la prise en compte de l'ISOS serait plus à sa place dans le paragraphe sur la documentation. La fiche sera modifiée en conséquence.</p> <p>La CRTU ne nous semble pas être l'outil le plus approprié pour traiter de l'ISOS. Une nouvelle fois, ces éléments pourrait être inclus dans la future charte du Parc Chasseral.</p>

	<p>nouvelle manière de considérer le patrimoine culturel et nous enjoint de mettre en lumière son apport à la société et de renforcer l'implication et la responsabilité de chacun dans sa gestion et sa protection. (...)</p> <p>En conclusion, dans toutes les Communes érigées en 'sites construits d'importance nationale' à l'ISOS, ces commentaires sont à mettre en miroir de la Mesure E_o9 PDC 2o3o ('Tenir compte des inventaires fédéraux au sens de l'article 5 LPn') tant il apparaît que la prise en compte de l'ISOS est quasiment absente du PDC 2o3o, contrairement au rappel justement porté à la Mesure E_o9 (« Conformément à un arrêt du Tribunal fédéral d'avril 2oo9 (ATF 135 II 2oo9), les inventaires fédéraux au sens de l'article 5 LPN ont la même valeur que les plans sectoriels et les conceptions de la Confédération, de sorte que les cantons ont l'obligation de les respecter dans leurs plans. »).</p> <p>En effet et à titre d'exemple, la 'formule de calcul' de la Mesure A_o1 relative aux besoins théoriques d'une commune en terrains à bâtir destinés au logement place toutes les communes dans le 'même sac', ainsi la VrDUT, entre autres, ne distingue pas les Communes appréciées 'sites construits d'importance nationale' à l'ISOS. Relevons aussi que l'art. 11 c al. 2 OC permet 'seulement' « exceptionnellement de déroger à l'IBUSds minimal » de l'art. 11 c al.1 OC, alors que cela devrait être une 'règle' pour les Communes appréciées 'sites construits d'importance nationale' à l'ISOS.</p> <p>De fait, les Communes de la Région appréciée à l'ISOS national devraient être à même de postuler :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à ce que ces dispositions ne satisfont a priori pas à la lettre des art. 5 lit. d et 6 al.3 de la Convention du patrimoine mondial de l'UNESCO (RS o.451.41) et à l'art. 1o ch. 1 et 4 de la Convention de Grenade (RS o.44o.4) et,</li> <li>- que le PDC 2o3o n'assure pas une protection adéquate aux sites inscrits à l'ISOS, de fait il est incomplet et contraire à un but (art. 1 al.2 litt.a LAT) et un principe (art. 3 al.2 litt.b LAT) de l'aménagement du territoire.</li> </ul> <p>La CRTU devrait de la sorte se faire l'écho de cette problématique.</p>	<p>Il est à noter qu'une dérogation systématique à l'IBUSds minimal pour les communes appréciées sites construits d'importance nationale à l'ISOS ne garantit en rien une meilleure préservation de ces sites bâtis. On peut même généralement statuer que ce sont les zones villas construites depuis les années 60 – et présentant une faible densité – qui portent le plus atteinte à la qualité des villages classés dans le Jura bernois. La densité n'est à notre sens pas incompatible avec la préservation des objets de l'ISOS, mais dépend d'avantage des choix architecturaux. On notera d'ailleurs que la plupart des quartiers classés à l'ISOS présentent un IBUSds plus élevé que les autres du même village. Notons enfin que le développement actuel des villages à l'ISOS se concentre à bonne distance du centre historique protégé. Exemple : Orvin, Bellelay</p> <p>Jb.B prend note de ces remarques, qui s'adressent avant tout au canton de Berne.</p>
<p><b>ATB SA</b></p>	<p><b>U2-o2.o3 – Péry, Champs l'Allemand</b></p>	
	<p>U2-o2.o3 / Contexte de la mesure / premier § :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- « permettre la construction de MI n'est pas souhaitable » ? cf. RCC de Péry de 2o13 !</li> </ul>	<p>Proposition d'ajouter « uniquement »</p>

	<p>« la Région préconise un IU entre 0,6 et 0,9 » ? cf. RCC de Péry de 2013 et « objectif de la mesure » qui relève un IBUS de 0,8 !</p> <p>U2-02.03 / Contexte de la mesure / deuxième § : copié-collé de la CRTU actuelle ?</p> <p>U2-02.03 / Autres organes concernés : dans quelles mesures tout ce petit monde est-il à même d'aider la Commune au développement de ce Pôle ?</p> <p>U2-02.03 / Démarches et étapes de la mise en œuvre / deuxième § : dans quelles mesures Canton et Région sont-ils à même d'aider la Commune au développement de ce Pôle ?</p> <p>U2-02.03 / Démarches et étapes de la mise en œuvre / troisième § : chiffres et données à mettre en concordance avec « description et illustration de la mesure ».</p> <p>U2-02.03 / Démarches et étapes de la mise en œuvre / quatrième § : propos à mettre en concordance avec le premier § du « Contexte de la mesure » (« construction de MI n'est pas souhaitable »).</p> <p>U2-02.03 / Dépendance avec d'autres mesures : mesures U8 et U9.</p>	<p>Les deux paragraphes ne sont pas en contradiction. Une clarification sera néanmoins faite.</p> <p>Effectivement, ce paragraphe n'est plus nécessaire et sera supprimé.</p> <p>Région Capitale Suisse à travers le projet QEP. Jb.B et s.b/b suivent ce dossier dans le cadre de mesures d'accompagnement, comme par exemple la réfection de la route cantonale qui lie le quartier à la gare de Péry.</p> <p>Le canton est impliqué dans des mesures d'accompagnement sur la route cantonale.</p> <p>La région dispose de moyens limités. Elle permet surtout d'assurer la coordination avec le programme d'agglomération de Bienne et de bénéficier d'éventuels cofinancements de la Confédération.</p> <p>Seront modifiés.</p> <p>L'incohérence a été corrigée plus haut.</p> <p>Seront ajoutés.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>U2-02.04 – Tavannes, Les Pontins</b>	
	<p>U2-02.04 : Il est indispensable que cette mesure relate réellement la 'légèreté' avec laquelle l'OACOT a instruit le projet de modification du PAL de Tavannes entre 2015 et 2017 et qui a conduit à l'imbroglio dans lequel Région et Commune se retrouvent !</p> <p>Cette mesure est, dès lors que l'OACOT a pris pour partie la mesure de ses erreurs, indispensablement à redéfinir en regard de la situation actuelle.</p> <p>Par ailleurs, la remarque de conflits « avec le(s) propriétaire(s) foncier(s) » n'est pas à propos.</p> <p>U2-02.04 / Dépendance avec d'autres mesures : mesure U8.</p>	<p>Ce n'est pas l'objet d'une fiche de mesure.</p> <p>Dans la mesure où la commune ne relève plus de problème de thésaurisation, l'éventuel conflit avec les propriétaires fonciers peut être supprimé.</p> <p>Sera ajouté.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>U2-02.05 – Tramelan, Les Brues</b>	
	<p>U2-02.05 / Contexte de la mesure / tableau : à mettre à jour en point 2 (PAL entré en force le 17.02.2017) et en point 4 (appréciation portée au secteur et nbre de bf en ZNC).</p>	<p>Sera modifié.</p>

	<p>U2-o2.o5 / Contexte de la mesure / quatrième § : si les attentes de la Région et de la Commune sont identiques, la « priorité de la mesure » devrait passer en A et « l'état de coordination » logiquement en « coordination en cours » ?</p> <p>U2-o2.o5 / Dépendance avec d'autres mesures : ajouter nécessairement les mesures U8, U9 et TIMVA.o1.</p>	<p>La forme du développement de ce site n'est pas encore arrêtée. Cette zone à bâtir n'a pas fait l'objet de modification dans les 2 premières phases de modification du PAL. Ce site ne semble donc pas une priorité, ni pour la commune ni pour la région.</p> <p>Les mesures U8 et U9 sont ajoutées. La mesure TIM-VA-01 est déjà inscrite.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>U3-o2 – PDE d'importance régionale</b>	
	<p>U3-o2 / Ce groupe de mesure comprend les éléments suivants : « on relèvera que le PAL en cours de révision Projet de Territoire de Tavannes ... »</p>	Sera modifié.
<b>ATB SA</b>	<b>U3-o2.o2 – Tavannes, Combe de Malvaux</b>	
	<p>U3-o2.o2 / Description et illustration de la mesure / 2ème § : dommage que la Région n'appuie pas plus la volonté communale d'agrandir ce secteur ! Ne serait-il pas plus opportun, plutôt que d'écrire « Jb.B ne s'oppose pas fondamentalement à cette extension ... », d'envisager une rédaction plus déterminée : 'Jb.B soutient les perspectives communales de cette extension qui se justifie pour des activités qui ne peuvent pas être accueillies au cœur des localités compte tenu des nuisances produites (bruit, poussières, trafic induit, matériaux stockés, ...)'.</p> <p>U3-o2.o2 / Description et illustration de la mesure / 3ème § : à supprimer !</p> <p>U3-o2.o2 / Description et illustration de la mesure / carte : supprimer la légende « mais refusée par le Canton » !</p>	<p>A notre sens, le site reste très excentré. Par ailleurs, la commune de Tavannes compte de nombreux potentiels sur des friches existantes et qui devraient être une priorité pour la commune en vue de garantir une urbanisation interne dans la desserte en transport public. Sans retirer son appui à cette extension, la Région ne juge pas pour autant opportun de l'appuyer d'avantage.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>U4-o2.o2 – Reconvilier, Champs Biains</b>	
	<p>U4-o2.o2 / Dépendance avec d'autres mesures : mettre en concordance la citation faite avec le titre de la mesure citée, soit « requalification de la rte cantonale à la hauteur de la Gare » et indiquer le n° de la mesure, soit TIM-TV.o3 ;</p> <p>+ mettre en concordance la citation faite avec le titre de la mesure citée, soit « Reconvilier - Gare » et indiquer le n° de la mesure, soit TP-Reg.14 ;</p> <p>+ compléter l'item par la citation des mesures U6-o2.o2 et U9.</p> <p>U4-o2.o2 / Documentation / 2ème point : Commune de Reconvilier, <del>Plan de zones 2o11 (rapport Croptier)</del> PAL et Projet de Territoire en cours de modification / élaboration (2o21), ISOS et RA.</p>	<p>Sera modifié.</p> <p>Sera modifié.</p>

