



Plan directeur

**Plan directeur
du canton de Berne
Controlling de 2018**

**Adaptations de stratégies et
de mesures**

ACE 1246/2019
du 20 novembre 2019

Adaptations de 2018

Contenu

Adaptation de stratégies

Stratégies chapitre B: Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

Stratégies chapitre B: Plans d'aménagement local

Adaptation de mesures

- B_01 Projets générant une importante fréquentation: harmoniser les transports, l'urbanisme et l'environnement
- B_02 Mesures des projets d'agglomération "transports et urbanisation"
- B_04 Fixer des priorités concernant les transports publics régionaux, d'agglomération et locaux
- B_07 Actualiser le plan du réseau routier
- B_08 Mettre en œuvre les prescriptions relatives à la protection contre le bruit du trafic routier
- B_13 Etendre le réseau de routes nationales (élimination de goulets d'étranglement et exploitation)
(nouveau)
- B_14 Elaborer une stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique **(nouveau)**
- B_15 Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels **(nouveau)**
- C_08 Harmoniser l'aménagement local et l'approvisionnement en énergie
- C_11 Gestion forestière durable
- C_12 Rajeunir, reboiser et entretenir des forêts ayant une fonction protectrice
- C_14 Sites d'extraction nécessitant une coordination à un niveau supérieur
- C_15 Installations de traitement des déchets d'importance cantonale (plan sectoriel déchets)
- C_21 Promouvoir les installations de production d'énergie éolienne
- C_23 Piloter le développement touristique du point de vue spatial
- C_25 Créer les conditions, du point de vue spatial, permettant la mise en œuvre de la stratégie de l'exécution judiciaire 2017-2032
- C_26 Concentration des sites de la Haute école spécialisée bernoise
- C_27 Garantir le traitement public des eaux usées
- D_10 Préserver, valoriser et développer le site construit **(nouveau)**
- E_08 Préserver et valoriser les paysages

B **Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation**

Les interdépendances entre les transports et le milieu bâti sont nombreuses. Il importe donc, dans un souci d'efficacité, de coordonner les stratégies en la matière (cf. aussi stratégie A). Les buts de la planification et de la politique des transports ont été définis de manière contraignante dans la stratégie de mobilité globale adoptée par le Conseil-exécutif en 2008, qui sert de fondement de rang supérieur aux instruments cantonaux de planification. De plus, les six projets d'agglomération bernois ainsi que les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) qui les contiennent constituent de nouvelles bases contraignantes, au niveau régional, s'agissant de l'harmonisation du développement des transports et de l'urbanisation. Ces documents, qui sous-tendent l'actualisation de toute la palette d'instruments cantonaux de planification et d'aménagement, renforcent la coordination dans les domaines concernés.

B1 **Transports en général**

Le canton de Berne dispose de bons réseaux de transports, tant ferroviaire que routier, qui ont encore pu être renforcés tout au long de ces dernières années. La desserte est de qualité s'agissant aussi bien du trafic ferroviaire sur de longues distances que du réseau du RER dans la région bernoise. Les conditions du trafic local et de la mobilité douce sont en constante amélioration dans les agglomérations. Quant aux régions rurales, elles jouissent d'une offre de base de transports publics suffisante. La plus grande partie de la population bénéficie d'une bonne desserte par le rail et par la route. Cet atout doit subsister à l'avenir, mais pas uniquement grâce à une extension des infrastructures.

Stratégie de mobilité globale

Contexte

La stratégie de mobilité globale définit les principes et les orientations de la politique cantonale des transports. De portée intermodale, elle sert de fondement à l'élaboration des instruments de planification à long terme du trafic routier (plan du réseau routier), des transports publics (schéma d'offre pour les TP) et de la mobilité douce (plan sectoriel pour le trafic cycliste); elle doit également être prise en compte lors de l'élaboration des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU).

Axes de solutions et principes selon la stratégie de mobilité globale

Défis

La politique de mobilité du canton de Berne doit concilier les exigences contradictoires d'une demande en constante progression d'une part, et de la rigueur budgétaire d'autre part. Dans la perspective d'un accroissement du trafic, l'accessibilité doit être garantie à un coût supportable, et avec un impact aussi faible que possible sur l'environnement. Les axes de solutions et principes prépondérants sont les suivants:

- Eviter l'augmentation du trafic, notamment en coordonnant le développement des transports et l'urbanisation; cette dernière doit être orientée vers des sites bien desservis par les transports publics, de façon à ce que les trajets puissent être raccourcis.
- Transférer le trafic, les parts des transports publics et de la mobilité douce au volume total devant s'accroître.
- Gérer le trafic restant pour ménager autant que possible les personnes et l'environnement, la politique de mobilité étant sous-tendue par les principes du développement durable.
- Les infrastructures de transport sont avant tout développées dans les pôles d'urbanisation prévus par le plan directeur, c'est-à-dire essentiellement dans les villes et les agglomérations, ainsi que le long des principaux axes de développement. Il importe en particulier de promouvoir "le bon moyen de transport au bon endroit". Dès lors, les

ressources financières destinées à la construction et à l'entretien des installations doivent être affectées de manière optimale pour remédier aux principales pénuries, apporter une contribution maximale à la croissance économique et soutenir les objectifs d'aménagement du territoire. Avant d'entreprendre de nouvelles constructions, il y a lieu d'épuiser toutes les mesures permettant une meilleure exploitation des systèmes de transports existants.

- Les conditions requises pour mener une politique globale des transports complète sont remplies. Le système de transports est analysé et développé selon une approche intermodale. Dans ce contexte, les transports publics, la mobilité douce et le trafic individuel motorisé sont traités sur un pied d'égalité. Il s'agit de prendre en considération puis de coordonner entre elles des mesures qui concernent tous les modes de transport ainsi que des mesures susceptibles d'influencer la demande.

Objectifs

- B11** Les objectifs de la politique de mobilité du canton de Berne, axée sur le développement durable, sont définis en ces termes dans la stratégie de mobilité globale:
- **Attractivité:** le canton de Berne veille à fournir une offre de mobilité performante et de haute qualité, en l'intégrant optimalement dans les réseaux de transports de rang supérieur, afin de répondre aux besoins de la population et des entreprises. La politique de mobilité contribue ainsi à l'attractivité élevée de la place.
 - **Rationalité économique:** le canton de Berne procède à une affectation économe des moyens en les allouant en fonction de l'efficacité maximale. Il veille à fournir une offre de transports routiers et ferroviaires économiquement efficace et à minimiser les coûts non couverts induits par les transports.
 - **Solidarité:** le canton de Berne garantit une desserte de base pour tous les groupes de la population dans toutes les régions.
 - **Sécurité:** le canton de Berne veille à la sécurité élevée du trafic.
 - **Respect de l'environnement:** la politique de mobilité cherche à minimiser les charges sur l'environnement causées par la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de transport et à réduire au minimum les nuisances subies par la population.
 - **Efficacité énergétique:** le trafic doit être énergétiquement efficace et la part aux transports des agents énergétiques non renouvelables doit être faible.

Trafic d'agglomération

Contexte

Du fait de leurs fonctions essentielles en tant que sites d'implantation et cadre de vie, les agglomérations ont besoin d'un système de transports (TP et trafic privé) aussi performant que possible. Cependant, aujourd'hui déjà, des problèmes de saturation se dessinent dans les grandes et moyennes agglomérations. Le surcroît de trafic attendu est tel, dans l'agglomération bernoise notamment, que les infrastructures routières de la Confédération, du canton et des communes ainsi que le réseau ferroviaire (gare de Berne et voies d'accès) ne parviendront bientôt plus à l'absorber. A cet égard, le potentiel de conflits entre les transports publics routiers, le trafic privé et la mobilité douce (piétons et cyclistes) est élevé. L'extension des infrastructures se heurte toutefois à des limites de nature écologique, économique et spatiale.

Les projets d'agglomération "transports et urbanisation" et les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation qui les contiennent sont les instruments adéquats d'une harmonisation des deux domaines en question, et constituent les bases nécessaires au cofinancement, par la Confédération, des mesures destinées au trafic d'agglomération.

Objectifs

B12 Le canton s'emploie à obtenir de la Confédération une participation optimale aux projets destinés à améliorer le trafic d'agglomération. Par rapport aux projets d'agglomération "transports et urbanisation", il est l'interlocuteur de la Confédération. Par ailleurs, la réalisation des projets prioritaires d'importance cantonale a lieu sous sa conduite.

