



Direction de l'intérieur et de la justice  
Office des affaires communales et de l'organisation du territoire  
Service de l'aménagement local et régional

Hauptstrasse 2  
Case postale  
2560 Nidau  
+41 31 635 25 90  
oacot@be.ch  
www.be.ch/oacot

Philippe Weber  
+41 31 636 26 90  
philippe.weber@be.ch

OACOT, Hauptstrasse 2, case postale, 2560 Nidau

Jura bernois.Bienne  
Route de Sorvilier 21  
2735 Bévillard

N° de l'affaire: 2020.DIJ.5687

Nidau, le 31 décembre 2020

**Jura bernois.Bienne; Conception Régionale des Transports et de l'Urbanisation (CRTU) du Jura bernois**  
**Rapport d'examen préalable au sens des articles 59 LC et 118 OC**

Mesdames, Messieurs,

Le 27 août 2020, vous nous avez soumis la CRTU 2021 du Jura bernois (version d'août 2020) pour examen préalable accompagnée des documents ci-dessous:

- Synthèse
- Rapport explicatif
- Fiches de mesures
- Carte
- Annexes

Nous avons étudié le projet et demandé des corapports aux offices et services spécialisés suivants:

1. Office des forêts et des dangers naturels, Division dangers naturels, rapport par courriel du 19 octobre 2020;
2. Seeland.biel/bienne, rapport du 5 novembre 2020;
3. Office des transports publics et de la coordination des transports, rapport du 9 novembre 2020;
4. Office des eaux et des déchets, rapport du 10 novembre 2020;
5. Canton de Soleure, rapport du 13 novembre 2020;
6. Office de la culture, Service archéologique, rapport du 16 novembre 2020;
7. Office de la culture, Service des monuments historiques, rapport du 17 novembre 2020;
8. Direction des travaux publics et des transports, prise de position du 24 novembre 2020;
9. Office de l'agriculture et de la nature, Service spécialisé sols, rapport du 30 novembre 2020;
10. Office des ponts et chaussées, aménagement des eaux, rapport du 8 décembre 2020.

Sur la base de notre propre appréciation et des prises de position des services spécialisés, nous vous exposons ci-après les résultats de notre examen préalable:

## A GÉNÉRALITÉS

### 1. Mandat cantonal et harmonisation avec les instruments cantonaux

Les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) visent l'harmonisation mutuelle des transports et de l'urbanisation, à l'échelle régionale et à moyen et long termes. L'article 98a de la loi sur les constructions (LC) définit le mandat d'élaboration des CRTU. La CRTU du Jura bernois de deuxième génération a été élaborée de 2014 à 2016 et approuvée par l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire le 31 mars 2017.

S'agissant des CRTU 2021, le Conseil-exécutif a défini, le 19 septembre 2018, les exigences concernant le contenu et les délais sous forme de consignes cantonales contraignantes pour la révision des CRTU (= CRTU 2021) dans les conférences régionales et les régions d'aménagement (ACE 1005/2018).

En vertu de l'article 98a, alinéa 4 LC, le Conseil-exécutif doit harmoniser les CRTU entre elles et avec les plans cantonaux, ce qu'il a fait dans le cadre de la synthèse cantonale des CRTU 2021 / PA T+U de quatrième génération. Dans ce processus, les mesures prioritaires du point de vue du canton sont tirées des différentes CRTU 2021. La synthèse crée la base pour la révision des instruments cantonaux d'aménagement, de planification et de financement dans les domaines des transports et de l'urbanisation.

Dans le domaine de l'urbanisation, les résultats du rapport de synthèse cantonal qui sont pertinents seront pris en compte lors de la prochaine adaptation du plan directeur cantonal (controlling de 2022).

Concernant les transports, les CRTU sont coordonnées avec les instruments de planification cantonaux à moyen terme: l'arrêté sur l'offre de transports publics, le crédit-cadre selon l'article 14 de la loi sur les transports publics (LCTP), le plan du réseau routier selon l'article 24 de la loi sur les routes (LR) et le crédit-cadre selon l'article 52 LR. Les priorités et les horizons temporels de réalisation des mesures en matière de transports des CRTU 2021 seront inscrits dans les instruments de planification du canton, sous réserve de l'approbation des organes cantonaux compétents. Si un itinéraire cyclable supplémentaire assurant une fonction de réseau cantonal est demandé dans la CRTU 2021 ou si un tronçon assurant une fonction de réseau cantonal et faisant partie du plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste doit être déplacé, la DTT examine l'introduction de la mesure, ou son adaptation, dans le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste.

Pour l'établissement de la synthèse, les contenus importants des mesures de la CRTU / PA T+U doivent être présentés d'ici le 31 mars 2021. Les éventuelles différences de degré de priorité des mesures entre la CRTU 2021 et la synthèse cantonale sont traitées, dans la mesure du possible, lors de la mise au point qui suit l'examen préalable. Dans le cadre de l'approbation, si le degré de priorité de la CRTU 2021 ne correspond pas à celui de la synthèse cantonale, le canton se réserve la possibilité de clarifier ces différences.

### 2. Contenu de l'examen préalable

La CRTU du Jura bernois 2021 se fonde sur celle de la deuxième génération, qui avait été approuvée par l'OACOT le 31 mars 2017. Elle constitue en fait une révision du plan directeur partiel régional, dont certains aspects sont en outre développés de manière ciblée. Elle est élaborée selon la procédure prévue aux articles 58 ss LC. L'objectif de l'examen préalable est de déterminer si les contenus qui sont contraignants pour les autorités (stratégie, conception directrice du développement spatial, mesures et carte de la CRTU) peuvent être approuvés.