<b>ATB SA</b>	<b>U4-o4.o3 – Loveresse, Pont du Moulin</b>	
	U4-o4.o3 / Dépendance avec d'autres mesures : il y a nécessairement lieu de citer la mesure U6-o1.o2.	Sera ajouté.
<b>ATB SA</b>	<b>U6-o2.o2 – Reconvilier, Gare et alentours</b>	
	U6-o2.o2 / Etat de la coordination : compte tenu de l'avancement de la modification du PAL / du projet Route cantonale (OPC) / Gare (CFF), il serait opportun que l'état de coordination puisse progresser à 'en cours'.	La Région répond favorablement à cette demande, dans la mesure où le projet est désormais bien avancé.
	U6-o2.o2 / Dépendance avec d'autres mesures : il y a nécessairement lieu de citer les mesures U6-o1.o2, U8, U9 et TP-Reg.14.	Sera ajouté.
	U6-o2.o2 / Documentation : rajouter ISOS et RA.	Sera ajouté.
<b>ATB SA</b>	<b>U6-o2.o3 – Tramelan, Gare et alentours</b>	
	U6-o2.o3 / Dépendance avec d'autres mesures : il y a nécessairement lieu de citer les mesures U2-o2.o5, U8 et U9.	Sera ajouté.
<b>ATB SA</b>	<b>U6-o2.o4 (?) – Cortébert, Gare - Ruaux</b>	
	U6-o2.o4 (?) : 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 et, pour vocation, le confortement de l'image du centre villageois et du caractère et de la typologie mixte du quartier parfaitement situé au plus près de l'offre en TP. Compte tenu de ce dernier élément, une démarche qui pourrait être soutenue par la CRTU (?), par ailleurs, une démarche qui peut aussi être citée en exemple à la mesure U9.	Plusieurs alentours de gare connaissent des projets de restructuration dans le Jura bernois. La Région privilégie leur inscription dans la CRTU à travers les fiches de mesure TP régionaux nouvellement créées.
<b>ATB SA</b>	<b>U7 Equipements publics</b>	
	U7 / Contexte de la mesure : Une description qui, par ailleurs, 'tourne un peu autour du pot' !? Certes, Moutier doit à nouveau s'exprimer quant à son appartenance cantonale mais, la présente CRTU ne devrait-elle pas au moins esquisser les contours d'un futur probable avec l'installation / réinstallation des Services cantonaux et régionaux situés, entre autres, dans la Cité prévôtoise (cf. entre autres la mesure U2-o1.o1 / Objectifs de la mesure / troisième tiret) ?	La situation est pleine d'incertitudes et la région d'aménagement du territoire n'a pas véritablement de rôle à jouer dans ces choix.
	U7 / Objectif de la mesure : Des coûts supplémentaires à la décentralisation d'aujourd'hui des Services de l'Etat dans l'AaJb s'ajoutent en matière d'énergie, de communication, de surveillance mais aussi de transports, entre autres pour les Agents de l'Etat. Le labyrinthe des sites administratifs de l'AaJb complique aussi	

	<p>sérieusement la vie des citoyens et de nos entreprises qui se voient contraints à des déplacements aux quatre coins du Jura bernois en plus des difficultés administratives inhérentes à cet éclatement. (...) Un 'Pôle Administratif Régional' (PAR), ou 'Cité administrative' comme il en existe à peu près partout dans le monde, trouve dans un service centralisé à l'échelle du Jura bernois toute sa raison d'être.</p> <p>Pour notre population, disposer de tous les services régionaux en un seul et même endroit lui permettrait d'effectuer plus facilement et plus rapidement ses démarches administratives et en cela, la situation géographiquement centrale de l'aire A 16 de Reconvilier correspond pleinement à ces attendus. Ainsi, coupler un PAR à un hôtel, c'est-à-dire réunir démarches administratives pour nos entreprises et hébergement pour leurs clients et partenaires sur un même site est un concept fort et novateur pour notre Région ; nul ne peut le nier. (...)</p> <p>U7 / Description et démarches de la mesure / Sport – Culture / Piscine couverte de l'Orval : Une attention particulière est portée au secteur de l'Orval dans le cadre de la modification – fusion du PAL de Valbirse compte tenu de l'importance des surfaces non encore aménagées, celles-ci, à l'origine conditionnées par des besoins identifiés / identifiables qui restent actuels comme le développement de la piscine couplé à la programmation à venir de confortement du site (tennis couvert, squash, fitness centre, ...). Pour ces développements, les besoins en surfaces requises n'ont pas l'importance des emprises actuelles. Ces projections d'aménagement tendent ainsi à formaliser une assiette un peu différente du périmètre de la ZSL contribuant à un dézonage important et une optimisation souhaitée et souhaitable. Cette optimisation, soit une nouvelle emprise de la ZSL en direction du Sud, empiète cependant sur des SDA mais une pleine compensation par des terres de même qualité est pleinement assurée. l'OACOT par contre exige que ces projections soient portées par la CRTU qui se doit d'apporter une démonstration probante afin de pouvoir, dans un second temps, intégrer ces modifications de bon sens au PAL de Valbirse. La mesure est ainsi à compléter dans ce sens.</p>	<p>L'aire A 16 de Reconvilier n'est pas en zone à bâtir, ni dans une qualité de desserte en transports publics et ne peut donc pas faire figure de candidate pour accueillir une administration décentralisée. La création d'un pôle administratif régional à cet endroit ne correspond ni à l'urbanisation vers l'intérieure ni au développement durable. Installer un hôtel sur une aire d'autoroute ne répond pas non plus au positionnement touristique de la région.</p> <p>Les détails de la ZSL pourraient être ajoutés dans la fiche U7. Néanmoins, renseignements pris auprès de la commune de Valbirse, aucun projet précis n'est planifié sur le futur site. Sur conseil de son urbaniste, la commune a décidé de ne pas toucher cette zone.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>U8 – Urbanisation vers l'Intérieur (Urbln)</b>	
	<p>U8 : Globalement, une mesure qui porte la même thématique que la mesure U1-o2 et qu'il y a probablement lieu d'apprécier ces deux mesures en une ? (cf. remarques formulées ci-avant pour la mesure U1-o2).</p> <p>U8 / Objectifs de la mesure : dans un tout premier temps, s'assurer que les Communes répondent de façon idoine à l'art. 47 al. 2 OAT et, pour ce faire, qu'elles</p>	<p>Voir réponse mesure U1-02.</p> <p>Cette formulation dans les objectifs de la mesure emprunterait à notre sens un ton trop « policier » qui ne colle pas au rôle de la Région.</p>



	<p>élaborent et mettent en œuvre une Politique d'Urbanisation vers l'Intérieur (PolUrbln).</p> <p>U8 / Description et démarches de la mesure / 3 a) : le PDC 2o3o est entré en force le 2 septembre 2o15 par décision du Conseil d'Etat (ACE 1o32/2o15) et il a été approuvé par le Conseil Fédéral le 4 mai 2o16 ; la LC, l'OC et le DPC ont été révisés et sont entrés en force le 1er avril 2o17.</p> <p>U8 / Description et démarches de la mesure / 3 c) : la CRTU ne peut pas / ne doit pas suggérer un caractère contraignant au Projet de Territoire des Communes. Notre législation cantonale est inadaptée, respectivement beaucoup trop lourde de conséquences (temporelles, financières, législatives) au regard de telles décisions !</p> <p>U8 / Description et démarches de la mesure / 3 d) : « réfléchir aux besoins d'actions de la Commune dans le domaine de l'urbanisation en général » c'est prôner un Projet de Territoire et une PolUrbln et, « la mise en place d'une politique foncière » ne peut logiquement que s'appuyer sur ces deux outils.</p> <p>U8 / Description et démarches de la mesure / 3 'bis' (faussement numéroté, en réalité point 4) : bravo !</p> <p>U8/ Evaluation de la mesure : propos inapproprié pour une CRTU, à nécessairement compléter / conforter / solidifier.</p> <p>U8/ Dépendance avec d'autres mesures : il y a nécessairement lieu de citer la mesure U1-o2 si ces deux mesures n'en deviennent pas qu'une in fine ?!</p> <p>U8/ Documentation : mise à jour indispensable à faire (PAL Loveresse, PDC 2o3o, LC, GAL, ...).</p> <p>U8 - synthèse : la mesure U8 n'est pas inutile, bien au contraire, mais elle se chevauche tellement avec la mesure U1-o2 que l'on peine à distinguer ce qui les sépare vraiment.</p>	<p>Sera modifié.</p> <p>Les centres urbains doivent accueillir une part importante du développement cantonal dans les prochaines décennies. Il apparaît important que ces communes se projettent sur le long terme et orientent de manière relativement stable leur urbanisation. Ce d'autant que les procédures d'aménagement du territoire vont en s'allongeant.</p> <p>Il apparaît important d'évoquer de manière explicite la politique foncière dans la description de la fiche de mesure.</p> <p>Sera modifié.</p> <p>Sera modifié.</p> <p>Sera modifié.</p> <p>Sera modifié.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>U8-ox- Urbln</b>	
	<p>U8-o1 / Echange d'informations : cette mesure se doit nécessairement d'être apprécié en 'réalisation en cours' !</p> <p>U8-o2 / Adaptation de la réglementation : mesure complètement inutile, la Loi l'exige !</p> <p>U8-o3, U8-o4 et U8-o5 / Politique foncière, conception directrice et Plan Directeur Communal : « réfléchir aux besoins d'actions de la Commune dans le domaine de l'urbanisation en général » c'est prôner un Projet de territoire et une PolUrbln et, «</p>	<p>Sera modifié.</p> <p>Sera supprimé.</p> <p>Sera modifié.</p>