B13 L'objectif des projets d'agglomération "transports et urbanisation" est la préservation de la fonctionnalité du réseau de communications dans les agglomérations ainsi que l'harmonisation des transports et de l'urbanisation. Ces projets tiennent compte de l'intégration du trafic d'agglomération dans le système de transports aux niveaux régional, cantonal et national, encouragent les moyens de transport les mieux adaptés aux agglomérations (peu gourmands en place et en énergie, produisant un minimum de nuisances, rapides sur des trajets courts, etc.) et créent des conditions optimales pour leur utilisation. Les déplacements à l'intérieur et à destination des agglomérations ainsi qu'entre les agglomérations doivent principalement avoir lieu au moyen des transports publics. Les résultats des projets d'agglomération "transports et urbanisation", de même que ceux de la synthèse à laquelle procède le canton, sont pris en compte dans les instruments de planification et d'aménagement cantonaux.

→ **B33, B34, B36, B42, B43, B81**

Financement des infrastructures de transport

Contexte

Défis

La croissance reste importante dans le domaine des transports et des communications. Les infrastructures routières et ferroviaires sont aujourd'hui saturées ou sur le point de l'être, dans les grandes agglomérations notamment. Malgré plusieurs projets d'infrastructures déjà réalisés ou à l'étude, de nouvelles mesures concernant le rail et la route continuent de s'imposer.

Parallèlement, il existe des difficultés de financement à tous les niveaux. Les besoins en infrastructures destinées aux transports ainsi qu'en matière d'offre excèdent les possibilités financières de la Confédération, du canton et des communes, d'où le risque que certains projets de développement ou d'amélioration des infrastructures ne puissent pas être réalisés ou doivent être repoussés. Par ailleurs, si les infrastructures sont davantage sollicitées ou deviennent plus nombreuses, les besoins augmentent en ce qui concerne l'entretien.

Des mesures devant permettre de mieux exploiter les systèmes de transports et d'influencer le comportement des usagers sont donc à l'étude, voire en cours d'élaboration. On peut citer à cet égard la gestion du trafic, la gestion de la mobilité ou encore la promotion de la mobilité douce.

Dans le canton de Berne, les infrastructures destinées aux transports sont financées au moyen du crédit-cadre d'investissement pour les transports publics et du crédit-cadre d'investissement routier. A cela s'ajoutent d'autres instruments de financement dans le domaine routier, dont le crédit-cadre pour le gros entretien des routes cantonales et les crédits-cadres pour les subventions cantonales allouées aux projets communaux de priorité A conformément aux projets d'agglomération. Au niveau fédéral, des remaniements ont eu lieu. Le projet FAIF a instauré un nouveau mécanisme de financement de l'extension et de l'entretien du réseau ferroviaire: le fonds d'infrastructure ferroviaire s'est substitué à tous les systèmes préexistants, modifiant la répartition des rôles entre la Confédération et les cantons. Une solution analogue existe désormais dans le domaine routier, avec le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

Objectifs

- B14** Le canton de Berne se fixe des priorités claires s'agissant de l'extension de son système de transports, et veille à ce que les infrastructures existantes soient utilisées de manière optimale.
- B15** Il existe des instruments de financement des transports adéquats, et le canton examine la possibilité d'en introduire de nouveaux.

→ **A11, B12, B13, B35, B41, B44, B51, B81, B86, B87, C11**

Trafic lié aux loisirs et au tourisme**Défis**

Exploiter les possibilités de rendre le trafic de loisir plus respectueux de l'environnement

Près de 50 pour cent des déplacements concernent les loisirs ou le tourisme, et cette tendance va en augmentant. A cet égard, le mode de transport dominant est la voiture, même pour les trajets courts, voire très courts. Il n'en reste pas moins que les possibilités d'intervention des pouvoirs publics sont restreintes. Elles portent notamment sur le choix des emplacements et la qualité de la desserte des installations destinées aux loisirs ou au tourisme, ou encore sur l'intégration des régions touristiques importantes dans le réseau des transports publics. Les pouvoirs publics doivent par ailleurs renforcer l'attrait de la mobilité douce depuis le domicile des usagers et les arrêts des lignes de transports publics. De plus, un réseau d'itinéraires de randonnée (randonnée pédestre et cyclotourisme notamment, mais aussi pour la pratique du VTT, des rollers, etc.) plus attrayant et raccordé de manière optimale aux transports publics encourage le tourisme doux.

Objectifs

- B16** Les installations de loisirs ainsi que les emplacements accueillant de grandes manifestations qui génèrent une importante fréquentation doivent, lorsque cela est à la fois possible et judicieux, être planifiés et équipés de telle sorte qu'ils puissent être aisément accessibles avec les moyens de transport publics, à pied ou à vélo. Le canton fixe des principes applicables à la desserte des installations destinées aux loisirs et au tourisme en collaboration avec les régions.
- B17** Le canton conçoit, en collaboration avec les communes, un réseau d'itinéraires de randonnée pédestre et cycliste attrayant, qui privilégie les chemins sans revêtement en dur pour les randonneurs et les routes peu fréquentées ou à trafic ralenti pour les cyclotouristes, soit aisément accessible depuis les gares et les autres stations des transports publics, et permette de rallier des destinations touristiques prisées, notamment au moyen des voies de communication historiques de la Suisse. En cas de besoin, les communes aménagent d'autres tracés destinés en particulier à la pratique du VTT, mais aussi des rollers, ou encore des itinéraires aisément praticables avec une poussette ou en fauteuil roulant, par exemple. Les régions coordonnent au besoin les réseaux supracommunaux.

→ **B18, B31, B52, B83, B84, B85, D12, E13**

Répercussions des transports

Réduire les répercussions négatives des transports, atténuer les conflits d'intérêts

Il existe d'étroites corrélations entre le volume du trafic, l'organisation du territoire et l'environnement: les communications ont souvent des répercussions négatives sur la santé, l'espace et l'environnement, tandis que, pour leur part, l'organisation du territoire, les décisions relatives aux transports et les mesures de protection de l'environnement permettent de conditionner le trafic. Dans les agglomérations surtout, la densité élevée du trafic et la

concentration démographique induisent de nombreux conflits (accidents, effets de coupure, dépassement des valeurs limites de nuisance) et génèrent des risques importants. Des solutions satisfaisantes aux plans fonctionnel et architectural doivent donc être trouvées pour atténuer les conflits dans les régions densément bâties.

L'implantation d'affectations générant une importante fréquentation dans les agglomérations oblige à relever un défi de taille lors de la planification des transports: celui de concilier les objectifs de la protection de l'air et ceux de l'aménagement du territoire. En effet, la pollution atmosphérique dans les territoires densément bâtis et les prescriptions à respecter en matière de protection de l'air incitent à construire hors des pôles d'urbanisation au détriment du développement des emplacements centraux et bien desservis. Or, le choix de sites moins bien desservis en bordure des agglomérations ou à la campagne génère un accroissement du volume de trafic ainsi que des coûts plus élevés et porte davantage atteinte à l'environnement. Il va en outre à l'encontre d'un principe essentiel de la LAT selon lequel la dispersion des constructions doit être évitée. Il s'agit là d'un conflit d'intérêts qui ne saurait être résolu en présence de projets concrets seulement, mais qui doit être traité à l'échelle cantonale.

Système de transports axé sur la durabilité

Le respect des principes du développement durable est une approche permettant de minimiser l'impact négatif des transports. Un système de transports axé sur la durabilité accroît la sécurité et réduit l'effet de coupure engendré par le trafic individuel motorisé. Il requiert des mesures de construction, mais aussi d'organisation (p. ex. élimination des points noirs du réseau, limitations de la vitesse autorisée). Il s'agit aussi d'influencer le comportement des usagers. Les infrastructures et les offres de transport doivent être planifiées et réalisées avec le concours des intéressés. Il importe à cet égard que les nouvelles infrastructures respectent au mieux les besoins de la population et de l'économie ainsi que les impératifs environnementaux.

Energie et transport

Les transports représentent à eux seuls environ un tiers de la consommation totale d'énergie, et dans ce domaine, les efforts consentis en vue d'une réduction ont eu moins de succès que dans celui du bâtiment par exemple. A cela s'ajoute que l'énergie utilisée pour garantir la mobilité est avant tout d'origine fossile, et qu'elle dépend donc de ressources limitées. La politique énergétique, en matière de mobilité, relève essentiellement de la Confédération. Le canton s'emploie pour sa part, dans la mesure de ses possibilités, à promouvoir les moyens de transport moins gourmands en énergie et à limiter l'expansion des déplacements. L'accroissement de la part des transports publics dans la répartition modale contribue lui aussi à réduire la consommation d'énergie. Il existe par ailleurs un rapport cantonal exposant les possibilités de minimiser les besoins en énergie dans le domaine des transports.