La condition, à cet égard, est que les éléments de la CRTU soient compatibles avec la loi et les plans supérieurs (art. 61, al. 1 LC). L'examen préalable permet de relever les éventuelles incompatibilités par rapport aux bases légales en vigueur, aux plans supérieurs ou aux prescriptions cantonales, et d'indiquer la manière d'y remédier dans le cadre de la CRTU 2021 ou, le cas échéant, lors de l'élaboration de la CRTU suivante (CRTU 2025). Les demandes des services et des offices ont aussi été examinées de manière appropriée et ont été ajoutées dans le rapport lorsque cela s'est avéré nécessaire.

Les *réerves matérielles relatives à l'approbation* visent à combler des lacunes ou à dénouer des questions restées en suspens dans la CRTU concernant les mandats d'exécution cantonaux conformément aux consignes de la CRTU 2021. De telles réserves demandent soit des adaptations et compléments matériels, soit la modification de l'état de la coordination de certaines mesures. Dans ce dernier cas, les examens nécessaires seront effectués dans le cadre de la CRTU 2025. Les adaptations résultant des *réerves formelles relatives à l'approbation* sont susceptibles d'être reprises telles quelles, de façon à éviter de longues procédures de modification et d'adaptation au stade de l'approbation et des différences d'interprétation dans la mise en œuvre de l'instrument. Les *commentaires et recommandations* figurent dans l'annexe 1 du rapport d'examen préalable et doivent être pris en considération lors de futurs travaux ainsi que lors de la mise en œuvre dans les plans d'affectation des communes.

À la demande du canton, la CRTU doit être remaniée régulièrement. Ces révisions périodiques permettent de documenter les avancées sur des points spécifiques au moyen des différents états de la coordination. Le canton se contente de prendre connaissance des informations préalables, puisque des renseignements fondés sur le caractère réalisable et les possibilités de mise en œuvre des mesures ne sont pas encore disponibles.

## **B RÉSULTATS DE L'EXAMEN PRÉALABLE**

### **3. Contenus tirés de la CRTU de deuxième génération**

Les contenus contraignants pour les autorités qui ont été approuvés par le canton dans la CRTU de deuxième génération selon le droit en vigueur à l'époque et qui sont repris tels quels dans la CRTU 2021 ne sont pas soumis à un nouvel examen. Les réserves et les commentaires présentés dans les expertises des offices cantonaux à ce sujet ne sont normalement pas communiqués. Cependant, dans le cas où de sérieuses réserves ont été émises par un office, certaines mesures spécifiques sont de nouveau soumises à la discussion. Lors de l'approbation, le 31 mars 2017, de la CRTU du Jura bernois de deuxième génération, il a été recommandé, en ce qui concerne la CRTU 2021, de poursuivre de façon cohérente la direction prise dans le domaine de la coordination de l'urbanisation et du développement des transports, d'actualiser les mesures en cas de nécessité et de continuer à développer les éléments de coordination.

### **4. Exigences fondamentales**

La CRTU répond aux exigences fondamentales posées par le canton. Le rapport, les fiches de mesure, la carte et les données SIG ont été élaborés selon les bases méthodologiques fournies. L'approbation de la CRTU est envisageable pour autant que les réserves matérielles et formelles formulées ci-après soient prises en considération. Pour la version soumise à approbation, le modèle de données (géométrie et liste des attributs) ne doit contenir aucune erreur. Des commentaires et des recommandations ainsi que des remarques de détail, qui pourront servir lors du remaniement de la CRTU, figurent dans l'annexe I.



La présente CRTU répond de manière globale aux exigences relatives au milieu bâti posées par le canton, elle intègre les nouvelles orientations de la LAT et du plan directeur 2030 et elle les concrétise à l'échelon régional.

La Direction des travaux publics et des transports estime que les exigences fondamentales dans le domaine des transports ont été correctement mises en œuvre. La CRTU du Jura bernois comporte une documentation et des cartes pratiques et de qualité.

## **5. Plans directeurs (partiels) régionaux en vigueur**

La relation entre la CRTU et les autres plans directeurs régionaux (thèmes spécifiques, p. ex. l'éolien) est abordée dans les chapitres 2.2.3 et 2.3 du rapport explicatif.

Le premier chapitre expose les raisons pour lesquelles il n'y a actuellement pas encore lieu d'abroger le plan directeur de l'ARJB de 1992 et le Plan directeur de sites de la région Centre Jura. En effet, ces planifications n'ont pas encore fait l'objet d'une intégration dans la CRTU. Ces travaux sont reportés.

Le deuxième chapitre expose les raisons pour lesquelles la région tient à préserver des plans directeurs thématiques séparément de la CRTU. A vu de la structure de la région et de son organisation en matière de développement territorial, ce positionnement est parfaitement compréhensible et peut être soutenu. De plus, l'opportunité saisie par la région de réaliser des études de bases sectorielles (p. ex. pour le tourisme) et d'ancrer ultérieurement certains éléments issus de ces études dans la CRTU peut aussi être soutenue.

## **6. Stratégies, objectifs, conception directrice du développement spatial**

Les stratégies, les objectifs et la conception directrice du développement territorial peuvent être approuvées.