	la mise en place d'une politique foncière » ne peut logiquement que s'appuyer sur ces deux outils. De fait, ceci ne doit représenter qu'une seule mesure.	
<b>ATB SA</b>	<b>U9 – Urbanisation et 3ème âge</b>	
	<p>(...) Ainsi, il est grand temps que les Communes prennent, entre autres en termes d'aménagement du territoire, la mesure des enjeux posés par la forte croissance à venir de la population âgée, car, le vieillissement est un postulat. La question n'est pas de savoir si la Suisse doit ou pas vieillir. La question consiste tout simplement à savoir si cette chance que représente l'allongement de la durée de vie en bonne santé va se transformer en catastrophe potentielle ou en autant d'opportunités positives en considérant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– la personne 'âgée' sans être vieille,</li> <li>– l'âge de la vieillesse,</li> <li>– l'âge de la perte d'autonomie.</li> </ul> <p>Ainsi, fondamentalement au regard des constats effectués (commission Jb du 3ème âge), des nécessités économiques identifiées et du projet politique porté par l'Exécutif d'une commune, le "Projet de Territoire" qui sous-tend la modification d'un PAL sous l'angle 'intergénérationnel', et plus globalement PMR, ne doit pas seulement penser EMS mais doit comporter tout une suite de mises au point et d'adaptations aussi bien du RCC que du PZA. (...)</p> <p>En effet, en termes d'urbanisme, pas de maintien à domicile possible sans logements adaptés. Pas de maintien à domicile possible sans conserver des relations sociales fortes dans son quartier avec les commerçants, les voisins,...</p> <p>Pas de maintien à domicile possible sans une ville accessible et des transports permettant un minimum de mobilité, ... (...)</p> <p>Il s'agit donc de concevoir un habitat évolutif, durable, pensé pour y vivre longtemps et s'ajuster aux besoins futurs, anticiper le vieillissement.</p> <p>En clair, la mesure U9 mériterait d'être 'musclée' avec quelques exemples concrets car elle est actuellement trop générique pour conditionner le changement d'attitude attendu vis-à-vis de cette problématique.</p>	<p>Prise de connaissance.</p> <p>De nombreux efforts sont entrepris dans la région concernant cette thématique, que ce soit au niveau privé, communal ou de la commission politique du 3<sup>e</sup> âge du Jura bernois. Les exemples sont plutôt à chercher dans le rapport de la commission.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>P. Mesures concernant le paysage, la nature, l'énergie, les activités touristiques et loisirs</b>	
	P / Autres Organes concernés : les deux PNR !	Le groupe de mesure sera retravaillé afin de coller au modèle cantonal.

<b>ATB SA</b>	<b>P1 – Limites régionales à l'urbanisation sans marge de manœuvre</b>	
	<p>P1 / Contexte de la mesure : en l'absence d'un 'Plan Directeur Régional' actualisé (ou 'Projet de Territoire Régional'), autrement dit d'un document où les pesées des intérêts auront été appréciées dans le détail (cf. démarches et étapes de la mise en œuvre, point 4 !) exigé par la législation fédérale, comment la Région peut-elle imposer des « limites régionales à l'urbanisation sans marge de manœuvre » aux Communes, ces limites n'ayant pas d'assise pouvant être comprise comme des intérêts de l'aménagement juridiquement reconnus du point de vue de la Collectivité ?</p> <p>P1 / Documentation : ISOS, PAL et Projets de Territoire communaux.</p> <p>P1 / Projet de réalisation : législativement et juridiquement impossible que cette mesure puisse bénéficier d'une 'coordination réglée' ; à tout casser, 'réalisation en cours' (et encore ?)</p>	<p>Les seules limites reportées dans la carte CRTU sont celles définies par le plan directeur régional, toujours en vigueur.</p> <p>Sera adapté.</p> <p>Une coordination en cours sera inscrite pour cette fiche de mesure.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>P2 – Limites régionales à l'urbanisation avec marge de manœuvre</b>	
	P2 / Dito P1.	Idem.
<b>ATB SA</b>	<b>P3 – Cyclotourisme et VTT / Centres équestres et pistes cavalières ?</b>	
	<p>P3 / Avec l'importance donnée au cyclotourisme et au VTT dans la CRTU, on imagine le Jb comme le paradis de la petite reine où chaque we des hordes de cyclistes envahissent la Région !</p> <p>P3 bis ? / Dont acte mais à regarder autour de nous, considérons aussi que chaque Commune disposera bientôt d'un 'centre équestre' plus ou moins structuré, plus ou moins grand et important aussi, n'est-il pas opportun d'envisager quelques règles régionales pour assurer un développement harmonieux des 'pôles équestres et pistes cavalières', à l'image des parcours VTT et, de ce constat, n'y a-t-il pas de fait une fiche de mesures à faire / consacrer aux sports équestres (en tant que pratique sportive tout comme simple hobby / loisir) ?</p> <p>Une considération qui pourrait aussi se porter sur l'offre sportive hivernale (installations locales / régionales et pistes de randonnées) mais, ... les sports d'hiver ne seront-ils pas malheureusement bientôt plus qu'un lointain souvenir pour notre Région ?</p>	<p>Le réseau équestre fait effectivement l'objet d'une planification à une échelle interjurassienne. La coordination est assurée par la FRI.</p>



<b>ATB SA</b>	<b>P5 – Champ d'aviation de Courtelary</b>	
	<p>Avec des pratiquants qui ne sont pas de la Région, qui ne laissent pas un seul centime ni à la Région ni aux commerces de la Région, qui se permettent de faire du bruit (non-respect des jours de repos dominicaux et fériés) tous les dimanches et jours fériés, même entre 12 et 13h00, alors que toutes les autres activités 'bruyantes' sont naturellement interdites ces jours-là, ..., mais surtout, une activité polluante qui empiète de façon inappropriée sur les pratiques vertueuses (aile delta et parapente) des indigènes, la mesure P5 CRTU fait-elle vraiment la part des choses !?</p> <p>P5 / Responsabilité : compléter (selon fiche PSIA, BE-4 du 03.02.2016) par les Communes de Cormoret, Corgémont et Mont Tramelan</p> <p>P5 / Documentation : fiche PSIA, BE-4 du 03.02.2016</p>	<p>La CRTU n'a pas pour objet de statuer sur la suppression de cet aérodrome.</p> <p>Sera complété.</p> <p>Sera complété.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>P7.o1 – Espaces verts structurants</b>	
	P7.o1 / Dépendance avec d'autres mesures : mesures P1 et P2.	Sera complété.
<b>ATB SA</b>	<b>M. Mesures concernant la Mobilité</b> <b>TP-Reg – Transports publics – Lignes régionales</b>	
	<p>Fondamentalement, qu'il n'y ait rien de plus précis sur la problématique du trafic voyageurs en Gare de Péry n'est pas admissible. La Gare de Péry n'est certes pas absente de la mesure générale mais sans aucune perspective convaincante tendant à une amélioration de la situation pourtant ubuesque et décriée depuis de (trop) nombreuses années au regard de la sécurité des voyageurs. La mesure particulière TP-Reg.32 Péry, Gare n'est pas moins imprécise quant aux besoins immédiats en termes de sécurité auxquels il faut faire face. En l'état, ces deux fiches sont à 'muscler' par rapport aux problèmes inhérents rencontrés quotidiennement en Gare de Péry.</p> <p>TP-Reg / Ce groupe de mesure comprend les éléments suivants : nouvel arrêt TP 'Les Faverges' ou 'des Faverges' Villeret (TP-Reg.o2) et, par ailleurs, tous les renvois aux mesures de détail semblent erronés.</p>	<p>La problématique de la gare de Péry est jugé comme prioritaire par la Région, qui appuie ce dossier notamment à travers les travaux de la Conférence régionale des transports et par un travail de lobbying politique. La fiche de mesure de la CRTU souligne le caractère urgent de la mise aux normes de la gare, ainsi que le fait que ce problème est relevé par la commune et la région depuis maintenant fort longtemps.</p> <p>C'est au final l'OFT qui décide de cet aménagement.</p> <p>Ces fiches ayant été chamboulées peut avant l'information et participation, les renvois n'avaient pas été mis à jour.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>TP-Reg.14 – Reconvilier, Gare</b>	
	TP-Reg.14 / Au niveau des travaux techniques prévus / dernier tiret : corriger le propos par : 'le perron de déchargement, sans plus aucune utilité, devra être	La région salue cette déconstruction qui permettra d'envisager de nouveaux usages sur ce site.