Système de pondération des trajets

Le système de pondération des trajets (SPT), mis au point pour une période de 15 ans en réponse aux exigences de protection de l'air qui prévalaient dans les années 2000, devait être réexaminé jusqu'en 2015. Le développement technique met les buts (globaux) fixés à l'horizon 2030 en matière d'émissions à la portée tant des transports en général qu'à celle du trafic individuel motorisé, pour la part qui le concerne. Il n'y a donc pas lieu de maintenir le plafonnement imposé par le SPT au niveau cantonal. En effet, les mesures de protection de l'air dictées par la législation environnementale, destinées à limiter et à canaliser le trafic au sens du SPT, ont perdu leur justification, s'agissant notamment des projets générant une importante fréquentation (PIF). Il n'en reste pas moins nécessaire de coordonner la mise en œuvre des droits de la protection de l'environnement d'une part et de l'aménagement du territoire d'autre part, dans le but de promouvoir des formes d'urbanisation propres à générer le moins de trafic possible. La présente réglementation, qui se fonde sur l'article 8, alinéa 2 LAT, va dans ce sens, de sorte que le but central du SPT est maintenu.

Objectifs

- B18** Le canton harmonise les objectifs de l'urbanisation et du développement des transports (projet de territoire du canton de Berne et stratégie d'urbanisation) d'une part et ceux de la protection de l'environnement d'autre part. Il crée les conditions nécessaires à l'implantation des projets générant une importante fréquentation (projets de construction au sens des art. 91a ss OC) dans les pôles revêtant une importance stratégique au plan cantonal ou régional. Les installations doivent, de par leurs dimensions, être compatibles avec les objectifs environnementaux (bruit, air, nature et paysage) et tenir compte du système de transports existant.
- B19** Le canton et les régions déterminent, dans leurs instruments d'aménagement, les sites qui revêtent de l'importance à leur niveau.
Sites d'importance cantonale:
- Sites sur lesquels sont implantés des projets générant une importante fréquentation (PIF) occasionnant plus de 5000 trajets (trafic journalier moyen [TJM]) (mesure B_01).
 - Pôles de développement cantonaux (mesure C_04) qui se prêtent à l'implantation de PIF.
 - Emplacements retenus par une planification cantonale des infrastructures d'ordre supérieur (p. ex. dans le domaine de la santé ou de la formation).
- Sites d'importance régionale:
- Emplacements situés dans les communes relevant de la catégorie «centres urbains des agglomérations» selon le projet de territoire du canton de Berne (mesure C_02) ou dans des centres du 3^e niveau (mesure C_01). Le développement d'installations existantes dans des centres régionaux du 4^e niveau et dans des centres touristiques est également admis, mais à certaines conditions.
- **C11, C21, C22, C24**
- B20** Le canton a exposé dans un rapport les mesures propres à minimiser les besoins en énergie dans le domaine des transports. Les orientations sont maintenues dans les domaines de la gestion de la mobilité, de la mobilité douce, de la mobilité électrique, de l'aménagement du territoire, des TP et des mesures incitatives.

B2 Déplacements à pied et à vélo (mobilité douce)

Défis

Accroître la proportion des déplacements à pied et à vélo

Plus de la moitié de tous les déplacements et un tiers des trajets effectués en voiture font moins de trois kilomètres. Une étude de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) est parvenue à la conclusion que des mesures d'encouragement ciblées permettraient d'accroître la part du trafic cycliste dans une mesure pouvant atteindre 50 pour cent et celle des trajets accomplis à pied à raison de 20 pour cent dans les périmètres densément construits. Il serait donc avant tout possible de décharger efficacement les transports publics dans le noyau des agglomérations, ainsi que le réseau routier souvent très sollicité par le trafic motorisé et les transports publics dans l'ensemble du périmètre des agglomérations et dans les grandes localités. Dans l'espace rural, la mobilité douce contribue à une utilisation plus rationnelle des transports publics. Enfin, le trafic cycliste recèle également un important potentiel s'agissant des déplacements liés aux loisirs et au tourisme.

Créer des réseaux attractifs et sûrs

Les infrastructures destinées à la mobilité douce doivent être à la fois attractives et sûres pour inciter les usagers à se déplacer à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture. Cette remarque vaut pour les trajets accomplis par les écoliers et les autres navetteurs ainsi que pour les déplacements de la vie quotidienne, mais aussi pour le trafic lié aux loisirs et au tourisme.

Les itinéraires doivent garantir la sécurité, offrir de bonnes interconnexions, permettre d'atteindre toutes les destinations importantes et comprendre des points d'intersection attractifs avec les autres moyens de transport (transports combinés de voyageurs). Par ailleurs, des emplacements à vélos doivent être disponibles en nombre suffisant dans les principaux lieux de destination tels que les arrêts des transports publics, les installations de loisirs et les magasins.

Objectifs

Le canton a fixé les objectifs et les principes de la promotion du trafic cycliste dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste, qui remplace le plan directeur cantonal pour le trafic cycliste et la conception directrice "Option vélo".

Les objectifs suivants revêtent une importance particulière pour l'organisation du territoire:

B21 Le canton encourage les déplacements à pied et à vélo surtout à l'intérieur des agglomérations, des centres et des pôles de développement cantonaux, de même que dans la perspective d'une optimisation des chaînes de mobilité et en ce qui concerne le trafic lié aux loisirs et au tourisme. En conséquence, la mobilité douce doit être traitée dans les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation ainsi que dans les projets d'agglomération. Afin que la mobilité douce devienne un pilier essentiel de la desserte capillaire en matière de transport de personnes, le canton veille, dans son domaine de compétence, à ce que les infrastructures en la matière soient sûres et attractives. Il soutient les communes et les régions au moyen de subventions d'investissement en application de la loi sur les routes, du plan du réseau routier ainsi que du plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre et du plan sectoriel pour le trafic cycliste.

B22 Les communes encouragent la mobilité douce par des mesures d'aménagement, d'organisation, d'agencement et de construction, voire de sensibilisation, dans les limites des compétences fixées. Elles planifient, construisent, exploitent et entretiennent des chemins pour piétons et des pistes cyclables, y compris pour les trajets scolaires, de même que, s'ils répondent à un besoin, des itinéraires se prêtant à la randonnée pédestre, à la pratique du VTT ou des rollers, ou encore à d'autres activités de loisir. Elles créent en outre, le cas échéant en collaboration avec des partenaires, des emplacements à vélos pratiques à proximité des bâtiments et places publics, et veillent à ce que de tels équipements soient également prévus près des installations de loisirs, des magasins, des arrêts des transports publics ainsi que des habitations. Enfin, elles accordent une attention particulière à la sécurité des enfants et adolescents qui se rendent à l'école à pied ou à vélo. Vu l'étendue des réseaux de loisirs, notamment des itinéraires locaux portant le label «La Suisse à vélo» ainsi que des itinéraires de VTT et de rollers de SuisseMobile, l'harmonisation à l'échelle régionale devrait être la règle (cf. art. 97, al. 1, 116 et 117 LC).

→ **B17, B52, B83, B84, B85**

B3

Transports publics

Contexte

L'offre de transports publics est fonction de la demande, du potentiel et des ressources disponibles. Le canton en est responsable au niveau local et, en collaboration avec la Confédération, à l'échelle régionale. Sa responsabilité englobe la définition et le financement de l'offre de transports publics locaux, la planification et le financement des infrastructures, ainsi que la coordination des projets avec la Confédération et les cantons voisins.

La loi sur les transports publics et l'ordonnance sur l'offre de transports publics indiquent, dans le domaine des transports de personnes, quelle doit être l'importance de la demande pour que le canton soit tenu d'offrir une desserte par les transports publics.

L'augmentation de la part des transports publics dans la répartition modale implique que l'offre s'adapte à l'évolution des besoins en matière de mobilité. Les performances des transports publics dans les agglomérations ainsi que la qualité de la desserte doivent être renforcées afin que ce mode de déplacement occupe le premier rang pour les trajets à l'intérieur et à destination des agglomérations ainsi qu'entre ces dernières.

Transports ferroviaires internationaux et nationaux

Défis

Raccorder le canton de Berne au réseau européen à grande vitesse

Pour la Suisse et le canton de Berne, le raccordement au réseau ferroviaire continental à grande vitesse est une préoccupation de premier ordre, et les conditions nécessaires à cet égard doivent être créées. Il appartient au canton de Berne, d'entente avec les cantons voisins – par exemple ceux de la Région capitale suisse –, de faire valoir efficacement ses intérêts auprès de la Confédération lorsque celle-ci est amenée à prendre des décisions relatives aux transports.