## **7. Rapport CRTU**

Le rapport CRTU 2021 s'appuie largement sur la CRTU de deuxième génération. Dans les chapitres 3.2 « Évolution démographique récente et perspectives », 3.3 « Évolution économiques récente et perspectives » et 3.4.5 « Plan directeur cantonal », des considérations importantes et des conclusions spécifiques aux communes sont apportées. Puisque ces dernières ne sont pas contraignantes, le canton en prend connaissance.

La qualité de la synthèse doit être particulièrement soulignée. En effet, les contenus les plus importants ont été résumés et les adaptations réalisées depuis la CRTU de deuxième génération ont été prises en compte. L'OACOT remercie la région d'avoir soigné l'aspect des liens entre la CRTU 2021 et les plans cantonaux. Les chapitres 2.6 et 2.7 montrent de manière concrète quels éléments de la CRTU 2016 ont été intégrés aux instruments de planification du canton. L'importance de la CRTU en tant qu'instrument régional qui a une influence directe sur les instruments cantonaux est ainsi mise en avant.



## 7.1 Indications relatives à l'approbation

Des indications relatives à l'approbation figurent sur la page de garde du rapport explicatif. Il est donc prévu que certains aspects soient approuvés par le canton. Dans ce cas, il faut indiquer (p.ex. prévoir un (sous-)chapitre) quels sont les contenus qui ont force obligatoire pour les autorités (**réserve formelle à l'approbation**).

## 8. Carte de la CRTU

Les pôles de développement économique (PDE) d'importance cantonale de Tramelan et Saint-Imier sont identifiés sur la carte de la CRTU avec une surface hachurée bleue et blanche. Ces surfaces ne correspondent à aucun élément inscrit dans la légende de la carte. Il convient de corriger ce point. D'une manière générale, il faut prévoir une légende pour chaque élément présent sur la carte de sorte à pouvoir l'identifier et, le cas échéant, le relier à une mesure (**réserve formelle à l'approbation**).

## 9. Mesures « Urbanisation »

Le présent chapitre expose les réserves matérielles et formelles relatives à l'approbation des mesures concernant l'urbanisation. Des commentaires et des recommandations en vue du remaniement de la CRTU ou de la mise en œuvre des mesures dans les plans d'affectation figurent dans l'annexe I.

### 9.1 Appréciation générale

La région, au travers de la CRTU de 3<sup>ème</sup> génération, prend très au sérieux le nouveau cadre fixé par le plan directeur cantonal 2030. La CRTU de 3<sup>ème</sup> génération entend diriger l'urbanisation aux endroits les plus appropriés, c'est-à-dire dans les centres de niveau 3 et 4 et là où la qualité de desserte en transports publics est la meilleure. Compte tenu des conditions cadres fixées par le plan directeur cantonal, la région propose une planification régionale de qualité qui vise réellement une urbanisation vers l'intérieur et entend limiter les nouvelles mises en zone. Les communes sont ainsi amenées à réfléchir sur la manière dont elles entendent mettre en œuvre l'urbanisation vers l'intérieur. Nous saluons l'important travail qui a été effectué par la région et pouvons l'encourager pour la mise en œuvre.

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

#### 9.2.1 JB.U-PH.2.3 Péry, Champs l'Allemand

Suite à la révision du Plan d'aménagement local approuvée le 21 mars 2013 par l'OACOT, ce pôle d'habitat d'importance régionale est complètement affecté à la zone à bâtir. Une zone à planification obligatoire détermine les exigences à prendre en considération pour l'édiction du plan de quartier. De plus, la région fixe des mesures particulières à prendre en considération lors de la réalisation de ce pôle.

L'Office des transports publics (OTP) exprime une réserve matérielle à l'approbation concernant ce pôle. Il identifie qu'environ la moitié de la surface de la ZPO se trouve en dehors de la qualité de desserte D (NQTP D). Nous convenons qu'il s'agisse d'un problème à mettre en évidence dans la fiche de mesure correspondante. Cependant, nous devons constater que la mesure peut être réalisée sans devoir procéder à un classement en zone à bâtir ou à un changement d'affectation (fiche de mesure A\_01 du Plan directeur cantonal) qui impliquerait de devoir examiner cet aspect au moment de l'édiction du Plan de



quartier. En effet, dans le cas particulier de cette ZPO qui a été approuvée en 2013, la totalité de la surface est déjà destinée à l'habitation et ne nécessite aucun changement d'affectation pour pouvoir édicter le plan de quartier correspondant. Cette réserve matérielle peut être écartée et le pôle être approuvé dans son niveau de coordination réglé. Sur le plan formel, il conviendra néanmoins de relever que le secteur ne dispose que d'une desserte de niveau E pour au moins 2/3 de sa surface. Une mesure devra être prise pour améliorer la situation dans un quartier amené être relativement dense (**réserve formelle à l'approbation**).

#### 9.2.2 JB.U-PH.2.4 Tavannes, Les Pontins

Ce pôle est actuellement complètement affecté à la zone d'activités. La mesure fixée dans la CRTU consiste à changer l'affectation actuellement en force pour déterminer une zone à planification obligatoire destinée au logement. La question de la relation avec le dimensionnement des zones à bâtir communales est déjà prise en charge dans la CRTU. Néanmoins, avec le changement de l'état de coordination d'information préalable à coordination en cours, il y a lieu d'établir les besoins de coordination avec les autres aspects relevant de l'aménagement du territoire. En l'occurrence, la mesure se confronte aux exigences de la fiche de mesure A\_01 du Plan directeur cantonal en matière de desserte aux transports publics. En outre, s'agissant d'un site d'importance nationale ISOS, il y a lieu d'examiner si cette mesure est compatible avec les objectifs de sauvegarde de l'ISOS.