	<p>déconstruit et, par-là, permettre un réaménagement idoine des alentours directs de la Gare au regard des besoins et usages actuels et à venir.'</p> <p>TP-Reg.14 / Problématique du transbordement : certes, actuellement une partie importante à l'Est de la Gare permet de maintenir, selon besoins / opportunités une plateforme de transbordement en Gare de Reconvilier toutefois, la Gare étant située en plein cœur de la Localité, l'éventualité de 'geler' ce secteur immobilise un développement opportun et stratégique de la Commune.</p> <p>Les Autorités de Reconvilier ne s'opposent pas au 'principe' du maintien d'une place de transbordement ferroviaire en Gare de Reconvilier mais, pas au détriment de l'attractivité du cœur de Village déjà passablement affectée par plusieurs autres éléments contraignants. En considérant le peu d'utilisation de ce point de transbordement régional, l'aménagement d'une plateforme pour camion(s) grue(s) pour levage(s), chargement(s) / déchargement(s) entre convois routiers et convois ferroviaires doit ainsi prévaloir à l'immobilisation de surfaces importantes sans autres usages.</p> <p>Par ailleurs, sans vouloir 'passer la patate chaude' à d'autres, la situation de la Gare de Sonceboz, au carrefour du Vallon et de la Vallée et sans beaucoup de contraintes sur son voisinage, ne serait-elle pas juste à propos ?</p>	<p>La réalisation d'un point de transbordement à Reconvilier ne semble plus être une solution retenue à l'heure actuelle (19.6.2020) par le canton de Berne.</p> <p>Une solution est étudiée actuellement du côté de la gare de Reuchenette ; il n'a jamais été question à notre connaissance de la gare de Sonceboz dans les réflexions liées au trafic marchandise dans le Jura bernois. Rappelons que la recherche dans le Jura bernois se fait sous réserve d'une absence de solution intercantonale avec les CJ.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>TIM-TV.o2 – Tavannes – Requalification de la RC</b>	
	TIM- TV.o2 / Démarches et étapes de mise en œuvre / 1 / premier tiret : « La Commune et l'OPC s'entendent pour réaliser un avant-projet d'ici à 2017-2022 »	Sera modifié.
	TIM- TV.o2 / Evaluation de la mesure / second tiret : « Cette mesure de requalification ... dans cette 2ème 3ème CRTU ... »	Sera modifié.
<b>ATB SA</b>	<b>TIM-TV.o3 – Reconvilier – Requalification de la RC</b>	
	TIM- TV.o3 / Contexte de la mesure / deuxième § : « ... <del>vers le Champ Biain</del> les Champs Biains ... »	Sera corrigé.
	TIM- TV.o3 / Contexte de la mesure / troisième § : « Ce projet doit s'intégrer ... (cf. proposition de la mesure ... nouvelle ZàB de <del>Champs du Crêt</del> Champs Biains) »	Sera corrigé.
	TIM- TV.o3 / Contexte de la mesure / quatrième § : « <del>En 2019</del> , Le projet de requalification ... »	Sera corrigé.
	TIM- TV.o3 / Contexte de la mesure / quatrième § / 2ème tiret : « ... sur la route direction SauleS ... »	Sera corrigé.

	<p>TIM- TV.o3 / Description et illustration de la mesure / légende : « <del>Mesure U4-2-b Champ du Crêt U4-o2.o2 Champs Biains</del> »</p> <p>TIM- TV.o3 / Dépendance avec d'autres mesures : « <del>U4-2.o3 Reconvilier Champ des Crêts U4-o2.o2 Reconvilier Champs Biains</del> » et ajouter mesure TP-Reg.14</p> <p>TIM- TV.o3 / Documentation : ► <del>Projet Espace Gare, Creptier, puis projet ATB</del></p>	<p>Sera corrigé.</p> <p>Sera corrigé.</p> <p>Sera corrigé.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>MD-LR.o4 – Renan La Cibourg</b>	
	<p>MD-LR.o4 / Contexte de la mesure : la description de la situation est correcte pour le secteur Clermont – Horloge mais il manque à l'évidence le secteur Clermont – Gare de la Cibourg pour que cette mesure soit complète. En effet, si la situation est qualifiée de dangereuse dans le secteur Clermont – Horloge, elle est catastrophique dans le secteur Clermont – Gare de la Cibourg pour, entre autres, rejoindre le 'Centre de vacances de la Cibourg'. La CRTU ne peut pas rester silencieuse plus longtemps sur ce point.</p> <p>MD-LR.o4 / Etat de la coordination : avec des travaux planifiés en 2022-2023 (cf. contexte de la mesure, § 4), l'état de coordination devrait être réglé, à tout le moins pour le secteur Clermont – Horloge ?</p> <p>MD-LR.o4 / Dépendance avec d'autres mesures : mesure P4.18.</p>	<p>Ce point noir pour le trafic cycliste ne nous a jamais été signalé. Il sera ajouté à la fiche de mesure en question en ce qui concerne la randonnée pédestre. Selon l'OPC, aucune mesure particulière n'est à prendre pour le trafic cycliste sur ce tronçon inscrit comme infrastructure de base sur le Plan sectoriel Vélo.</p> <p>Effectivement ces travaux peuvent être considérés comme en coordination réglée.</p> <p>Sera ajouté.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>MD-LR.o6 (ou P3.o4 'bis' ?) – Tramelan – Tavannes</b>	
	<p>MD-LR.o6 (ou P3.o4 'bis' ?) : entre les itinéraires SuisseMobile 54 (arc jurassien, mesure CRTU P3.o4) et 64 (Lötschberg – Jura, mesure CRTU P3.o5), la CRTU doit nécessairement faire part de la liaison cyclable entre les localités de Tavannes et de Tramelan qui fait l'objet actuellement d'une étude de planification.</p>	<p>Cette liaison est inscrite dans le plan sectoriel vélo adopté en juin 2020.</p>
<b>ATB SA</b>	<b>E. Fiches retirées</b>	
	<p>TIM-VA.o1 – Tramelan, accès aux Lovières</p> <p>Surprenant que le retrait de cette mesure pourtant parfaitement coordonnée à la mesure U3-o1.o2 ; cf. cette dernière, entre autres :</p> <p>U3-o1.o2 / Démarches et étapes de mise en œuvre / § 2 : « ...la question des accès, de la mobilité, ... nécessitent des partenariats et des coordinations régulières entre acteurs. »</p> <p>U3-o1.o2 / Evaluation de la mesure / § 2 : « Le développement global de ce secteur peut avoir un impact très structurant pour l'ensemble du territoire de Tramelan (maintien de la cadence TP / gestion globale de la circulation / etc.) »</p>	<p>Le retrait de cette fiche a été discuté d'entente avec la commune de Tramelan. Il n'est en effet pas envisageable à moyen terme de réaliser une nouvelle voie d'accès à l'est du secteur des Lovières.</p>

Court	Zone d'activité économique d'intérêt régional de La Nancoran	
	<p>Le Conseil municipal relève avec satisfaction qu'il est prévu de maintenir la zone d'activité économique d'intérêt régional de La Nancoran dans la prochaine CRTU. Il se réjouit d'autant plus que ce pôle d'activités deviendra prioritaire dans la Vallée de Tavannes. La proximité qu'aurait directe avec la bretelle autoroutière de Court et la prochaine connexion entre la zone et la gare du village en font un projet très intéressant.</p> <p>Quand bien même l'exécutif communal souhaiterait idéalement que le niveau de contrainte des mesures passe de « mesures en information préalable » à « mesures en coordination en cours », force est de constater que plusieurs éléments doivent encore être clarifiés (propriété foncière, activités agricoles, surfaces d'assolement, stabilité des plans, etc.) avant de pouvoir prétendre à un niveau de contraintes des mesures plus élevé.</p> <p>Ceci étant dit, le Conseil municipal tient à vous assurer de sa volonté de s'engager de manière constructive et déterminée, en collaboration avec les autres communes de la région et Jb.B, pour que cette zone d'activité économique d'intérêt régional puisse voir le jour sur le territoire communal de Court.</p>	Prise de connaissance.
Court	Espace Gare	
	<p>Dans le cadre de la révision actuelle du plan d'aménagement local et de la prochaine réfection de la ligne CFF Moutier-Sonceboz, la commune de Court réfléchit de manière poussée à restructurer la zone située aux abords de la gare du village (projet « Espace Gare »). Ce projet de développement aurait notamment les avantages suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nouvelle zone de construction (mixte) pour le village, voire la région ;</li> <li>• revalorisation d'un secteur en friche (actuelle place de la gare) ;</li> <li>• proximité directe avec les transports publics (gare CFF) ;</li> <li>• proximité avec la Birse et son futur espace de détente (plan d'aménagement des eaux de la Birse) via un sous-voie ;</li> <li>• collaboration fructueuse entre les CFF et la commune.</li> </ul> <p>Notre urbaniste, Monsieur Daniel Croptier, a réalisé une étude préliminaire que nous avons l'avantage d'annexer au présent courrier.</p> <p>Au vu de ce qui précède, le Conseil municipal souhaite que le projet « Espace Gare » soit inscrit dans la prochaine CRTU et vous prie de bien vouloir entreprendre toutes les démarches nécessaires.</p>	Plusieurs alentours de gare connaissent des projets de restructuration dans le Jura bernois. La Région privilégie leur inscription dans la CRTU à travers les fiches de mesure TP régionaux nouvellement créées pour chaque gare. Cette méthodologie laisse d'avantage de latitude à la commune que l'inscription d'un secteur de restructuration.



<b>Court</b>	<b>Mobilité douce dans les gorges de Court</b>	
	Le Conseil municipal réitère ici sa volonté de trouver une solution adéquate et rapide à la problématique de la mobilité douce dans les gorges de Court. Il poursuit en bonne intelligence la réflexion avec les différentes parties prenantes (Office des ponts et chaussées, commune de Moutier, Jb.B). Il souligne toutefois que la Municipalité de Court ne pourra pas investir d'importantes sommes d'argent dans ce dossier, tant il est vrai que de grands projets impactant fortement les finances communales sont à l'agenda.	Prise de connaissance.
<b>Courtelay</b>	<b>Généralités</b>	
	Nous demandons à la CRTU en collaboration avec les CFF d'étudier la possibilité d'installer à la gare de Courtelay des bornes de recharges pour véhicules électriques que ce soit à 2 ou 4 roues.  Nous pensons qu'actuellement avec le trafic des voyageurs venant dans notre village, surtout en relation avec le centre Camille Bloch, il serait opportun de saisir l'occasion d'installer de telles bornes	La région étudiera cette question en parallèle de la présente révision.
<b>La Neuveville</b>	<b>Généralités</b>	
	Nous tenons dans un premier temps à vous remercier d'avoir prolongé le délai de prise de position jusqu'au 10 avril 2020. Nous tenons également à relever l'excellente qualité des documents mis en consultation. Notre commune, située dans le sud du Jura bernois, est globalement moins impactée par les mesures planifiées que d'autres communes pour lesquelles, les enjeux sont plus importants.  De manière plus générale, nous vous informons, qu'en accord avec le canton, les routes cantonales n° 5 et 1322 ont été mises en zone 30 km/h et zone de rencontre au centre de notre localité. L'ensemble des routes communales est aujourd'hui en zone 30 km/h.	Prise de connaissance.  Prise de connaissance.
<b>La Neuveville</b>	<b>U4-02.01 – Les Chênes</b>	
	Nous constatons avec satisfaction que la fiche U4-02 maintient le secteur « Les Chênes » comme potentiel de mise en zone destinée à l'habitation. Nous pouvons également préciser que nous sommes actuellement occupés à la révision de notre plan d'aménagement local et que celui-ci devrait être remis pour examen préalable à l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire avant la fin de l'année 2020. La version provisoire du plan révisé ne prévoit malheureusement pas de possibilité de mise en zone de nouveaux secteurs en raison de la réserve	La Région a bien compris les intentions de la commune concernant ce secteur et partage l'avis qu'il est important de conserver une certaine marge de manœuvre pour le développement urbain futur étant donné la situation géographique de La Neuveville.