Infrastructures ferroviaires nationales

La même constatation vaut pour l'extension des infrastructures ferroviaires nationales: le canton doit défendre ses intérêts et invoquer ses besoins futurs sans équivoque auprès de la Confédération, et s'engager pour que les mesures nécessaires soient prises.

Objectifs

B31 En ce qui concerne le réseau international à grande vitesse, le canton porte une attention toute particulière aux liaisons pour le trafic d'affaires permettant d'effectuer l'aller et le retour le même jour lorsque la distance ne dépasse pas 500 km environ, pour un temps de parcours global de 6 à 8 heures au plus.

→ **B72, B73**

B32 Le canton veille à être raccordé de manière optimale au réseau ferroviaire national. A cet égard, les aspects suivants revêtent pour lui un intérêt particulier:

- aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg et de ses voies d'accès,
- renforcement du nœud de communications de Berne et de ses voies d'accès,
- cadence semi-horaire dans le réseau urbain,
- extension des capacités de la ligne du pied sud du Jura Bâle / Olten – Bienne – Lausanne / Genève,
- coordination optimale avec le RER bernois et le reste du trafic régional,
- liaisons directes avec les aéroports internationaux ainsi qu'avec les destinations du trafic de loisir et de tourisme.

Transports publics d'agglomération et régionaux

Contexte

L'offre du RER bernois est progressivement étendue. Assortie à celle des trains express régionaux, du trafic sur de longues distances et des autres moyens de transport régionaux, elle permet de relier entre eux les centres régionaux du canton et de ses voisins, de même que les pôles d'habitation et d'emplois. Dans le Grand Berne, le RER assure la desserte de masse de manière performante, et possède de nombreux points de transbordement avec les lignes de tram et de bus de la desserte capillaire.

Défis

La part des transports publics dans la répartition modale doit augmenter. A cette fin, il s'agit de concevoir l'offre de manière à encourager le transfert modal du trafic individuel motorisé vers le bus et le rail. Pour que ce transfert puisse avoir lieu, il importe que la disponibilité des transports publics soit élevée et que l'offre soit attrayante et de qualité, les ressources étant utilisées de manière aussi économique que possible.

Dans certains corridors ferroviaires, le RER bernois utilise les mêmes voies que le trafic sur de longues distances et les transports de marchandises. Dès lors, l'attribution des capacités limitées des tronçons en question ainsi que la détermination des clés de répartition des coûts en cas d'extension des infrastructures entraînent régulièrement des conflits entre les différents acteurs.

Objectifs

- B33** Dans la région de la ville fédérale, l'offre du RER bernois – la principale composante du trafic régional – est renforcée avant tout au sein de l'agglomération de Berne. Les liaisons entre les centres de la Région capitale suisse au moyen de trains express régionaux font l'objet d'améliorations ciblées, tout comme les autres moyens de transport régionaux.
- B34** Les déplacements vers et entre les agglomérations ainsi qu'à l'intérieur de celles-ci se font principalement avec les transports publics. L'offre et les capacités de la desserte capillaire sont renforcées dans les agglomérations. Les bus sont remplacés par des trams sur les lignes très fréquentées, avec à la clé un accroissement en termes de capacités et d'attrait. Les correspondances des bus et des trams avec le trafic ferroviaire régional et sur de longues distances sont optimisées dans les gares qui s'y prêtent. Enfin, une gestion efficace du trafic doit permettre de réduire la durée des trajets des transports publics routiers et de garantir les correspondances.
→ **B13**
- B35** Les priorités en matière d'investissement et les améliorations de l'offre sont planifiées à long terme, pour une période d'une vingtaine d'années.
→ **B86**
- B36** Le canton s'emploie à obtenir de la Confédération un (co)financement des infrastructures de transports publics prioritaires.
→ **B81**

B4

Trafic individuel motorisé

Contexte

Le principe de la planification axée sur l'offre sous-tend l'action du canton en matière de construction et de transformation des routes. Ce dernier réagit aux problèmes de saturation et augmente les capacités ou assure une meilleure fluidité en prenant avant tout des mesures au niveau du trafic, si possible dans l'espace routier disponible. Il applique le principe de la fluidification du trafic et tient compte, dans les processus de planification, de tous les modes de déplacement (voiture, vélo, marche à pied, transports publics routiers). Les nouvelles infrastructures de grande envergure font l'objet d'une appréciation générale englobant tous les moyens de transport. Les plans sont coordonnés avec ceux de la Confédération et des cantons voisins.

Routes nationales

Défis

Les routes nationales sont d'une grande importance pour l'intégration du canton dans les réseaux de communications tant nationaux qu'internationaux, en même temps qu'elles constituent l'épine dorsale de la desserte à l'échelle cantonale. Dans les agglomérations également, elles contribuent sensiblement à réduire le trafic sur le réseau routier de niveau inférieur. Un passage de témoin a eu lieu dans le cadre de la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches (RPT) s'agissant de la planification et du financement des routes nationales, qui sont désormais entièrement aux mains de la Confédération. Le canton n'est plus compétent que pour l'achèvement du réseau décidé en 1960,

Achever le réseau de routes nationales et le développer

c'est-à-dire de l'A5 à Bienne (tronçon est en service depuis 2017, tronçon ouest en cours de planification) ainsi que de l'A8 au Brünig (l'examen d'opportunité préconise une extension des capacités de la route du col). Il promeut activement ses intérêts vis-à-vis de la Confédération quant au développement du réseau de routes nationales (suppression des goulets d'étranglement et extensions).

Préserver la fonctionnalité des routes nationales

Le canton s'engage auprès de la Confédération pour que, dans les agglomérations surtout, la sécurité et la fonctionnalité des routes nationales soient maintenues malgré leur forte fréquentation, et pour que soient évitées des répercussions négatives sur la population, l'environnement ainsi que sur le réseau routier de catégorie inférieure.

Objectifs

B41 Le canton veille à l'achèvement du tronçon de l'A5 décidé par la Confédération en tenant compte des résultats obtenus par le groupe de dialogue au sujet de la branche ouest. Par ailleurs, il fait valoir à temps et efficacement ses intérêts et ses objectifs – lesquels découlent d'une approche intermodale – lors de la détermination des projets de développement du réseau de routes d'importance nationale (suppression des goulets d'étranglement et extensions), et il se comporte en partenaire fiable de la Confédération.

→ B13

Routes cantonales

Défis

Le plan du réseau routier (PRR), le crédit-cadre d'investissement routier et le crédit-cadre pour les travaux de gros entretien des routes cantonales sont des instruments de planification et de financement répondant aux exigences actuelles et propres à garantir le maintien de la valeur et le développement du réseau routier cantonal.

En raison de leur coût élevé et du fait que leur réalisation mobilise des ressources humaines et financières parfois pendant des années, il convient d'examiner systématiquement les projets les plus importants sous les angles du rapport coût/avantages, de leur influence sur le développement durable ainsi que de leur contribution à la réalisation des objectifs cantonaux en matière de développement territorial et de mobilité globale. L'utilité des projets pour l'économie publique doit être sérieusement analysée et il convient de fixer des priorités claires. Il y a en outre lieu d'examiner - par exemple au moyen d'études de corridors intermodales - si de petits et moyens projets réalisés à temps ou des solutions moins coûteuses ne présentent pas les mêmes avantages pour l'économie publique.

Objectifs

B42 Le canton de Berne dispose d'un réseau routier performant et sûr, garantissant une bonne accessibilité.

B43 Dans l'espace routier, les besoins de mobilité et de sécurité de tous les usagers sont harmonisés entre eux. Cet espace est en particulier aménagé de manière attrayante pour la mobilité douce. Le canton applique avant tout dans les agglomérations et sur les axes qui les desservent le modèle qui lui est propre, et qui préconise la coexistence plutôt que la domination dans le trafic routier, une attention particulière étant accordée aux transports publics qui utilisent la route. Il s'agit à cet égard de désamorcer les conflits et d'améliorer la qualité du milieu bâti.

B44 Les investissements en faveur du réseau routier sont prévus dans une démarche anticipatrice et tiennent compte des autres planifications concernant les transports. Les instruments déterminants sont le plan du réseau routier et le crédit-cadre d'investissement routier.