L'OTP relève que le périmètre présente un NQTP E, ce qui est insuffisant pour un changement d'affectation de cette taille. Le NQTP D indiqué n'est pas correct, tout comme la remarque « desserte TP suffisante ». Pour l'OTP, il n'est dès lors pas possible de fixer un état de coordination supérieur à « coordination en cours ». Il y aura lieu de relever les mesures à prendre dans les prochaines étapes de planification pour faire en sorte d'améliorer la situation concernant ce point et ainsi permettre la progression de la mesure à coordination réglée. En l'occurrence, les exigences en matière de desserte découlant de la fiche de mesure A\_01 devront être respectées. Pour une surface supérieure à 1 ha (le pôle fait 1,8 ha), le NQTP D est exigé pour au moins 80% de la surface. Actuellement, le site n'atteint pas ce niveau d'exigence, ce qui nécessite d'établir les étapes ou les mesures pour y parvenir. Il conviendra de relever ce problème dans la fiche de mesure et d'établir les étapes de mise en œuvre appropriée en vue d'une amélioration de la desserte. L'état de coordination en cours est correctement défini par rapport à cette problématique dès lors que ces conditions sont prises en compte.

Pour ce pôle, le SMH relève qu'aucun ensemble bâti et aucun objet du RA ne sont défini. Par contre, le pôle se situe dans l'échappée dans l'environnement EE VI avec un objectif de sauvegarde « a » et dans le périmètre environnant PE VII avec un objectif de sauvegarde « b ». En l'occurrence, le SMH indique que cette mesure d'aménagement porte atteinte aux objectifs de conservation ISOS "a" dans les PE et les EE qui préconisent la sauvegarde de l'état existant en tant qu'espace agricole ou libre. Sous cet angle, elle ne peut pas être approuvée en l'état du point de vue de la préservation cantonale des monuments historiques. La coordination en cours de la mesure reste approuvable à la condition que l'ISOS fasse l'objet d'un examen spécifique dans les étapes de mise en œuvre. A notre sens, il faudra définir une procédure sur la base de laquelle les contours exacts et les prescriptions particulières de la ZPO seront fixés dans le but que cette dernière soit compatible avec les objectifs de sauvegarde de l'ISOS. Une procédure qualifiée (mandat d'étude parallèle, concours, atelier, etc.) est appropriée dans un tel cas.

En conclusion, la fiche de mesure progresse en coordination en cours. Cependant, il est indiqué dans le « tableau de synthèse des mesures » que ce secteur est maintenu en information préalable. Nous pensons que l'état de coordination en cours peut être approuvée à la condition qu'il soit relevé dans les démarches et étapes de mise en œuvre que, au moment de l'édiction de la ZPO, le NQTP D doit être atteint et que les objectifs de sauvegarde de l'ISOS doivent être pris en compte. Pour ce qui concerne



l'ISOS, une procédure qualifiée est appropriée afin d'assurer la compatibilité de la ZPO avec les objectifs de sauvegarde de l'ISOS. Cette procédure devrait intervenir avant de procéder à la définition des prescriptions de la ZPO (**réserve matérielle à l'approbation**).

### 9.3 Pôle de développement économique d'importance régionale

#### 9.3.1 JB.U-PA.2.2 Tavannes, Combe de Malvaux

Cette fiche de mesure prévoit l'extension de la zone à bâtir pour un site d'activités existant. Il est relevé à juste titre que, lors de l'examen préalable de la révision du Plan d'aménagement local de la commune de Tavannes, qui n'a pas encore été approuvée, le canton est parvenu à la conclusion que l'extension de la zone d'activités envisagée sur la base de la CRTU n'était pas compatible avec le droit supérieur. Premièrement, la desserte est insuffisante et l'amélioration de la situation est disproportionnée par rapport au but visé. Deuxièmement, l'extension pose des problèmes fondamentaux sous l'angle de la nature et du paysage dans un site disposant de valeurs encore importantes malgré les développements industriels déjà réalisés. Finalement, le Service archéologique (6) relève qu'une substance archéologique pourrait être touchée par une urbanisation dans ce secteur.

De plus, nous relevons que l'extension avait déjà été refusée lors de l'examen de la 2<sup>ème</sup> CRTU. Dans ces conditions, nous ne comprenons plus pourquoi la région souhaite maintenir une telle proposition dans son plan sachant que le canton refusera catégoriquement un tel développement à cet endroit.

En conclusion, comme il a été démontré lors de la révision en cours du Plan d'aménagement local de la commune de Tavannes que l'extension était incompatible avec le droit supérieur (desserte, protection du paysage et de la nature), la fiche de mesure ne pourra pas être approuvée puisque toute extension future de ce secteur est rendue impossible par le fait que la desserte restera insuffisante et qu'elle pose des problèmes fondamentaux sous l'angle de la protection de la nature et du paysage. La mesure doit être retirée de la CRTU (**réserve matérielle à l'approbation**).

