

Association régionale Jura-Bienne
Route de Sorvilier 21
2735 Bévillard

La Neuveville, le 25 novembre 2010

Projet de Conception régionale de l'urbanisation et des transports – Avis du Conseil du Jura bernois

Monsieur le président,
Madame, Monsieur,

Le Conseil du Jura bernois (CJB) a étudié, dans sa séance du 24 novembre 2010, le projet de Conception régionale de l'urbanisation et des transports (CRTU) que vous avez mis en consultation. Ses réponses aux questions sont les suivantes :

1. Forces-Faiblesses et besoins d'intervention (Chap. 2). Etes-vous d'accord avec le contenu du chapitre 2 ? Voyez-vous des compléments à apporter ?

Nous proposons de compléter ce chapitre de la manière suivante :

Forces :

- Loyers peu élevés, revenu disponible important après paiement des charges locatives
- Densité de la vie associative et intensité des relations sociales
- Identification locale forte
- Bonne accessibilité des écoles
- Proximité et densité du réseau de formation continue et de niveau secondaire II
- Proximité avec la frontière des langues, qui attire des entreprises de services aux portes du Jura bernois en raison des compétences linguistiques de la main d'oeuvre régionale
- Mentionner l'horlogerie en tant que force aux côtés de la microtechnique et de la mécanique (haut de la page 15)

Faiblesses :

- Accès aux commerces par la mobilité douce en recul du fait de l'importance prise par les grands centres commerciaux au détriment des magasins de villages
- Maîtrise du patrimoine foncier par les communes, qui disposent de zones à bâtir dans lesquelles les propriétaires (privés ou autres collectivités) ne partagent pas leurs objectifs

- Règlements de droit supérieur qui contrarient la réhabilitation du patrimoine bâti, en particulier les friches agricoles

2. Objectifs de la CRTU (Chap. 3.1.3). Etes-vous d'accord avec les objectifs ? Voyez-vous des compléments à apporter ?

Transports publics

Nous insistons sur les investissements qui seront nécessaires uniquement pour maintenir la qualité des prestations à leur niveau actuel, notamment la nécessité de reconstruire des voies de croisement ou îlots à double voie qui ont été démantelés par le passé. Les risques concernant le financement fédéral des lignes de bus est quasiment écarté. Par contre, une autre mesure du paquet d'économies de la Confédération prévoit de ne pas compenser le renchérissement, ce qui est moins frappant politiquement, mais très problématique dans un contexte de hausse des coûts.

Autoroutes A16 et A5

Il est logique de mener un plan d'action en faveur de la mobilité douce en lien avec l'ouverture totale A16. Il manque une réflexion sur les conséquences de cette ouverture sur le trafic de transit vers les jonctions autoroutières, notamment les conséquences, entre Tramelan et Loveresse, du trafic des Montagnes neuchâteloises qui s'intensifiera en direction de Bâle et les conséquences pour le Grand Val avec l'utilisation de la plateforme de Boncourt en tant que zone de délestage. En ce qui concerne l'autoroute A5, tant que la résolution de la traversée de Bienne ne sera pas complète, le CJB propose de maintenir et renforcer les mesures d'accompagnement dans les localités de transit sur le Plateau de Diesse entre Frinvilier-Orvin et le Lac de Bienne.

Autres

Le CJB relève avec satisfaction les priorités fixées dans le maintien des classes d'écoles dans les villages et la création d'une plateforme de compétence énergétique.

3. Conception directrice et conceptions sous-régionales (Chap. 3.2 et 3.3). Etes-vous d'accord avec les contenus des chapitre 3.2 et 3.3 ? Voyez-vous des compléments à apporter ?

Le CJB laisse le soin aux communes concernées de s'exprimer sur les conceptions sous-régionales. En ce qui concerne la conception régionale, nous estimons qu'elle met bien en évidence la notion d'équilibre à avoir entre développement et conservation des atouts. Il importe toutefois de ne pas empêcher les opportunités par une vision trop rigide de l'aménagement régional.