→ **A11, A12, B13, B14, B19, B87, C11**

Gestion du trafic

Défis

Avant toute construction ou extension de route, il convient d'épuiser les possibilités de maintien des infrastructures existantes et d'optimisation de leur utilisation. Les mesures les plus prometteuses, à cet égard, sont celles qui relèvent de la gestion du trafic dans les grandes et moyennes agglomérations. La gestion du trafic garantit la fluidité de celui-ci, empêche le trafic d'évitement dans les quartiers d'habitation et assure la desserte par les transports publics ainsi que l'horaire cadencé. Elle tient également compte des besoins de la mobilité douce.

Objectifs

B45 Au terme d'un projet pilote couronné de succès, un système de gestion du trafic sera peu à peu introduit définitivement dans la région bernoise et, si nécessaire, dans les autres agglomérations d'une certaine importance.

→ **B13, B14**

B5

Optimiser les chaînes de mobilité

Mobilité combinée

Défis

Les installations de type park-and-ride (P+R) et bike-and-ride (B+R) élargissent la zone de desserte des arrêts de transports publics, et sont susceptibles de soutenir les efforts consentis en matière de planification des transports pour éviter que le trafic n'augmente encore, aux heures de pointe, sur les routes déjà surchargées, et que les transports publics ne soient concurrencés. Sur la base du principe de politique des transports "Eviter – transférer – gérer harmonieusement", il s'agit de promouvoir, en matière de mobilité combinée, les installations P+R dans les zones périphériques et B+R sur l'ensemble du territoire. Dans le noyau des agglomérations bénéficiant d'une desserte capillaire performante, en effet, les installations B+R contribuent au désengorgement des routes et à la bonne utilisation des transports publics; au-delà, les deux types d'installations (P+R et B+R) facilitent l'accès aux transports publics depuis les périmètres à faible densité de population.

Une coordination des mesures prises par tous les intervenants aux niveaux cantonal et régional est nécessaire; elle doit avoir pour objectif de considérer et d'optimiser chaque chaîne de mobilité dans son intégralité. A cet égard, il s'agira d'utiliser aussi, à bon escient, les possibilités offertes par la gestion de la mobilité et la télématique des transports.

La nouvelle loi sur les routes entrée en vigueur en 2009 permet au canton de contribuer au financement d'installations de mobilité combinée. La condition, à cet égard, est l'inscription des projets dans le plan du réseau routier (art. 61 LR).

Objectifs

B51 Le canton soutient les conférences régionales et les entreprises de transport s'agissant de la planification et du financement

- d'installations P+R hors du noyau des agglomérations,
- d'installations B+R sur l'ensemble de son territoire.

B52 Le canton et les communes s'efforcent d'améliorer l'accès aux gares. Outre la promotion des installations P+R et B+R, il convient de raccourcir et de simplifier les accès piétonniers à partir des pôles d'habitation et d'activités proches ainsi que les correspondances avec les transports publics locaux.

→ **B13, B82**

B6 Transports de marchandises

Contexte

Les prescriptions fédérales ne laissent au canton que peu de possibilités d'exercer une influence sur les transports de marchandises par la route et par le rail. Il n'en reste pas moins que ce thème est important en raison du volume de marchandises transportées et de sa croissance prévisible.

Améliorer les conditions générales

Défis

Le canton de Berne se doit d'agir à trois niveaux afin d'améliorer en particulier les conditions régissant le trafic combiné ainsi que les transports de marchandises par le rail:

- garantie, par des mesures d'aménagement, des surfaces requises par l'approche intermodale, notamment en vue du raccordement des grandes zones industrielles et artisanales situées à proximité du réseau ferroviaire à ce même réseau;
- subventions aux investissements en faveur de terminaux de marchandises ou de centres de transit pour le trafic combiné ainsi que d'autres infrastructures nécessaires au trafic combiné;
- défense des intérêts cantonaux dans le cadre de la mise en place du système national de trafic combiné, système qu'il s'agit en outre de compléter par des lignes d'alimentation (raccordement).

Objectifs

B61 Le canton définit une stratégie intermodale sur le transport de marchandises et la logistique qui sert d'instrument de pilotage dans ces domaines. Cette stratégie vise à garantir un approvisionnement en marchandises efficace et durable de la population et de l'économie et à assurer les surfaces nécessaires à la logistique en tenant compte des divers besoins en matière d'espace et de transport.

B62 Le canton fait en sorte que l'accès des régions au réseau de transports de marchandises soit attrayant et à ce que le système soit performant. Les emplacements des installations du trafic combiné (terminaux) doivent être désignés par la Confédération, les cantons, les associations régionales d'aménagement, les villes et les communes ainsi que les exploitants privés compte tenu des besoins de l'économie et du développement du milieu bâti.

B63 Les axes routiers sont aménagés pour la circulation des 40 tonnes à l'occasion des travaux d'entretien ordinaires, ou dans le cadre de projets de construction de routes ou de réparation de ponts, lorsque cette mesure se révèle particulièrement profitable à l'économie.

B64 Le canton soutient les démarches novatrices visant à diminuer les transports de marchandises ou à les gérer plus harmonieusement. Les pôles de développement destinés à des affectations générant d'importants transports de marchandises qui sont définis dans le plan directeur doivent être raccordés au réseau ferroviaire et se situer à proximité d'un accès au réseau routier national.

B65 Le canton veille à la désignation d'itinéraires d'approvisionnement opportuns et répondant aux besoins de l'économie pour les transports exceptionnels sur les routes nationales, cantonales et communales. Ainsi, les propriétaires routiers aménagent uniquement les

tronçons qui doivent l'être selon les exigences spécifiques aux transports exceptionnels et les routes d'approvisionnement empruntées régulièrement pour ce type de transports sont disponibles durablement.

B7

Transports aériens

Contexte

Le domaine des transports aériens relève de la compétence fédérale. Il est réglé par la loi sur l'aviation (LA), l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA), l'ordonnance sur les atterrissages en campagne (OSAC) et le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Le canton est entendu par la Confédération lors des procédures régies par le droit fédéral d'octroi de concession ou d'autorisation d'exploitation ainsi que d'approbation de plan pour des projets de construction ou de règlement d'exploitation. La mise en œuvre de la politique en matière de transports aériens ressortit elle aussi à la Confédération, qui se fonde, dans le domaine de l'aviation civile, sur l'instrument de planification et de coordination qu'est le PSIA. Celui-ci sert de base à la planification, à la construction et à l'exploitation des infrastructures, s'agissant notamment des concessions et du règlement d'exploitation.

Inscrire le réseau de communications dans la perspective du développement durable

Défis

Les transports aériens font partie du réseau général de communications, d'où l'importance d'une coordination judicieuse avec les autres moyens de transport qui s'inscrive dans la perspective du développement durable en tenant compte des aspects tant économiques qu'écologiques et sociaux. Le canton fixe les priorités en la matière dans sa stratégie de mobilité globale, et plus généralement dans ses politiques environnementale, économique, de l'aménagement du territoire et des transports, en se fondant sur les bases fédérales. Il défend de surcroît ses intérêts à long terme dans le cadre de la procédure d'établissement du plan sectoriel fédéral de l'infrastructure aéronautique (PSIA). Il s'agit de créer les conditions d'un trafic aérien sûr, rentable et compatible avec les exigences de la société et de l'environnement. Pour le canton, la concentration des vols sur un nombre limité d'emplacements appropriés est prioritaire sous les angles de l'écologie, de l'exploitation et de l'économie régionale. La coopération et la répartition du travail entre les exploitants d'installations sont encouragées.

Aéroport de Berne-Belp: concilier des besoins divers

L'aéroport de Berne-Belp doit répondre à des besoins divers et concilier des intérêts parfois contradictoires, à savoir ceux de l'économie, de la politique régionale, de l'environnement, de la santé et de l'urbanisation. Dans le domaine du trafic de ligne, il est le seul à entrer en considération, en sa qualité d'aéroport régional de la Région capitale suisse. L'offre, axée sur la demande, y est le fait de plusieurs compagnies aériennes privées. L'aéroport sert en outre aux vols d'affaires, aux vols touristiques, aux travaux aériens et, dans la mesure du possible, à la formation et au perfectionnement aéronautiques ainsi qu'aux sports aériens. Son infrastructure a été conçue en conséquence. Le canton s'engage en faveur d'une coopération et d'une coordination entre partenaires de la Région capitale suisse. Il convient par ailleurs de se préoccuper à temps des conflits provoqués par la proximité de l'aéroport par rapport au milieu bâti ainsi que par son impact sur l'environnement.

Préserver et optimiser les infrastructures destinées aux hélicoptères

Le canton considère que les infrastructures destinées aux hélicoptères sont suffisantes. Il s'agit de préserver et d'optimiser, dans les héliports existants, les conditions offertes aux vols d'intérêt public comme les vols de sauvetage ou de transport de matériel dans les régions de montagne.