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

#### 9.4.1 JB.U-DA.2.4 Sonceboz-Sombeval, Blanches Terres

La mesure avait été approuvée en coordination en cours dans la 2<sup>ème</sup> CRTU. Il était indiqué que pour envisager la progression de l'état de coordination de « en cours » à « réglé », la question de la desserte devait être réglée. Actuellement, la desserte en transports publics reste toujours insuffisante. Cependant, la région identifie des projets d'amélioration significative dans un délai non communiqué. Nous saluons ces démarches et la volonté de développer un secteur relativement bien situé aux abords de la sortie A16 depuis Tavannes. Malgré tout, la coordination ne peut pas progresser au niveau recherché dès lors que la desserte en transports publics est encore insuffisante et qu'aucune solution concrète pour améliorer la situation n'a été décidée. En d'autres termes, la progression en coordination réglée de ce secteur est conditionnée à l'amélioration de la qualité de la desserte en TP. Celle-ci doit atteindre le niveau D (**réserve matérielle à l'approbation**).

De plus, la 3<sup>ème</sup> CRTU du Jura bernois prévoit d'ancrer le site comme un nouveau pôle de développement économique (PDE) d'importance cantonale. Une telle demande ne peut être traitée dans le cadre de l'évaluation de la CRTU. Pour qu'un nouveau PDE soit inscrit dans le plan directeur, il appartient à la



commune concernée d'adresser une demande à la Directrice de l'intérieur et de la justice (**réserve formelle à l'approbation**).

Le Service archéologique signale que cette mesure touche à une zone de protection archéologique. Des trouvailles effectuées dès la fin des années 1990 sont relatives à l'époque moderne et laissent supposer d'autres traces archéologiques, possiblement plus anciennes. Il conviendra de signaler ce conflit potentiel dans la fiche de mesure. Il est demandé d'impliquer le Service archéologique dans les prochaines étapes de planification de ce site (**réserve matérielle à l'approbation**).

#### 9.5 Réseau régional de centre (JB.U-A.5)

La région procède à une simplification de son réseau de centre de niveau 4. L'approche des centres doubles fixée dans la précédente CRTU n'a pas eu les effets escomptés (Courtelary-Cormoret, Sonceboz-Sombeval-Corgémont et Tavannes-Reconvilier). Son utilité ne s'est pas vérifiée. Pour cette raison, la région propose une simplification de son approche en ne conservant la centralité que pour les communes principales de Tavannes et Sonceboz-Sombeval en plus de celles existantes de Valbirse et La Neuveville.

En principe, la région est compétente pour soumettre au canton les demandes de modification relatives aux centres de niveau 4. Selon la fiche de mesure C\_02 du Plan directeur cantonal, les régions peuvent demander l'affectation à un autre type d'espace « en cas de changement substantiel touchant au réseau de centres (centres du 4<sup>ème</sup> niveau) ». Du point de vue de l'OACOT, l'ajustement de la structure de centralité dans le Jura bernois est soutenu. En effet, cette consolidation simplifie l'identification du réseau de centre et permet d'aller vers une efficacité renforcée en identifiant mieux les priorités pour le développement territorial régional.

Les adaptations introduites sont conformes aux Plan directeur cantonal (fiche de mesure C\_01) et peuvent être acceptées. Elles impliqueront une modification ultérieure du Plan directeur cantonal après l'approbation de la 3<sup>ème</sup> CRTU.

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

##### 9.6.1 JB.U-RD.1.1 Péry-Rondchâtel, Vigier

La mesure prévoit une restructuration à long terme du site industriel et de la carrière de Vigier. La direction dans laquelle cette restructuration doit aller n'est pas claire. Peu d'information ont été fournies. En raison de sa situation périphérique, d'une qualité de desserte en TP insuffisante et de contrainte territoriales complexes à gérer (cluse, eaux, dangers naturels, installations OPAM, etc.), nous doutons qu'une urbanisation interne de ce secteur au sens strict fasse beaucoup de sens. Nous doutons également qu'un pôle de développement pour les activités avec un nombre élevé d'emplois soit opportun en raison de la desserte insuffisante. Pour cette raison, nous demandons que le secteur soit repris en information préalable dans la CRTU et pas en coordination réglée. Cela permettra de vérifier l'opportunité de la mesure et, le cas échéant, de faire avancer les réflexions relatives à la restructuration de ce secteur (**réserve matérielle à l'approbation**).



#### 9.6.2 JB.U-RD.1.2 Reconvilier, Centre-Boillat

La mesure prévoit une restructuration du site industriel de la Boillat. La direction dans laquelle cette restructuration doit aller n'est pas claire. L'intention et le projet de restructuration n'est pas encore incluse dans la planification locale en vigueur. Un bon nombre d'aspects critiques (p.ex. ISOS) demande une attention particulière également au stade de la planification régionale. Dans ces conditions, nous demandons que le secteur soit repris en information préalable dans la CRTU et pas en coordination réglée. Cela permettra de vérifier l'opportunité et, le cas échéant, de faire avancer les réflexions relatives à la restructuration de ce secteur (**réserve matérielle à l'approbation**).

#### 9.6.3 JB.U-RD.1.3 Saint-Imier, Rue des Noyes-Longines

La région propose d'ancrer ce secteur comme un secteur de restructuration d'importance cantonale. La direction que doit prendre le projet de restructuration et la nature du soutien cantonal ne ressort pas clairement de la mesure. Les trois zones marquées concernent deux zones d'activités et une zone d'habitation à l'intérieur du milieu bâti existant. Il convient de préciser l'intention et le lieu de la mesure de planification avec plus de précision. De plus, certains éléments conflictuels (p. ex. ISOS, OPAM) impliquent un besoin de coordination au niveau de la planification régionale. Pour ces raisons, nous demandons que le secteur soit repris en information préalable dans la CRTU et pas en coordination en cours. Cela permettra de vérifier l'opportunité et, le cas échéant, de faire avancer les réflexions relatives à la restructuration de ce secteur. Si des précisions relatives à l'intention et la localisation de la mesure de planification sont apportées dans le cadre de la révision actuelle de la CRTU, il est possible d'envisager d'approuver la mesure en coordination en cours (**réserve matérielle à l'approbation**).