	existante de terrains non construits. Nous souhaitons cependant vivement maintenir cette réserve de terrains comme potentiel de mise en zone pour le futur.	
<b>La Neuveville</b>	<b>U5-01 – Réseau régional de centres</b>	
	Concernant le réseau régional de centres, nous avons pris note de la hiérarchisation définie par le canton et du fait que La Neuveville reste un centre d'importance régionale (centre de niveau 4).	Prise de connaissance.
<b>La Neuveville</b>	<b>P6 – Rives du lac de Biemme et TP-Nat.02 Doublement de la voie à Gléresse</b>	
	<p>Nous tenons à préciser que, 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. La fiche pourrait être complétée dans ce sens. Les plans de protection des rives communales devront également être partiellement révisés.</p> <p>La fiche de mesure TP-Nat.02 traite plus spécifiquement du doublement de la voie CFF à Gléresse. Comme nous l'avons déjà mentionné dans notre prise de position concernant la CRT1, nous contestons que les études permettant de définir les besoins et les horaires d'un service de bus permettant de palier la suppression de la gare de Gléresse soient planifiées en 2026-2029. Ces études doivent être réalisées le plus rapidement possible pour permettre une mise en œuvre dès l'entrée en fonction du tunnel prévue en 2025. Cette volonté doit ressortir de manière claire sous « Démarche et étapes de mise en œuvre » de la fiche de mesure TP-Nat.02.</p>	<p>Les fiches seront complétées dans ce sens.</p> <p>Une étude de la CRT1 est prévue dès la fin de cette année, les grandes lignes seront définies cet automne déjà avec les communes. Cette première étape permettra de donner des réponses aux communes concernant les éventuels besoins en nouvelles infrastructures (arrêts de bus). L'horaire précis des bus sera établi pour le schéma d'offre 2026-2029, soit en même temps que l'ouverture prévue du tunnel.</p>
<b>La Neuveville</b>	<b>TP-Rég.34 – La Neuveville gare</b>	
	Concernant la fiche de mesure TP-Rég.34, nous pouvons vous informer qu'un master plan a été défini en février 2020. Les documents définitifs devraient nous être remis à mi-avril 2020 et permettront de compléter une partie des informations manquantes sur la fiche de mesure.	Si les informations sont transmises à temps, elles pourront être intégrées à la fiche de mesure.
<b>Moutier</b>	<b>Généralités</b>	
	Nous souhaitons que l'Office des ponts et chaussées relance au plus vite la suite de l'étude relative au plan directeur des eaux de la Birse, ajournée au vu de l'incertitude découlant de l'appartenance cantonale de la commune.	<p>Cette demande est transmise à l'OPC.</p> <p>La halte ferroviaire aux Laives a déjà fait l'objet d'une demande auprès des instances supérieures, sans succès. Les travaux prévus par les CFF dans le cadre de la rénovation intégrale de la ligne 226 ne prévoient pas cet arrêt. Par ailleurs, l'étude sma réalisée par la CRT1 en 2019 montre que l'amélioration</p>

	Nous réitérons notre intérêt à l'aménagement d'un arrêt ferroviaire facultatif dans la zone industrielle des Laives, ce projet devant être étudié et soutenu par la région, tout comme l'amélioration de la desserte par bus dans le secteur.	des correspondances au nœud de Moutier passera sans doute par une réduction des arrêts. De nouveaux arrêts sur cette ligne ne sont donc plus à l'ordre du jour.
<b>Nods</b>	<b>Détermination des besoins en zones à bâtir</b>	
	Afin de tenir compte de la proximité de l'agglomération biennoise, la région proposera à l'occasion d'une prochaine révision du plan directeur que les communes de Plateau de Diesse et d'Orvin et de Nods soient considérées comme des « Espaces ruraux à proximité d'un centre urbain ».	Ce classement est défini par le plan directeur cantonal, qui est révisé périodiquement. Si un tel classement peut se justifier pour Orvin et Plateau de Diesse de par leur proximité avec l'agglomération biennoise, notamment en termes de transports publics, la situation est moins claire pour la commune de Nods. En tout état de cause, c'est à la commune de demander ce changement lors d'une prochaine révision du plan directeur cantonal.
<b>Nods</b>	<b>Études TP de l'agglomération biennoise</b>	
	La CRT et la ville de Bienne vont réaliser un concept de transports publics pour Bienne et ses environs. Ces travaux auront une influence probable sur la conception des lignes de bus dans le Jura bernois (lignes Champs de Boujean – Péry / lignes de bus en direction du Plateau de Diesse et de La Neuveville, etc.).	Prise de connaissance.
<b>Nods</b>	<b>Détermination des besoins en zones à bâtir</b>	
	Il faut maintenir les zones définies. On n'imagine pas un déclin de la demande.	Les réserves en zone à bâtir de chaque commune doivent au mieux « entrer dans les clous » définis par le plan directeur cantonal.
<b>Nods</b>	<b>Projets d'investissements dans les infrastructures routières (hors autoroute)</b>	
	Les points suivants méritent d'être pris en compte : 1) Route Prêles-La Neuveville : améliorer la sécurité.  2) Contournement des villages entre Frinvillier et Lignièrès à repenser.  3) Gorges de Douanne : Elargir pour supprimer la limitation des dimensions afin d'ouvrir le trafic à tout véhicule. Ceci facilitera l'accès au Plateau de Diesse.	Pas de travaux prévus selon l'OPC, car ce tronçon n'est pas jugé accidentogène (cf : réponse à l'interpellation d'Anne Caroline Graber de janvier 2020).  Dans la pratique, nous constatons que le canton de Berne ne finance plus de contournement de village.  Un élargissement de la route des Gorges de Douanne ne résoudrait pas le problème de l'accès aux poids-lourds, car le tonnage de la route est limité à 18 tonnes. La Région ne juge pas opportun d'augmenter la charge poids-lourds sur le Plateau de Diesse.
<b>Nods</b>	<b>Mesures concernant la mobilité de loisirs</b>	
	Il est important de trouver une meilleure solution de parking et de trafic au village.	Etude en cours.

	<p>La commune de Saint-Imier a décidé de ne pas renouveler son contrat avec les CJ pour les bus montant à Chasseral. Les cars postaux ont été approchés pour une ligne La Neuveville-Saint-Imier.</p> <p>Il est impératif de maintenir un accès régulier (quotidien) à Chasseral.</p>	
<b>Nods</b>	<b>Perspectives pour la prochaine CRTU</b>	
	<p>Le Chasseral est devenu un pôle touristique qui génère une augmentation de passages sur le Plateau de Diesse et en particulier le village de Nods. Cette situation requiert de trouver des solutions pour un meilleur accès au Plateau de Diesse, une circulation allégée à Nods et dans les autres villages.</p> <p>Dans cette optique, on peut reposer la question d'une transversale sur le Plateau de Diesse. Les bâtiments de Chatillon mériteraient une étude de revalorisation et de reconversion qui garantisse leur entretien et un minimum de rentabilité. La situation actuelle n'est pas acceptable. On pourrait en dire autant au sujet de l'hôtel du Twannberg.</p>	<p>Etudes en cours.</p> <p>La valorisation des bâtiments de Chatillon n'est pas du ressort de la CRTU.</p>
<b>Orvin</b>	<b>Bus local entre Les Prés-d'Orvin – Orvin et Evillard</b>	
	<p>Le conseil municipal d'Orvin souhaite appuyer le point concernant la mise en place d'un bus local entre les Prés-d'Orvin et Evillard (funiculaire). Ce point ayant déjà été soumis dans le cadre de la procédure du schéma régional d'offre pour les transports publics 2022-2025, nous demandons que cette étude soit réalisée rapidement et de pouvoir mettre en place ce complément d'offre au niveau des transports publics pour nos citoyens et pour la clientèle touristique qui souhaite se rendre aux Prés-d'Orvin. Notre but étant de pouvoir créer, avec votre soutien et dans le cadre de la CRTU 2021, cette ligne locale l'année prochaine ou en 2022 si possible.</p>	<p>Une étude globale sur les transports publics « Bienne 2035 » est en cours et doit examiner ce type de questions. Cette demande n'a pas été retenue par le comité de la CRT 1 dans le cadre du schéma d'offre, cf. réponse ci-dessous :</p> <p>Cette idée remet en question la liaison directe entre Orvin et Bienne via Frinwillier, car le potentiel est trop faible pour imaginer une ligne supplémentaire. Cependant, la CRT1 examine s'il est possible d'intégrer la problématique des arrêts de bus et de la structure générale de la desserte TP dans cette sous-région dans l'"étude TP Bienne et environs 2035" ou par une étude séparée.</p>
<b>Orvin</b>	<b>Besoin en zones à bâtir</b>	
	<p>Au niveau des besoins en zones à bâtir, nous soutenons le fait que notre commune, tout comme celle du Plateau de Diesse, soit classée comme « espace rural à proximité d'un centre urbain ». Nous vous demandons d'entreprendre les démarches nécessaires le plus rapidement possible afin que nous puissions changer de catégorie dans le cadre de notre développement futur et de nos besoins en terrains à bâtir.</p>	<p>Ce classement est défini par le plan directeur cantonal, qui est révisé périodiquement. La région peut appuyer cette décision auprès du canton, mais c'est à la commune de demander ce changement lors d'une prochaine révision.</p>