Lorsqu'il est appelé à se prononcer sur des demandes visant la transformation ou l'agrandissement d'installations, le canton apprécie avec un soin particulier l'impact sur l'environnement et l'exposition au bruit. Il attend des exploitants de terrains d'aviation non seulement l'application des prescriptions environnementales, mais aussi la prise de mesures préventives devant permettre le respect des valeurs de limitation des nuisances. Les projets de transformation ou d'agrandissement ou les autres mesures requérant une autorisation qui exploitent pleinement les valeurs limites prévues par l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et accroîtraient les émissions sonores dans une proportion considérable doivent être accompagnés d'un programme dans lequel les exploitants indiquent les motifs pour lesquels le projet revêt un intérêt public, les optimisations recherchées et les mesures concrètes visant à tout le moins la stabilisation des émissions sonores. En présence de toute requête d'extension d'un terrain d'aviation ou d'un hélicoptère, le canton attend de son détenteur ou exploitant qu'il apporte la preuve de la nécessité des travaux.

Limiter l'utilisation des places d'atterrissage en montagne

Les places d'atterrissage en montagne (PAM) remplissent avant tout une fonction importante pour la formation des pilotes et les exercices en montagne. Elles sont en outre utilisées à des fins touristiques ou sportives, ce qui entre en conflit avec les principes du tourisme durable et les buts de protection au sens strict, notamment dans les secteurs figurant dans l'IFP. Pour ceux-ci, le canton préconise une utilisation restrictive. La Confédération a limité à 40 au plus le nombre des PAM en Suisse, dont sept se situent dans le canton de Berne.

Objectifs

- B71** Le canton soutient l'aéroport de Belp-Berne en tant qu'aéroport régional. Celui-ci possède l'infrastructure nécessaire aux vols de ligne et aux vols charters, inscrivant le site économique bernois et la Région capitale suisse dans le trafic international, et assure en particulier une liaison avec les capitales européennes. L'aéroport doit se développer dans la mesure où les besoins économiques de la région le requièrent et où il existe un intérêt public à des prestations aéronautiques.
- B72** Le canton s'assure que les exigences et les conditions générales applicables à l'ensemble des aérodromes et hélicoptères ainsi qu'à l'aéroport de Belp-Berne soient inscrites dans des fiches du PSIA à jour. Il veille en outre à une pondération équitable des intérêts en présence.
- B73** Le canton est favorable aux infrastructures destinées à la navigation aérienne et aux vols d'intérêt public, mais adopte une politique restrictive vis-à-vis des vols répondant à des besoins uniquement privés. Il s'engage en faveur d'un trafic aérien aussi respectueux que possible de la société et de l'environnement. De son point de vue, les hélicoptères, champs d'aviation et places d'atterrissage en montagne existants suffisent à garantir l'intérêt public.

B8 Instruments de planification et d'aménagement

Contexte

Le Conseil-exécutif a formulé ses principes de politique des transports dans sa stratégie de mobilité globale. Ils sont axés autour d'une planification et de solutions intermodales, harmonisées avec les objectifs de l'urbanisation, qui relèvent de toute une palette d'instruments cantonaux, régionaux et communaux.

Le système global de transports est planifié à court, à moyen et à long terme dans le plan du réseau routier, le programme de développement stratégique des routes nationales, le crédit-cadre d'investissement routier, le crédit-cadre cantonal d'investissement pour les transports publics, le programme fédéral de développement stratégique de l'infrastructure

ferroviaire (transports régionaux et longue distance), l'arrêté sur l'offre de transports publics, le plan sectoriel pour le trafic cycliste ainsi que le plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre, compte tenu des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation. S'agissant des projets d'infrastructures, les priorités sont déterminées compte tenu des critères du développement durable et du rapport coûts/avantages. Les communes complètent la planification des transports de niveau supérieur dans le cadre de l'aménagement local, par exemple par l'édiction de leur propre plan directeur des transports. Outre l'équipement des terrains à bâtir, elles définissent en particulier les réseaux de liaisons piétonnes et cyclistes, d'autres réseaux destinés à la mobilité douce ainsi que les mesures visant à remédier aux interruptions de tels réseaux et à combler leurs lacunes sur le plan qualitatif.

Projets d'agglomération "transports et urbanisation" / conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU)

Contexte

Défis

Les projets bernois d'agglomération "transports et urbanisation", qui coordonnent le développement des transports et l'urbanisation dans chacune des agglomérations, sont la composante essentielle de la planification des infrastructures destinées aux transports et sont nécessaires à l'obtention d'un cofinancement de la part de la Confédération. Les projets bernois de la première génération ont été remis à cette dernière fin 2007. Les mesures qu'ils énoncent sont mises en œuvre depuis 2011. Quant aux mesures des projets de la deuxième génération, déposés à la mi-2012, elles sont en cours de réalisation depuis 2015. La mise en œuvre des projets de la troisième génération doit débuter en 2019. Avec les nouvelles modalités de financement, le fonds d'infrastructure a été transformé en un fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) permettant un cofinancement de la Confédération non limité dans le temps en faveur des mesures destinées au trafic qui sont prévues dans les projets d'agglomération. Le programme "trafic d'agglomération" dispose ainsi de ressources qui pourront être affectées aux futures générations de projets d'agglomération.

L'harmonisation, sur tout le territoire cantonal, du développement des transports et de l'urbanisation est garantie par les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU). Les CRTU intègrent les projets d'agglomération au sens du droit fédéral.

Objectifs

B81 Le canton veille à la mise en œuvre des projets d'agglomération ainsi que des mesures qu'ils énoncent. Il s'engage tout particulièrement en faveur de la réalisation, dans les délais, des projets qui présentent de l'intérêt à son niveau, et s'emploie à obtenir en temps utile un cofinancement de la part de la Confédération, dont il est l'interlocuteur.

B82 Le canton énonce des consignes applicables aux conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU), dont il suit la révision par les conférences régionales et les régions d'aménagement. Il examine les CRTU qui lui sont remises et les harmonise avec ses propres plans, tout en les réunissant en une synthèse cantonale.

→ **B13, B14, B83, B86, B87**

Déplacements à pied et à vélo (mobilité douce)

Défis

Le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste fixe les itinéraires cyclables constitutifs du réseau cantonal destiné au trafic cycliste quotidien et de loisir. Lors d'adaptations, il tient compte de manière appropriée de l'évolution du droit et de la technique ainsi que du développement touristique. S'agissant du trafic cycliste quotidien, il privilégie les éléments du réseau qui sont importants et fixe ainsi des priorités en faveur d'itinéraires susceptibles d'avoir un impact important pour ce moyen de transport. Cet instrument permet la prise en compte du trafic cycliste lors de la planification et de la construction de routes, et désigne les itinéraires cyclables importants sur les routes communales ou privées que le canton subventionne (art. 59 LR).

Le plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre définit les quelque 10 000 kilomètres de chemins de randonnée que compte le canton de Berne. Il désigne les principaux itinéraires pédestres et les itinéraires complémentaires. Le canton subventionne les communes pour des investissements en faveur des itinéraires principaux (art. 60 LR).

Objectifs

- B83** Le canton fait en sorte de mettre un réseau d'itinéraires attrayants et sûrs à la disposition du trafic cycliste quotidien et de loisir. Il tient compte des besoins de la mobilité douce lors de la planification, de la construction et de l'exploitation des routes.
- B84** Le canton conçoit un réseau d'itinéraires de randonnée pédestre attrayant, qui prenne en considération la prédilection des randonneurs pour les chemins sans revêtement en dur et intègre les voies de communication historiques de la Suisse en tant qu'éléments paysagers attrayants pour le tourisme. L'accessibilité du réseau depuis les gares et les autres stations des transports publics doit être optimale.
- B85** Le plan sectoriel du réseau des itinéraires de randonnée pédestre et le plan sectoriel pour le trafic cycliste sont conçus comme des instruments de conduite, de planification et d'information au moyen desquels le canton met en œuvre, sur le plan spatial, ses propres consignes et celles de la Confédération. Ils créent la transparence et garantissent, au sens de l'aménagement du territoire, l'utilisation à long terme des itinéraires cyclables et de randonnée pédestre. De plus, ils permettent la coordination des plans à un stade précoce s'agissant des activités ayant des répercussions spatiales des autorités de la Confédération, du canton, des cantons voisins, des régions et des communes.