### 10. Mesures « Paysage »

Le présent chapitre expose les réserves matérielles et formelles relatives aux mesures concernant le paysage. Des remarques et des recommandations en vue du remaniement de la CRTU ou de la mise en œuvre des mesures dans les plans d'affectation figurent dans l'annexe I.

#### 10.1 Appréciation générale

Le thème paysage fait l'objet d'un traitement relativement peu approfondi dans la présente CRTU. Les travaux effectués ont ainsi essentiellement servi à actualiser et mettre à jour les informations disponibles. Comme il n'y a pas de changement fondamentaux dans ce domaine, notre examen reste limité et nous pouvons accepter les mesures prévues en général.

#### 10.2 JB.P-A.6 Rives du Lac de Bienne JB.TP-E.02 Gléresse, doublement de la voie

Sur les pourtours du lac de Bienne se trouvent de nombreux sites compris dans un périmètre de protection archéologique. Depuis 2011, plusieurs sites ont intégré la liste du patrimoine mondial UNESCO, quand d'autres découvertes sont très certainement encore à faire. Le tracé concerné par le projet de dédoublement des voies de Gléresse est directement adjacent à plusieurs zones de protection archéologique, notamment Douanne. Le Service archéologique est déjà impliqué dans certaines mesures et a effectué des enquêtes préliminaires. Les observations qui en résultent impliquent de porter une attention accrue à ces contextes. Dès lors, il convient de préciser cet élément conflictuel dans les fiches de mesure correspondantes (**réserve formelle à l'approbation**).



## 11. Mesures « Transport »

Pour ce qui concerne la thématique transport, nous renvoyons à la prise de position (8) du 24 novembre 2020 de la Direction des travaux publics et de la coordination des transports publics (DTT). Les réserves d'approbation (chap. 2.1 et 2.2.) et les remarques et recommandations (chap. 2.3) doivent être prises en compte. Pour ce qui est des réserves mentionnées sous chap. 2.1, seules celles qui concernent le rapport explicatif sont à prendre en considération. Les autres remarques sont déjà intégrées dans notre rapport d'examen préalable.

## C Suite de la procédure

## 12. Documents soumis en vue de l'approbation de la CRTU

La CRTU 2021 est constituée du rapport, y compris la stratégie et la conception directrice du développement territorial, les fiches de mesures et la carte. Tous les contenus de la CRTU qui ont une portée contraignante pour les autorités doivent être accompagnés des indications relatives à l'approbation. Dix exemplaires imprimés et la version numérique (PDF ainsi que données SIG selon le modèle de données CRTU) de la CRTU doivent être soumis à l'OACOT pour approbation.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.

Office des affaires communales et de  
l'organisation du territoire  
Service de l'aménagement local et régional



Daniel Gäumann  
Chef de service

### Annexe:

- Annexe I : Remarques et recommandations concernant les documents soumis pour approbation
- Rapports techniques selon p. 1 du rapport d'examen préalable

### Copie par courriel sans les rapports annexés:

- Préfecture du Jura bernois
- Direction des travaux publics et des transports
- Office des forêts et des dangers naturels, Division dangers naturels
- Office des ponts et chaussées, Aménagement des eaux (Bienne)
- Office des transports publics et de la coordination des transports
- Office des eaux et des déchets
- OAN, Service spécialisé sols
- Service des monuments historiques
- Service archéologique
- seeland/biel.bienne
- Kanton Solothurn, Amt für Raumplanung



## Annexe I

### REMARQUES ET RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES DOCUMENTS SOUMIS POUR APPROBATION

Nous vous prions de prendre connaissance des recommandations et remarques des services consultés (en particulier archéologie, SMH, OED, OPC, seeland/biel.bienne, canton de Soleure) directement dans leur corapport et de les intégrer, si nécessaire, dans les fiches de mesure correspondantes.

#### 1. Rapport

La région est compétente pour définir si et comment elle souhaite actualiser son rapport explicatif. En l'occurrence, la région a choisi de mettre en évidence les adaptations/compléments à l'aide de textes colorés en bleu. Ceci facilite la lisibilité du rapport et constitue un fil rouge opportun pour suivre l'évolution des générations de CRTU.

#### 2. Fiches de mesures

##### 2.1 JB.U-PA 1.2 Tramelan, Fin des Lovières

La mesure est inscrite dans le Plan directeur cantonal. Le contenu est repris dans la CRTU en coordination réglée. Des étapes de mise en œuvre sont identifiées pour réaliser ce pôle d'activités d'importance cantonale. Nous saluons la volonté régionale de développer une vision d'ensemble cohérente pour assurer un développement coordonné du pôle. A ce titre, nous recommandons de mieux structurer les étapes de mise en œuvre décrites dans la fiche de mesure. En effet, certains éléments de la vision d'ensemble pourront être ancrés dans un plan directeur ou directement servir à la définition d'une ZPO. Afin de répondre aux enjeux de densification et d'insertion dans le site et le paysage (projet urbain), nous recommandons de suivre une procédure qualifiée (mandat d'étude parallèle, concours, etc.) pour établir cette vision. D'autres aspects cités dans la fiche de mesures pourront être étudiés dans le cadre de cette procédure tels les aspects fonciers (disponibilité des terrains) et l'équipement au sens large (espaces et infrastructures publiques, énergie, desserte, accès, etc.).