<b>PI. de Diesse</b>	<b>Projet de trottoir entre Diesse et Lamboing avec piste cyclable</b>	
	<p>Projet de trottoir avec piste cyclable. Par "piste cyclable", nous entendons des bandes cyclables dessinées sur la route cantonale, car nous avons un projet de trottoir entre Lamboing et Diesse (projet OPC et Commune) avec 3 variantes distinctes dont l'une, au standard cantonal donc sans frais supplémentaire pour la commune, s'apparente à un "couloir de la mort" tant la sécurité des piétons et cycliste ne nous paraît pas assurée. Voir une variante: "piste cyclable de substitution" plus adéquate utilisant les chemins du remaniement parcellaire existant et reliant les centres des villages de Diesse et Lamboing ?</p> <p>La distance indiquée sur votre plan nous paraît s'approcher de la réalité (360 m. ?), toutefois l'aménagement de détail donnera les réponses définitives.</p>	La création d'une fiche de mesure pour ce projet sera réalisée. Il appartient à la commune de trancher entre les 3 variantes. Les travaux sont pour l'heure prévus en 2022 selon l'OPC.
<b>PI. de Diesse</b>	<b>Projet de trottoir Lamboing Scierie</b>	
	<p>Nous avons également une autre demande. Cette dernière consiste à créer un trottoir depuis la maison Route de Prêles 15, à Lamboing jusqu'à l'arrêt de bus Car Postal, Lamboing Scierie. Ce tronçon de route, bien qu'assez large, pose un problème de sécurité pour les piétons qui souhaite prendre le bus à l'arrêt officiel Scierie. En clair, il n'y a rien de prévu pour les piétons utilisant cet arrêt-là de bus, hormis les routes cantonales.</p> <p>En marge de cette question, il y a le projet du sentier Dürrenmatt joint, ainsi que la liaison en discussion permettant de relier les gorges de Douanne à la Scierie, bien sûr avec Berne Rando.</p>	Selon discussion avec l'OPC, l'inscription d'une fiche de mesure dans la CRTU semble prématurée à ce stade. Une demande officielle doit être adressée à l'OPC pour ce projet. Une bande longitudinale pour les piétons sera sans doute privilégiée par l'Office. Un avant-projet devrait également déterminer si l'arrêt TP se situe à l'endroit le plus judicieux.
<b>Perrefitte</b>	<b>Généralités</b>	
	Aucune remarque particulière.	Prise de connaissance.
<b>Reconvilier</b>	<b>TP-Reg.14 – Reconvilier gare</b>	
	<p>Il est souhaité l'intégration de la démolition du quai de chargement de la Gare CFF de Reconvilier dans la planification, afin de mettre l'espace ainsi libéré à disposition pour l'aménagement d'un P+R et d'un B+R.</p> <p>Il est également vivement souhaité une réalisation rapide de la réfection de la Route de Saules qui est dangereuse, notamment dans sa partie supérieure à la hauteur de la Rue de la Colline.</p>	<p>Ces aménagements peuvent être inscrits dans la fiche de mesure TP-Reg.14. Le nombre de place P+R doit encore être défini par la commune.</p> <p>La région a relayé cette demande à l'OPC, qui invite la commune à prendre directement contact avec lui. Une étude devrait être lancée prochainement pour ce tronçon, dans la mesure où le projet de contournement par Loveresse va être abandonné.</p>

<b>Romont</b>	<b>Généralités</b>	
	<p>Après étude approfondie du dossier cité en titre, le Conseil municipal de Romont n'a eu aucune remarque à faire. En revanche, le soussigné de gauche a relevé, lors de la séance de présentation qui s'est déroulée le 26 février dernier à Sonceboz, que Romont n'avait pas été mentionnée parmi les communes dans lesquelles il est prévu de refaire la traversée du village. De ce fait, l'exécutif de Romont a jugé bon de vous informer que le canton de Berne, par son Office des ponts et chaussées du Jura bernois, a élaboré un nouveau projet de réaménagement de la traversée de notre village, projet qui a déjà fait l'objet d'une procédure d'information et de participation.</p>	<p>La Région propose d'ajouter une fiche de mesure dans le groupe de mesures TIM-TV – Projets de requalifications et de modération du trafic dans les traversées de villages.</p>
<b>Saint-Imier</b>	<b>Généralités</b>	
	<p>Nous notons avec satisfaction que l'évolution démographique de la région a dépassé les prévisions les plus optimistes et que, malgré un léger tassement, elle continuera à l'avenir à progresser.</p> <p>Nous tirons de ce constat la conclusion que le Jura bernois demeure attractif tant du point de vue de l'habitat (proximité de centres urbains importants, prix du terrain inférieurs à ceux pratiqués sur le Plateau, etc.) que du point de vue des emplois (main-d'œuvre qualifiée, savoir-faire à haute-valeur ajoutée, écoles et formations de pointe, etc.) Ces avantages doivent être conservés et renforcés dans le futur.</p> <p>Cette croissance a été rendue en grande partie possible, selon notre propre analyse, grâce à la grande disponibilité et aux réserves de terrains à bâtir constituées dans les communes par des plans d'aménagement locaux (PAL) entrés en force avant l'entrée en vigueur du nouveau plan directeur cantonal (PD 2030).</p> <p>L'urbanisation vers l'intérieur, prônée par le Canton dans son PD 2030, est un objectif indispensable et incontestable pour viser une utilisation rationnelle et mesurée du sol. Cet objectif ne doit toutefois pas occulter les perspectives de développement du Jura bernois.</p>	<p>Prise de connaissance.</p>
<b>Saint-Imier</b>	<b>Généralités U1-02</b>	
	<p>Nous sommes satisfaits que les terrains destinés à l'habitat dans des pôles cantonaux n'entrent pas dans le calcul des besoins en terrain à construire et que Saint-Imier puisse bénéficier d'un pôle d'importance cantonale pour l'habitat (secteur de La Clef). Malgré cela, il nous apparaît primordial qu'une attention toute particulière soit portée à conserver certaines réserves dans les communes.</p>	<p>Prise de connaissance.</p>

	<p><i>La Municipalité de Saint-Imier va contester prochainement dans le cadre de modifications à intervenir dans son PAL (abrogation du PQ Hoirie Niklès et instauration du PQ La Fenette) le calcul des réserves de terrains constructibles établi par l'OACOT ; en effet, une part importante des terrains figurés comme non construits le sont en fait ou ne tiennent pas compte de contraintes topographiques (pentes trop importantes, etc.) ou légales (distance à la forêt, zone de dangers, etc.) (U1-02).</i></p>	
<p><b>Saint-Imier</b></p>	<p><b>Généralités U1-01 ; U8 ; U5-01</b></p>	
	<p>Si un des grands principes du développement du Jura bernois consiste à conserver et à réhabiliter les volumes disponibles, il faut oser envisager de mutualiser les terrains encore disponibles pour la construction, afin de concentrer l'urbanisation et de réduire les coûts d'équipements à charge des collectivités en les concentrant dans les centres principaux en lien avec les infrastructures et les interfaces de transports publics <b>(U1-01) (U8)</b></p> <p><i>En aparté, nous relevons ici, même si cela sort du champ de la CRTU à proprement parler, qu'il est nécessaire d'entamer un dialogue avec les autorités cantonales et leurs offices en vue de conférer aux communes plus d'autonomie en matière de densification. Il faut que la doctrine et les pratiques, dans le domaine de la protection du patrimoine par exemple, soient assouplies, afin de laisser aux communes une marge de manœuvre suffisante pour concrétiser les objectifs du PD 2030 en matière de densification du bâti.</i></p> <p>Cela nous semble d'autant plus vrai que Saint-Imier pourrait devenir, en cas de départ de Moutier dans le canton du Jura, le seul centre de niveau 3 selon le PD 2030. Le rôle de centre de Saint-Imier pourrait se renforcer à l'avenir ; il est important que la CRTU fixe dans le Jura bernois les objectifs de croissance et de développement qui auraient pu, le cas échéant, être dévolus à Moutier. Il serait en effet regrettable pour la région que ces ressources soient redistribuées sur l'ensemble du canton <b>(U5-01)</b>. En outre, compte tenu du rôle qui lui est dévolu dans le PD 2030, il serait important de reconnaître également dans la CRTU 2021 le rôle de centre de niveau 3 de Saint-Imier, <b>important pour sa politique économique</b>.</p> <p>Dès lors, et en vertu d'une judicieuse et nécessaire coordination entre urbanisation et transports publics, nous demeurons convaincus que Saint-Imier doit se profiler comme un centre fort au sein de la région ; il s'agit non seulement de transformer les gares en véritables « hubs » de mobilité, mais également de considérer leurs abords comme des pôles où concentrer habitat et activités économiques. Un juste équilibre doit donc être trouvé, afin d'offrir aux différents acteurs présents sur ces</p>	<p>La Région remarque à ce titre que les instruments pour mener une politique foncière à une échelle intercommunale font actuellement défaut. Nous avons informé le canton de ce problème, en lien avec la problématique des pôles d'activités d'importance régionale dans le Jura bernois.</p> <p>Prise de connaissance.</p> <p>Cet objectif est également partagé par la Région et le canton, à travers notamment la présence de pôle de développement et la classification en centre de niveau 3 offrant d'avantage de droit en zone à bâtir.</p>