→ **B16, B17, B21, B22, B51, B52, B82**

Transports publics

Défis

Les conférences régionales établissent les schémas d'offre régionaux sur la base d'études de corridors et de plans partiels. Ces schémas, qui désignent les priorités régionales, ont en règle générale une portée quadriennale. Ils servent de fondement à l'élaboration du schéma d'offre cantonal, qui sous-tend à son tour l'arrêté sur l'offre. Ce dernier relève de la compétence du Grand Conseil.

En ce qui concerne le rail, les investissements d'infrastructure sont coûteux, ont un effet à très long terme et doivent être projetés soigneusement, à large échelle, en raison de leur

Schéma d'offre et arrêté sur l'offre

impact sur le territoire. La planification et le financement relèvent de la Confédération depuis l'acceptation du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) ainsi que du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), exception faite des transports publics locaux (projets de tram). Le canton, en collaboration avec ses voisins, fait valoir ses intérêts dans le cadre du programme de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire et apporte ainsi sa contribution au renforcement des transports publics à long terme. Les projets cantonaux de développement peuvent être intégrés de la sorte dans les plans stratégiques de la Confédération.

Objectifs

- B86** Le canton fait valoir ses intérêts à long terme à la poursuite du développement des TP dans le cadre des planifications de la Confédération (PRODES et autres).
 → **B13, B14, B33, B34, B35, B81, B82**

Trafic privé

Défis

Plan du réseau routier

Le plan du réseau routier, assorti au crédit-cadre d'investissement routier, a remplacé le programme de construction des routes. Arrêté en juin 2013 par le Conseil-exécutif, il a depuis lors fait l'objet d'adaptations périodiques. Le Grand Conseil approuve tous les quatre ans le crédit-cadre d'investissement routier sur la base du plan du réseau routier.

Le plan du réseau routier définit succinctement les quelque 2100 kilomètres du réseau des routes cantonales, qu'il répartit en trois catégories: A, B et C. Il décrit sommairement les besoins en matière de financement de l'entretien et de l'aménagement de l'infrastructure routière. Il présente par ailleurs les modifications du réseau d'importance stratégique qui sont envisagées pour les 16 années à venir et énumère les grands projets entraînant des dépenses nouvelles nettes supérieures à deux millions de francs.

Réagir aux conséquences du changement climatique

Le plan du réseau routier est coordonné avec d'autres instruments ayant trait aux transports et se fonde en particulier sur les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU), qui ont une portée à long terme. Il n'est toutefois en rien statique, mais au contraire susceptible de modifications plus fréquentes en raison du changement climatique, en particulier dans les régions alpines et préalpine où les événements naturels extrêmes sont toujours plus rapprochés, avec une augmentation des risques à la clé. Une importance accrue doit donc être accordée, à l'avenir, aux mesures destinées à sécuriser l'infrastructure routière.

Routes nationales: FORTA et PRODES

Le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) sert, avec le programme de développement stratégique (PRODES), à la planification de tous les travaux d'extension et d'accroissement de capacité de routes nationales. A l'heure actuelle, ce dernier renferme l'ensemble des projets qui faisaient partie du programme d'élimination des goulets d'étranglement (PEG). Il importe, pour le canton de Berne, de faire valoir ses intérêts en la matière.

D Valoriser et agencer les lieux d'habitation et les pôles d'activités de manière différenciée

D1 Plans d'aménagement local

Contexte

Presque toutes les communes bernoises se sont dotées de plans d'aménagement local de la deuxième génération. L'importance accordée à un développement territorial financièrement avantageux et respectueux de l'environnement ne cesse de croître. Il convient de mettre en œuvre dans les plans communaux les réflexions supracommunales et régionales concernant le développement du milieu bâti et la fixation de limites à l'urbanisation ainsi que les principes généraux de l'aménagement (utilisation mesurée du sol, densification du tissu bâti, qualité des constructions, etc.).

Dans les communes touristiques, la demande de résidences secondaires se traduit parfois par des prix fonciers, immobiliers et locatifs très élevés. La population locale a donc moins facilement accès au marché foncier, d'où la nécessité, pour de nombreuses personnes, de s'installer dans une autre commune et de faire quotidiennement la navette entre leur domicile et le lieu touristique où elles travaillent.

Défis

Opter pour une approche interdisciplinaire

La conciliation des besoins de l'économie et des impératifs de la protection de l'environnement dans les plans d'affectation ayant force obligatoire pour les propriétaires fonciers est un défi permanent. L'approche interdisciplinaire revêt une importance croissante pour la résolution des questions complexes qui se posent dans un espace déjà densément construit. Par ailleurs, si la question de la protection de l'environnement ou du patrimoine n'est pas prise en compte dès le stade des procédures d'aménagement, cette lacune ne pourra plus être comblée au cours des étapes ultérieures de concrétisation des plans.

Harmoniser la politique financière et le développement communal

Les exigences par rapport à la politique financière des pouvoirs publics ne cessent de croître. Il importe donc de veiller à instaurer une concordance avec les procédures d'aménagement au niveau communal déjà, par exemple en fixant les dimensions des zones à bâtir compte tenu des infrastructures existantes (bâtiments scolaires, équipement de base, etc.).

Améliorer la qualité de l'habitat aux endroits centraux

La qualité de l'habitat doit être renforcée, tant il est vrai qu'il s'agit là d'un facteur d'implantation important pour le canton de Berne, les régions et les communes. Les procédures de révision partielle ou totale des plans d'affectation doivent accorder une importance accrue aux aspects qualitatifs, en plus de la détermination quantitative des besoins. Les critères à prendre en compte sont les immissions, la vue, l'ensoleillement, l'infrastructure et le raccordement aux voies de communication.

Accroître la disponibilité des zones à bâtir

Pour que le tissu bâti se développe dans la direction voulue, les terrains opportunément classés en zone à bâtir - d'un point de vue tant quantitatif que qualitatif - doivent être également disponibles pour la construction. Or, il arrive souvent que des rapports de propriété difficiles constituent des obstacles à cet égard. Il appartient aux communes de faire en sorte que les terrains classés soient proposés sur le marché, et divers instruments leur permettent d'agir dans ce sens: enquêtes périodiques auprès des propriétaires fonciers, répercussion des coûts de l'équipement sur les parcelles qui en bénéficient (même si elles ne sont pas construites), rectifications de limites et remaniements parcellaires, droit d'acquisition de la commune en cas de changement de zone. On peut également ajouter à cette liste l'équipement des parcelles en temps utile par la commune.

Promouvoir les logements à loyer ou à prix modéré

Une pénurie de logements à loyer ou à prix modéré se fait sentir dans quelques villes et communes du canton avec, à la clé, le risque d'une gentrification de certains quartiers et, partant, de ségrégation des couches de la population les moins favorisées. Tel est notamment le cas lorsque le taux de logements vacants est d'un pour cent ou moins. Une étude de l'Office fédéral du logement (OFL) a par ailleurs relevé que la surface par habitant est bien moindre dans le secteur d'utilité publique – qui relève de la construction de logements à loyer ou à prix modéré – que dans les secteurs du locatif traditionnel ou de la propriété. Ainsi, la mise à disposition de logements à prix abordable est de nature à favoriser l'utilisation mesurée du sol.

Dans ce domaine, les principaux acteurs sont les villes et les communes, qui peuvent se fonder sur plusieurs études de base et guides (p. ex. « Logement à prix avantageux – Un kit d'options à la disposition des villes et des communes » de l'OFL). Diverses mesures de promotion de la construction de logements à loyer modéré ont d'ailleurs déjà été prises, dont certaines en application d'initiatives populaires. Une approche au cas par cas et des solutions taillées sur mesure sont de mise.

Contrer les dangers naturels de plus en plus nombreux

Malgré les efforts consentis depuis des décennies et la construction d'ouvrages de protection dont le coût se monte à plusieurs millions de francs, il n'y a pas de moyen absolu de se prémunir contre les dangers naturels. Si des mesures ne sont pas prises au stade de l'aménagement du territoire déjà, les risques potentiels seront de plus en plus importants dans les régions concernées (pour un nombre croissant de personnes et pour des biens toujours plus nombreux et plus sensibles). Et ces risques pourraient encore augmenter avec la tendance à des conditions météorologiques et à des événements naturels toujours plus extrêmes.

Objectifs

Il existe diverses études de base cantonales contenant des prescriptions contraignantes consacrées notamment au thème de la sécurité dont il convient de tenir compte dans les procédures d'aménagement local: cadastre des risques, cartes des dangers, cartes synoptiques des dangers, carte des risques d'inondation, cadastre de bruit, cadastre des avalanches, inventaire des sites contaminés ou potentiellement contaminés.