##### 2.2 JB.U-DA.2.1 Court, La Nancoran JB.U-DA.2.2 Valbirse, Cray/Pré Vercelin JB.U-DA.2.3 Loveresse, Pont du Moulin

Nous relevons que, dans ces secteurs, la qualité de desserte en transports publics reste encore insuffisante. La région identifie la nécessité d'agir ou des améliorations possibles. Des mesures devront être prises concernant cet aspect pour envisager la progression du niveau de coordination.

Nous constatons que la région souhaite faire un développement intercommunal de ces sites. La région demande à ce que les conditions-cadres actuelles, fixées dans le Plan directeur cantonal, soient précisées afin que la région et les communes puissent commencer les travaux de planifications de zone d'activités intercommunales. L'OACOT envisage d'examiner cette question afin d'y donner suite en amont des prochaines étapes de planification. En l'occurrence, il serait opportun pour la région de formuler une demande particulière au canton afin qu'il puisse prendre en charge ses questionnements dans une prochaine révision du Plan directeur cantonal (mesure A\_05 notamment). Pour ce faire, nous pre-



nons en considération les explications fournies dans le chapitre 3.4.11 du rapport explicatif. Elles vont servir de base pour lancer les discussions sur ce point.

### 2.3 JB.U-RD.2 Secteurs d'importance cantonale et régionale pour la restructuration des zones habitat ou mixte

Cette mesure constitue un élément très important pour la promotion et le soutien de la reconversion de secteurs villageois particulièrement bien situés du point de vue des TP. Nous pensons qu'il serait opportun de considérer l'inclusion du site de la gare de Court comme une sous-mesure. Ce secteur est en cours de développement et présente un potentiel très important pour le développement interne du village particulièrement bien desservi par les TP. Nous recommandons de contacter la commune de Court pour vérifier avec elle si l'inclusion de ce secteur dans la CRTU est effectivement opportune. Dans la positive, cela déclencherait la possibilité d'obtenir une subvention de la part du canton pour établir une planification globale du secteur.

### 2.4 JB.P-A.9 Parcs naturels régionaux du Chasseral et du Doubs

Cette fiche de mesure règle la relation avec les parcs naturels régionaux. Les objectifs et les mesures correspondantes fixées sont proportionnées au but visé.

La référence aux objectifs de la Charte 2013 - 2022 du PNR Chasseral est correcte. Cependant, la charte actuelle est en force de 2012 à fin 2021, tandis que celle du PNR Doubs l'est de 2013 à fin 2022. Les chartes des deux parcs naturels sont actuellement en cours de révision et devraient entrer en vigueur sous une forme actualisée le 1.1.2022 (Chasseral) et le 1.1.2023 (Doubs).

Il n'y a aucune indication concernant l'état de coordination de la mesure (coordination réglée dans Plan directeur cantonal).

Il convient de corriger la durée des chartes en vigueur et de mentionner les processus de révision des chartes actuellement à l'œuvre dans les PNR.

A noter que le PNR Chasseral va connaître un élargissement important de son périmètre à partir du 1.1.2022. Les communes de Twann, Ligerz, Evilard, Val-de-Ruz (en partie) et Neuchâtel (en partie) seront concernées. Nous recommandons que la question soit abordée au plus tard lorsque les communes rejoindront la CRTU. Mais comme les communes en question sont toutes situées en dehors de la région du Jura bernois, cela devrait concerner en premier lieu la collaboration avec les régions voisines, respectivement les cantons et les autres organisations.

### 2.5 JB.TIM.MàN.6 Moutier, amélioration route cantonale

En lien avec la modification du Plan de quartier « Moulin II », la ville de Moutier édicte un Plan directeur localisé pour le Centre-ville. Des mesures particulières prévues dans ce plan directeur concernent directement la requalification de la route cantonale. Il conviendrait de coordonner la mesure de la CRTU avec celles prévues dans ce plan directeur communal localisé.





**Kanton Bern**  
**Canton de Berne**

Amt für Gemeinden  
und Raumordnung

14. DEZ. 2020

G-Nr. /SB: 20/5687 WEP  
Eingescannt:

Direction des travaux publics et des transports  
Office des transports publics et de la coordination des transports

Reiterstrasse 11  
3013 Berne  
+41 31 633 37 11  
info.aoev@be.ch  
www.be.ch/aoev

Katja Bessire  
+41 31 633 37 25  
katja.bessire@be.ch

OTP, Reiterstrasse 11, 3013 Berne

Office des affaires communales et de l'organisation du territoire  
Service de l'aménagement local et régional  
Monsieur Philippe Weber  
Nydegasse 11/13  
3011 Berne

Notre référence : 2020.BVD.1282 / doc : 1659956  
Votre référence : 2020.dij.5687

Berne, le 24 novembre 2020

## **Région Jura bernois – CRTU 2021**

### **Prise de position de la DTT sur le dossier d'examen préalable**

Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de nous avoir donné la possibilité de prendre position dans le cadre de l'examen préalable sur la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) 2021 de la région du Jura bernois. La présente prise de position, qui a été coordonnée et consolidée au sein de la Direction des travaux publics et des transports, contient les observations de l'Office des ponts et chaussées (OPC) et de l'Office des transports publics et de la coordination des transport (OTP).