Il s'agira également de mettre tout en œuvre pour lutter contre l'exode de la jeune génération. La mise à disposition de places de travail doit se faire selon le principe de densification à l'échelle de la région et l'habitat doit suivre le principe de regroupement et de revalorisation du parc immobilier existant.

4. Réseau de centres et pôles de développement (mesures A2, A3, A4 et A5). Etes-vous d'accord avec les centres proposés et les conditions fixées pour les communes concernées (coordination intercommunale dans le domaine de l'urbanisation, ...) ?

Le CJB appuie la proposition de faire de Tramelan et Saint-Imier deux centres indépendants de niveau 3 et appuiera cette demande dans sa prise de position sur le plan directeur cantonal. Nous appuyons également l'idée que les centres de niveau 3 de Saint-Imier et Moutier soient

étendus aux communes attenantes qui le désirent (Villeret, Sonvilier, Perrefitte, Eschert et Belprahon)

La proposition de lier la possibilité d'être un centre de niveau 4 à une collaboration intercommunale (voire de niveau 3 pour la Vallée de Tavannes dans son ensemble) est judicieuse au vu de l'urbanisation du Jura bernois qui, dans la vallée de Tavannes comme dans le Vallon de Saint-Imier, n'a pas véritablement de commune qui s'imposerait seule par rapport à ses voisines comme étant de niveau 4. Par contre, nous estimons que la CRTU répond mal aux craintes que pourraient avoir pour leur développement les communes qui se situeraient entre deux centres de niveau 4.

Etes-vous d'accord avec les pôles de développement proposés ? Pour les communes concernées : sont-elles prêtes à remplir les conditions formulées pour ces pôles ? (densification, desserte,...)

Le CJB laisse le soin aux communes de prendre position sur leur intérêt à intégrer des centres intercommunaux de niveau 3 ou 4.

5. Mesures (Chap. 4 et fiches de mesures)

A: Etes vous d'accord avec les mesures envisagées? Manque-t-il selon vous des contenus importants ?

Le CJB est d'accord avec les mesures proposées, qui apparaissent très complètes.

B: Avez-vous des remarques de détail sur les fiches de mesures ?

Fiche B6. Bien qu'il partage l'avis selon lequel il faut régler rapidement le point noir des Gorges du Taubenloch, le CJB constate qu'un règlement avant 2016 semble très optimiste. Depuis le transfert de ce dossier du canton à la Confédération, l'OFROU donne l'impression de se désintéresser du problème et de chercher à assurer un service minimal.

Fiche C1. Le téléski de Grandval pourrait être cité au point 6a.

6. Carte CRTU. Avez-vous des corrections et des propositions de corrections pour la carte CRTU ?

Non.

7. Autres remarques

En guise de **conclusion**, le CJB salue l'ampleur et la qualité du travail accompli pour l'établissement de la CRTU. Il juge que c'est une bonne chose d'établir la CRTU au niveau sous-régional avant de la fusionner avec celle de Bienne-Seeland. Nous insistons sur le fait que le principal défi à relever pour le Jura bernois sera d'ordre démographique. En effet, le Jura bernois est riche en infrastructures de formation, sportives, culturelles, etc. par rapport à d'autres régions de taille comparable. Cette richesse ne pourra être maintenue que s'il reste une masse critique suffisante d'utilisateurs.

La prise de position du CJB sur les adaptations du plan directeur cantonal, qui relaie certains points du projet de CRTU, est annexée pour information.

En vous souhaitant bonne réception de notre prise de position, nous vous prions d'agréer,
Monsieur le président, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Conseil du Jura bernois

Le président :

Le secrétaire général :

Willy SUNIER

Fabian GREUB

Annexe : prise de position du CJB sur les adaptations 2010 du plan directeur cantonal.