	<p>sites des possibilités de se loger, de créer ou de développer une entreprise et de financer et de construire des parkings de grandes capacités vers lesquels rabattre les pendulaires en provenance de communes moins bien desservies vers les transports publics.</p> <p><i>D'une manière générale, la question du financement des infrastructures nécessaires au transfert modal doit aussi faire partie de la CRTU. Il est appréciable que le financement des nouvelles haltes CFF et autres infrastructures analogues figurent au plan financier du canton. Il serait tout autant appréciable qu'il contribue au financement, par exemple, d'un parking relais à proximité d'une gare. Dans la même perspective, il serait souhaitable que les efforts consentis par la Municipalité et le canton pour mettre sur pied une desserte locale en transports publics ainsi que les perspectives de développement de celle-ci soient prises en considération dans la CRTU 2021, comme cela semble déjà être le cas dans le schéma d'offre 2022-2025.</i></p> <p>Dans cette perspective, nous vous transmettons nos propositions et nos commentaires sur les fiches de mesures qui concernent Saint-Imier. Nous nous permettons de vous demander d'inscrire dans la CRTU 2021 plusieurs projets supplémentaires d'importance régionale, voire cantonale (reconnaissance du secteur industriel Longines comme un pôle d'importance cantonale (U3-01.xx), requalification du Plateau-de-la-Gare (U6-02.xx), urbanisation du secteur La Fin des Fourches (actuellement ZUP X à inscrire en ZPO La Fin des Fourches) (U8 ZPO Les Fourches) et requalification du secteur Les Planches (actuellement ZUP H et ZUP Z à inscrire en ZPO pour activités sportives Les Planches) (U8 ZPO Les Planches), centralités fort potentiel touristique (P4) et redéfinir l'accessibilité au Chasseral par les TP (TP-Reg xx)).</p>	<p>Les parkings relais au sens de P+R font déjà l'objet de possibilités de cofinancements cantonaux, à condition d'être inscrits dans la CRTU.</p>
<b>Saint-Imier</b>	<b>U2-02.02 – Saint-Imier, Terrain Longines</b>	
	<p>Ce site est effectivement à maintenir dans la CRTU 2021 compte tenu de sa proximité avec la gare CFF et donc de son importance stratégique pour un développement urbain vers l'intérieur et une densification du bâti. Toutefois, nous ne pouvons souscrire à la réserve selon laquelle la coordination réglée de ce secteur ne pourrait intervenir avant celle du secteur habitat La Clef ; en effet, la Municipalité ne maîtrise pas le foncier et ne dispose ainsi pas des informations suffisantes à ce jour pour valider ce principe. Cette condition est relativement bloquante et susceptible de nuire à un moment donné au développement éventuel du secteur Longines.</p>	<p>La Région comprend ce point de vue. Il est important de ne pas freiner le développement de ce secteur bien placé. La fiche sera modifiée pour présenter des conditions moins strictes au passage en coordination réglée.</p>



<b>Saint-Imier</b>	<b>U3-01.01 – Saint-Imier, La Clé pôle activités</b>	
	<p>Les terrains disponibles à la construction pour les entreprises désireuses de s'implanter sur le site de La Clé se raréfient, ce qui est réjouissant d'un côté mais qui causera très rapidement un problème et une incapacité, pour les autorités, de répondre favorablement aux sollicitations.</p> <p>Dès lors, et compte tenu aussi de l'amélioration notable de la desserte en transports publics (ouverture de la halte CFF La Clé), nous proposons d'inscrire dans la CRTU 2021 une extension du périmètre de La Clé (à envisager avec la mise en place, <i>a minima</i>, d'un plan de quartier), afin d'offrir de nouveaux terrains pour des activités à hautes valeurs ajoutées.</p>	<p>La volonté d'extension du pôle d'activités est consignée dans la fiche de mesure en question. Afin de pouvoir faire avancer ce dossier, un avant-projet avec la définition d'un périmètre d'extension devra être produit. Cette demande pourra être traitée plus avant lors d'une prochaine révision de la CRTU.</p>
<b>Saint-Imier</b>	<b>U3-01.xx – Terrains Longines</b>	
	<p><b>NOUVEAU.</b> l'entreprise LONGINES est implantée sur les parcelles 18, 28 et 1786, affectées en partie à la zone d'activités situées de part et d'autre de la Suze. La proximité avec le cours d'eau est due à des raisons historiques liées à la force hydraulique nécessaire au fonctionnement des premières usines du Jura bernois.</p> <p>Fleuron de l'horlogerie suisse, LONGINES souhaite poursuivre son développement réjouissant qui bénéficie tant à notre commune qu'au canton de Berne.</p> <p>Constituant un site industriel de premier plan pour le canton de Berne, les bâtiments accueillent quotidiennement plus de 800 personnes.</p> <p>Sa localisation, en bordure de zone urbaine, limitrophe des surfaces d'assolement, constitue aujourd'hui un handicap certain. Reconnaître le site Longines comme un pôle économique d'importance cantonale permettrait ainsi de réduire les contraintes qui pèsent sur le secteur et de créer les conditions cadres nécessaires à pérenniser les activités de Longines à Saint-Imier.</p>	<p>Les fiches de mesure de la CRTU visent à coordonner le développement de pôles urbains. Une fois le dit développement réalisé, les fiches de mesure sont retirées de la conception. Ce principe garanti que la CRTU ne devienne pas une encyclopédie, mais bien un instrument de coordination du développement des transports et de l'urbanisation.</p> <p>La Région comprend néanmoins la situation particulière de la manufacture Longines et la nécessité de procéder à des modifications de zonages afin de permettre des adaptations et de pérenniser les activités de Longines à Saint-Imier.</p> <p>Le site de Longines a récemment été intégré par le canton au secteur industriel à restructurer et à densifier « Rue des Noyes ». Il est proposé de donner une importance cantonale à ce secteur de restructuration dans la présente révision, afin d'appuyer les transformations positives projetées sur ce site.</p>
<b>Saint-Imier</b>	<b>U4-01.01 – Saint-Imier, La Clé pôle habitat</b>	
	<p>Nous ne pouvons souscrire à la réserve selon laquelle la coordination réglée de ce secteur devrait intervenir avant celle du secteur habitat Les Longines ; en effet, la Municipalité ne maîtrise pas le foncier et ne dispose ainsi pas des informations suffisantes à ce jour pour valider ce principe. Cette condition est relativement bloquante et susceptible de nuire à un moment donné au développement éventuel du secteur Longines.</p>	<p>Comme expliqué sous la fiche U2-02.02, la Région comprend ce point de vue. Il est important de ne pas freiner le développement du secteur Longines. La fiche sera modifiée pour présenter des conditions moins strictes au passage en coordination réglée.</p>

	<p>Sans contester la nécessité de la mise en place d'une zone à planification obligatoire (ZPO), la Municipalité ne souhaite pas s'engager à ce stade sur le cahier des charges à mettre en place (type écoquartier ou similaire) ni sur les éventuelles démarches à mener auprès de la population (type démarches participatives). La Municipalité souhaite en outre que soient portées à sa connaissance les démarches et les compensations éventuellement nécessaires à l'urbanisation des surfaces d'assolement (SA).</p>	<p>La mise en place d'une ZPO pour un pôle d'importance cantonale est un minima afin de garantir un développement cohérent du site. En lieu et place des prescriptions inscrites dans la CRTU en vigueur, la Région demande que la commune soigne les aspects qualitatifs du pôle.</p> <p>Comme inscrit dans le plan directeur cantonal, la commune doit tout particulièrement se concentrer sur ses pôles d'importance cantonale. Une première étape est de s'engager auprès des propriétaires fonciers.</p>
<b>Saint-Imier</b>	<b>U6-02.xx</b>	
	<p><b>NOUVEAU.</b> Vu sa proximité avec la gare CFF, le secteur inscrit entre les voies CFF, la Route de Villeret, la Rue de la Gare et la Rue de Châtillon constitue une friche urbaine qu'il est important de requalifier. Certaines réflexions ont déjà débuté, d'autres sont à venir afin d'augmenter la qualité et la densité de ce quartier. Une fiche à ce sujet doit donc être ajoutée au rapport de la CRTU 2021 et c'est volontiers que nous vous remettrons la documentation y relative.</p>	<p>La Région propose l'inscription d'une fiche de mesure pour un secteur à restructurer « Saint-Imier - Nord de la gare », à l'instar de celles réalisées pour Reconvilier et Tramelan.</p>
<b>Saint-Imier</b>	<b>U8 : ZPO Les Planches</b>	
	<p><b>NOUVEAU.</b> Les besoins des sociétés sportives locales évoluent constamment et nécessitent des adaptations des infrastructures existantes. Bien souvent, ces sociétés ne sont pas en mesure d'assumer seules les coûts d'investissement et de fonctionnement d'installations au goût du jour. Il existe, à Saint-Imier notamment, des énergies favorables à regrouper ces infrastructures sur un ou plusieurs sites proches de manière à bénéficier de substantielles économies d'échelle (un bloc de vestiaires / douches / WC pour plusieurs terrains de sport destinés chacun à des activités différentes). A l'image de ce qui a été fait pour la patinoire, il serait tout à fait imaginable de monter un projet impliquant différents clubs locaux ou de la région et différentes communes.</p> <p>De ce point de vue-là, l'inscription de la ZPO Les Planches se justifie entièrement, tout en étant en parfaite adéquation avec la Conception directrice (CD 2030) de Saint-Imier. Cette mesure a reçu un préavis favorable de l'OACOT (courrier de l'OACOT 2019.JGK.652, 28 février 2019).</p>	<p>Prise de connaissance.</p>
<b>Saint-Imier</b>	<b>P4</b>	
	<p><b>NOUVEAU.</b> Si la ZPO Les Planches venait à se concrétiser, la ZUP X constituerait un site remarquable pour développer un nouveau quartier de 12'000m<sup>2</sup> à Saint-Imier en plein cœur d'un secteur déjà bâti.</p>	<p>Selon discussion avec la commune et le canton, nous renonçons à élaborer une fiche de mesure pour un pôle habitat d'importance régionale sur l'actuel</p>