#### **1 Remarques générales**

Nous attirons votre attention sur le fait que les rapports spécialisés de l'OTP et de l'OPC sur les nouvelles mesures d'urbanisation et sur celles dont l'état de la coordination a été modifié ne font pas partie de la présente prise de position. Ces rapports vous seront transmis séparément.

##### **1.1 Mandat et traitement de la question**

Etant donné que le CRTU Jura bernois contient des cartes et des documents pertinents et de qualité, seules quelques remarques nous semblent nécessaires. La synthèse est particulièrement importante, car elle résume les éléments principaux. Les effets de l'achèvement de l'A16 sont traités en détail avec les mesures à prendre pour le réseau routier secondaire.

##### **1.2 Mention d'approbation et remarques par rapport au CRTU 2016**

OPC : aucun point en suspens

OTP : aucun point en suspens



## 2 Résultats de l'examen préalable

### 2.1 Réserves d'approbation

#### Rapport CRTU

- Un groupe de dialogue pour la branche Ouest de Bienne a été constitué afin de trouver une solution au projet autoroutier controversé. Le groupe de dialogue a remis à la mi-décembre son rapport final avec ses recommandations. Les décisions des autorités sont prévues dans les meilleurs délais et pourraient avoir des répercussions sur le contenu du CRTU. Le CRTU 2021 doit par conséquent faire mention du processus de dialogue relatif à la branche Ouest.

#### Mesures

- JB.U-PH.2.5 : Les parcelles n° 2 et 4 à classer en zone à bâtir ne se situent pas dans des secteurs bien desservis par les transports publics. Ces classements en zone à bâtir sont donc rejetés.
- JB.U-PA.2.1 : La desserte par les transports publics est insuffisante. L'état de coordination « coordination réglée » doit être remplacé par « coordination en cours ».
- JB.U-PA.2.3 : La desserte par les transports publics est insuffisante. L'état de coordination « coordination réglée » doit être remplacé par « coordination en cours ».
- JB.U-DA.2.1 : Il y a certes des améliorations dans l'offre de transports publics, mais, selon les estimations actuelles, elles n'ont pas de répercussions sur les catégories de dessertes. Le classement en zone à bâtir doit être limité au secteur avec niveau de qualité D.

### 2.2 Réserves d'approbation formelles

#### Mesures

- La Neuveville – Douanne : Le CRTU 2021 doit inclure une mesure mentionnant l'état actuel des planifications relatives à la mise en œuvre du changement d'affectation de la voie CFF à Gléresse et des répercussions sur le chemin cyclable le long de la rive gauche du lac de Bienne dans la commune de La Neuveville.
- JB.MD-A.7 : La phrase « le projet prévoit également des aménagements pour les cyclistes, sous forme de bandes cyclables dessinées sur la route » doit être supprimée. En effet, le projet prévoit uniquement l'aménagement d'une bande longitudinale pour piétons qui pourra être utilisée par les cyclistes si la sécurité des piétons n'est pas compromise.
- JB.MC-P : Lors de la procédure de participation, l'OPC a souligné que des demandes d'adaptation du plan du réseau routier doivent être formulées afin de créer des surfaces supplémentaires destinées à la mobilité combinée (P+R, B+R). Dans les feuilles de mesures, le champ suivant est prévu à cet effet : « Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale ». Toutefois, seule une demande a été faite dans la mesure JB.MC-B. Une demande d'intégration des installations P+R prévues doit également être formulée.

#### Modèle de données CRTU

- Nous avons constaté quelques erreurs de saisie dans le modèle de données (fautes de frappe dans la table des attributs). L'OTP (Katja Bessire) contactera la région à ce sujet. Le modèle de données (géométrie et liste d'attributs) de la version pour approbation ne doit contenir aucune erreur.



## 2.3 Remarques et recommandations

### Généralités

- Ni les mesures, ni le rapport ne font mention du bruit, bien que quelques localités subissent un trafic poids lourd relativement important. Nous recommandons que le thème du bruit soit au moins abordé dans le rapport.

### Rapport CRTU

- Chapitre 3.6.4 Plan du réseau routier : Le plan du réseau routier (PRR) est en train d'être entièrement remanié et devrait entrer en force en 2022. La partie relative aux routes nationales du PRR remanié ne mentionnera plus les tronçons achevés de l'A5 et de l'A16 ; il n'est donc plus nécessaire de les lister.

### Mesures

- JB.MD-V.1 : Pour le cofinancement de l'étude de corridor, une demande de subventions cantonales peut être déposée conformément à l'article 64 de la loi sur les routes (LR).
- JB.U-PA.1.1 : La desserte par les transports publics ne sera suffisante qu'avec la mise en service de l'arrêt de train La Clé. Selon les estimations actuelles, celle-ci ne devrait pas avoir lieu avant 2026.
- JB.TP-FL.04 et JB.TP-FL.05 : La remarque « Pas de mise en conformité LHand » n'est pas compréhensible. Des projets sont en préparation.
- JB.TP-FL.08 : Des mesures d'accélération sur le tronçon ferroviaire à travers les Gorges de Court seraient, pour des raisons topographiques, très coûteuses et sont par conséquent peu réalistes.

Nous vous remercions de tenir compte de nos demandes. Nous partons du principe que nos remarques figureront intégralement dans la prise de position du canton et vous prions dans le cas contraire de nous contacter.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Office des transports publics et de la coordination  
des transports



Christian Albrecht  
Secrétaire général

Destinataires :

- OPC-CO, OPC-CEP, OPC-AIC III, OTP-CO, OTP-Kn, OTP-Be, GS-Rb, SG-Gs