	<p>Les premiers contacts avec l'OACOT sont positifs puisqu'il pourrait être en matière le moment venu pour envisager un dézonage. Qui plus est, le secteur étant déjà situé en zone urbaine, l'OACOT n'estime pas nécessaire pour la commune de revoir ses besoins en terrains à bâtir pour les 15 prochaines années (courrier de l'OACOT 2019.JGK.652, 28 février 2019).</p> <p>Dès lors, une inscription dans la CRTU 2021 nous semble opportune.</p>	terrain de football. La procédure pour un passage de zone d'utilité publique à zone d'habitat semble possible sans inscription dans la CRTU.
<b>Saint-Imier</b>	<b>TP-Reg xx</b>	
	<p><b>NOUVEAU.</b> La question de l'accessibilité par le nord ou par le sud au sommet du Chasseral par les transports publics doit être étudiée. Une solution financée par l'ensemble des acteurs touristiques et des collectivités sises à l'intérieur du périmètre du parc régional du Chasseral est nécessaire. Le volume actuel de voitures individuelles n'est plus admissible. Il génère des coûts externes et ne permet plus une gestion durable du site, prélevant du même coup les écosystèmes et les avantages comparatifs liés à cette localisation.</p>	La Région abonde dans ce sens. Le Parc Chasseral réfléchit à ces questions, notamment à travers l'élaboration de sa nouvelle charte. Cette problématique est également présente à Nods et Orvin. Néanmoins, l'inscription d'une fiche de mesure ne semble pas le bon outil pour cette problématique.
<b>Sonceboz-Sombeval</b>	<p><b>Zones d'activités économiques</b></p> <p><b>1.1 Pôles de développement des activités économiques</b></p>	
	<p>A la lecture du rapport explicatif CRTU 2021 au chapitre 3.5.1 il n'est pas fait mention de la commune Sonceboz-Sombeval (pourtant une commune centre). A notre avis il manque une étude et une analyse plus substantielle des zones d'activités et des pôles de développement des activités sur l'ensemble du territoire.</p> <p>La CRTU reprend les mêmes zones que dans la précédente mouture alors que l'on pourrait au niveau du plan directeur régional cibler de nouvelles opportunités voire réviser les secteurs qui ne se sont pas ou peu développés lors des 10 dernières années. Il nous manque une vision cohérente d'ensemble sur le potentiel futur ce d'autant que, à titre d'exemple, une commune comme la nôtre aurait pu (et pourrait) favoriser le développement des activités si elle disposait des réserves en zones d'activités. Par ailleurs, on se demande pourquoi un pôle de développement régional peut s'inscrire dans le plan directeur alors qu'il se situe en surface d'assolement et que l'obligatoire de compenser cette surface SDA est quasi impossible dans la région.</p>	La Région prend note de la nécessité de réaliser une étude globale des zones d'activités dans le Jura bernois.

<b>Sonceboz-Sombeval</b>	<b>1.2 Site de Blancheterres</b>	
	<p>Toutefois nous saluons la volonté de la CRTU d'inscrire le site Les Blancheterres comme pôle cantonal de développement des activités économiques. En effet, ce site est certainement un des plus approprié nonobstant le problème de la qualité insuffisante de la desserte par les transports publics.</p> <p>Le site les Blancheterres se situe dans un ensemble cohérent avec le voisinage industriel existant et directement accessible par l'A16. La disponibilité peut être assurée et son développement se fera par étapes au gré des besoins. Il fera l'objet d'une zone à planification obligatoire au niveau de la révision du plan d'aménagement local en cours (voir annexe 1).</p>	Prise de connaissance.
<b>Sonceboz-Sombeval</b>	<b>2. Qualité des dessertes par les transports publics</b>	
	<p>Nous partageons pleinement l'analyse et la demande de la région pour assouplir les conditions d'accessibilité par les transports publics pour des cas particuliers. Notre demande n'implique pas que l'on ne prendrait plus en compte cette contrainte mais qu'elle soit assortie d'une évaluation pertinente pour pouvoir dans certains cas en déroger. La commune de Sonceboz-Sombeval est emblématique à ce titre dans la mesure où, de par l'histoire du développement du chemin de fer, la Gare est située en dehors de la zone urbanisée pour desservir les deux entités villageoises de Sonceboz et de Sombeval. Cette dérogation est particulièrement attendue pour que la commune puisse offrir de nouveaux terrains en zones d'activités économiques dans le secteur Les Blancheterres.</p> <p>Nous espérons que cette requête soit prise en considération au niveau du plan directeur cantonal. Si refus il y a, la commune poursuivra ses démarches à tous les niveaux pour pouvoir assurer le développement des Blancheterres.</p>	Prise de connaissance.
<b>Sonceboz-Sombeval</b>	<b>3. Secteur de restructuration (ou de requalification)</b>	
	<p>La commune souhaite que le projet de restructuration de l'Espace Gare soit inscrit à la CRTU.</p> <p>Le projet en cours vise, conjointement au réaménagement des voies CFF, à requalifier l'ensemble de l'Espace Gare. Notamment par l'amélioration du stationnement et des conditions de co-modalité ainsi que la gestion des circulations et l'amélioration de la qualité spatiale des abords de la Gare (annexe 2).</p>	Des fiches de mesures sont créées pour l'ensemble des gares CFF du Jura bernois, afin d'assurer le suivi des nombreux projets à venir ces prochaines années.

<b>Sonvilier</b>	<b>Généralités</b>	
	<p>Le Conseil municipal a pris connaissance des dossiers. Rien de particulier n'est prévu à Sonvilier, cependant, l'élément le plus proche sera la nouvelle gare construite à la Rue de la Clef à Saint-Imier.</p> <p>Le Conseil municipal compte sur le maintien de l'offre de transports à Sonvilier et espère que la construction de cette nouvelle gare n'engendrera pas la suppression de l'arrêt de Sonvilier.</p>	<p>La Région s'opposerait également à une telle suppression, qui n'a d'ailleurs jamais été évoquée à notre connaissance.</p>
<b>Tramelan</b>	<b>Remarque et prise de position</b>	
	<p>Le maintien du PDE « Fin des Lovières » impliquant une vision d'ensemble du secteur Marelle – Lovières.</p> <p>Les Brues (terrains Kummer – ancienne patinoire) comme pôle d'habitat régional, également prévu dans les premiers travaux relatifs à la 3e étape de révision du PAL.</p> <p>Dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal, accès de Tramelan au rang de centre d'importance régional niveau 3 (avec Saint-Imier et Moutier).</p> <p>L'aménagement de la route cantonale entre les Reussilles et le carrefour Les Breuleux / Mont-Crosin, avec le bémol qu'il n'y a pas de véritable piste cyclable prévue (sauf dans la montée de La Paule).</p>	<p>Avis partagé par la Région et décrit dans la fiche de mesure en question.</p> <p>Le pôle habitat reste inscrit dans la CRTU. L'avenir de ce site doit être intégré dans les réflexions globales sur le sud de la gare de Tramelan.</p> <p>C'est exact. L'OPC n'a pas jugé utile un tel aménagement dans son projet.</p>
<b>Valbirse</b>	<b>Remarques générales</b>	
	<p>La commune de Valbirse remercie Jb.B pour le travail réalisé et pour lui donner l'occasion de se prononcer sur les objets concernant le développement régional. La commune de Valbirse a examiné les analyses du rapport et constate que le report du trafic sur la A16 n'est pas optimal. Ainsi, la charge de trafic dans le centre de Valbirse reste très élevée. En même temps, le rapport de Jb.B montre que des efforts importants sont à consentir pour favoriser le transfert modal, et à ce titre des opportunités existent avec le projet de rénovation intégrale et modernisation des voies et gares CFF dans la Vallée de Tavannes. Enfin, le centre de Valbirse poursuit son développement avec le projet Espace Birse déjà en partie réalisé et d'importance cantonale.</p>	<p>Prise de connaissance.</p>
<b>Valbirse</b>	<b>TIM-TV.07</b>	
	<p>Au vu des mesures de requalifications de l'espace autour de la gare qui seront prises et au vu du manque de délestage de la charge de trafic au centre de la</p>	<p>Prise de connaissance.</p>

	<p>localité, la commune de Valbirse salue le fait que le projet TIM-TV.07 de la CRTU, qui prévoit l'amélioration de la qualité urbaine de la route cantonale, soit considéré en coordination en cours. Une coordination de ce projet avec les travaux de la gare est souhaitable (horizon : 2024-2025). De ce fait, la région et le canton doivent permettre à ce projet d'avancer si possible en coordination avec les travaux de la commune/ des CFF.</p> <p>Nous demandons donc qu'en fonction des éléments ci-dessus le canton reconsidère ce projet dans le contexte actuel et l'inscrive comme prioritaire dans sa synthèse. En cas d'approbation de cette demande par le Canton, la commune demandera qu'une convention soit rapidement signée avec l'OPC afin de définir les grandes lignes des travaux et des responsabilités financières de ce projet pour qu'il puisse passer en coordination réglée lors des travaux de réalisation de la prochaine CRTU.</p>	<p>La Région est prête à soutenir cette requête auprès du canton. La réalisation de mesure d'accompagnement de l'autoroute dans la Vallée de Tavannes est jugée comme prioritaire. Néanmoins, selon les standards de l'OPC, ces travaux ne sont pas prioritaires car des trottoirs sont déjà existants et que la route n'est pas accidentogène.</p>
<p><b>Valbirse</b></p>	<p><b>U4-04.02</b></p>	
	<p>En ce qui concerne le projet de développement de la zone d'activité du Pré Vercelin (U4-04.02) la commune soutient, malgré la situation actuelle, le maintien de ce secteur en information préalable dans la CRTU. Une clarification de la situation de ces pôles d'activités dans la Vallée de Tavannes reste nécessaire.</p>	<p>Prise de connaissance.</p>
<p><b>Villeret</b></p>	<p><b>Remarques diverses</b></p>	
	<p>Nous souhaitons que le déplacement de la gare de Villeret, près de la zone industrielle et mieux située pour les habitants, soit réalisé le plus rapidement possible. D'autre part nous vous faisons part d'un projet de ligne de bus que nous développons actuellement avec la commune de Saint-Imier et qui, pour autant qu'il soit finalisé à temps et accepté par le corps électoral, pourrait démarrer avec l'horaire 2021-2022.</p> <p>Le report surprenant des travaux de la piste cyclable Villeret – Cormoret nous interpelle ! Nous demandons à ce que ce projet soit réalisé rapidement et que les travaux débutent à Villeret par rapport à l'entrée du village qui est particulièrement dangereuse en raison de la vitesse souvent excessive des véhicules. C'est un souhait de la population, souvent manifesté lors de nos assemblées communales.</p>	<p>Le dossier est entre les mains des CFF.</p> <p>Prise de connaissance.</p> <p>Nous partageons cette volonté quand à une réalisation rapide de cette piste cyclable. Ce dossier est entre les mains de l'OPC.</p>