Les articles 75b et 197, chiffre 9 Cst., la loi fédérale du 20 mars 2015 sur les résidences secondaires (LRS) et l'ordonnance fédérale du 4 décembre 2015 sur les résidences secondaires (ORSec) sont déterminants s'agissant du développement visant une proportion équilibrée de résidences principales et de résidences secondaires.

Les objectifs suivants revêtent une importance particulière pour l'organisation du territoire:

- D11** Les principes de l'aménagement du territoire, les impératifs de la protection de l'environnement, les besoins de l'économie, l'approvisionnement en énergie et la planification financière doivent être conciliés au niveau de l'aménagement local. Il convient d'appliquer les prescriptions relatives au calcul des besoins en terrains à bâtir, et d'accorder une attention particulière à la qualité des zones à bâtir, à la disponibilité des terrains ainsi qu'aux infrastructures et à l'équipement existants.
→ **C53, C64**
- D12** Les équipements destinés à la détente et aux loisirs quotidiens doivent être intégrés dans le tissu bâti.
→ **B16, E13**

- D13** Lors de la délimitation de zones à bâtir et dans le cadre d'autres activités ayant des répercussions sur l'organisation du territoire, il convient de tenir compte des dangers naturels (avalanches, crues, mouvements de terrain) ainsi que d'autres dangers tels que les risques d'accidents majeurs et les risques chimiques liés aux transports tant routiers que ferroviaires.
→ **A11**
- D14** Les cartes des dangers doivent être achevées dans les meilleurs délais.
- D15** Le canton vise un développement équilibré s'agissant des résidences principales et des résidences secondaires. Il soutient la commercialisation des lits sur la base de programmes régionaux de développement touristique et limite l'augmentation du nombre de lits non commercialisés de résidences secondaires ("lits froids").
- D16** Le canton vise la suffisance de l'offre de logements à loyer ou à prix modéré. Les communes et les villes souffrant d'une pénurie de l'offre en la matière, en raison par exemple d'un taux de logements vacants d'un pour cent ou moins, examinent la situation et prennent des mesures en conséquence.

Projets générant une importante fréquentation: harmoniser les transports, l'urbanisme et l'environnement

Objectif

Les projets générant une importante fréquentation (PIF selon les art. 91a à 91f de l'ordonnance sur les constructions) font partie des installations «qui ont des incidences importantes sur le territoire et l'environnement» au sens de l'article 8, alinéa 2 LAT et qui, dès lors, doivent avoir été prévus dans le plan directeur cantonal. Ce dernier met en œuvre l'obligation d'aménager le territoire imposée par le droit fédéral. Le canton, les régions et les communes harmonisent les objectifs de développement des transports et d'urbanisation (projet de territoire du canton de Berne et stratégie d'urbanisation) d'une part et ceux de la protection de l'environnement d'autre part. Ils créent les conditions nécessaires à l'implantation de PIF sur des sites revêtant une importance stratégique au plan cantonal ou régional ou à l'adaptation de ceux-ci en fonction de l'évolution des besoins.

Objectifs principaux: B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation
D Valoriser et agencer les lieux d'habitation et les pôles d'activités de manière différenciée

Intervenants

Canton de Berne OACOT
OCEE
OEC
OPC
OTP

Régions Conférences régionales
Régions d'aménagement

Responsabilité: OACOT

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
 A moyen terme entre 2023 et 2026
 Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination réglée

Mesure

- Le plan directeur cantonal distingue les sites d'importance cantonale d'une part et régionale d'autre part pour l'implantation de PIF. Il désigne les premiers, tandis que les seconds relèvent des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation CRTU.
- Les PIF devant occasionner plus de 5000 trajets (trafic journalier moyen [TJM]) ne sont admis que sur les sites d'importance cantonale, tandis que ceux qui généreront entre 2000 et 5000 trajets peuvent être prévus sur des sites d'importance soit cantonale, soit régionale.
- Le canton désigne, dans sa planification des infrastructures (p. ex. dans le domaine de la santé ou de la formation), les autres sites destinés à des PIF qui doivent avoir été prévus dans le plan directeur cantonal en vertu de l'article 8, alinéa 2 LAT.
- Les sites peuvent accueillir un ou plusieurs PIF. Les principes d'aménagement suivants s'appliquent à leur désignation:
 - Les études portent sur l'impact des PIF sur la structure du milieu bâti à l'échelle cantonale et au niveau régional, sur les capacités des infrastructures de transports tant publics que privés ainsi que sur l'environnement (par rapport au plan de mesures de protection de l'air 2015/2030 et aux mesures de protection contre le bruit). La planification des sites tient également compte des PIF devant occasionner moins de 2000 trajets (TJM). Les sites sont désignés en application, notamment, des principes d'aménagement énoncés au verso.
 - Une limite supérieure du TJM relevant du trafic individuel motorisé (TIM) admis est définie pour chaque site dans le plan directeur cantonal ou dans la CRTU. Les communes concernées peuvent être astreintes à un controlling approprié.
- Les plans communaux d'affectation et les permis de construire mettent en œuvre les prescriptions du plan directeur cantonal et des CRTU de manière contraignante pour les propriétaires fonciers.
- Sauf disposition contraire du droit fédéral, les installations existantes bénéficient de la garantie des droits acquis au sens de l'article 3 LC. Leur extension est possible dans le respect des consignes du présent plan directeur. Les plans d'affectation et les permis de construire qui se fondent sur le système de pondération des trajets prévu par le plan de mesures de protection de l'air 2015/2030 conservent leur validité tant qu'ils restent inchangés. Le nouveau droit s'applique en cas de modification.
- Les exploitants de PIF procèdent au relevé des trajets effectifs et en communiquent le résultat aux autorités.

Démarche

Canton:

- Le Conseil-exécutif désigne les sites destinés à des PIF d'importance cantonale.
- Les services cantonaux (organe spécialisé prévu à l'art. 91e OCo) conseillent les autorités d'aménagement et les autorités d'octroi du permis de construire; ils garantissent en outre l'uniformité de la pratique.
- Le controlling relève des processus ordinaires de gestion du plan directeur cantonal ainsi que d'approbation des CRTU et des plans d'affectation.

Régions:

- Les régions d'aménagement et les conférences régionales fixent les sites destinés à des PIF d'importance régionale.
- Le controlling intervient à l'occasion du remaniement des CRTU.

Interdépendances/objectifs en concurrence

- Plan directeur cantonal, introduction concernant l'article 8, alinéa 2 LAT; Réaliser des pôles de développement cantonaux (PDE) (fiche de mesure C_04); Promouvoir l'urbanisation interne (fiche de mesure A_07)
- Compatibilité des dimensions des installations de PIF avec les objectifs environnementaux (lutte contre le bruit, protection de l'air) et avec le système de transports existant

Etudes de base

- Ordonnance sur les constructions: projets générant une importante fréquentation au sens des articles 91a ss OCo; valeur actuelle: 2000 trajets (TJM) - Article 8, alinéa 2 de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) dans sa teneur du 15 juin 2012, projet de territoire du canton de Berne et programme PDE du canton de Berne, rapport de synthèse cantonal concernant les CRTU du 13 juin 2012, conceptions régionales des transports et de l'urbanisation approuvées, ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair); ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB); plan de mesures de protection de l'air 2015/2030 du 24 juin 2015

Principes d'aménagement applicables à la pesée des intérêts et à la désignation des sites susceptibles d'accueillir des PIF

1. Les sites destinés à des PIF sont en règle générale définis dans les communes relevant de la catégorie «centres urbains des agglomérations» selon le projet de territoire du canton de Berne et la mesure C_02 ou dans des centres du 3^e niveau (mesure C_01). Le développement d'installations existantes dans des centres régionaux du 4^e niveau et dans des centres touristiques est exceptionnellement admis, pour autant que ces centres soient au moins situés dans le type d'espace «ceinture des agglomérations et axes de développement» selon le projet de territoire du canton de Berne et la mesure C_02.

2. Les sites destinés à des PIF sont implantés, sur le territoire de la commune concernée, dans le périmètre d'un seul tenant bâti de manière relativement dense à l'intérieur de la localité principale. Ils sont situés aussi près que possible des pôles d'habitation et d'activités ou des nœuds de communication, de façon à ce que les trajets (longueur moyenne des trajets vers un site donné) soient courts.

3. Les sites destinés à des PIF sont aisément accessibles à pied ou à vélo, en toute sécurité, depuis les pôles d'habitation et d'activités environnants. La desserte par les véhicules motorisés emprunte le réseau des routes de liaison principales et évite les quartiers d'habitation.

4. Les sites destinés à des PIF disposent d'un arrêt d'une ligne de transports publics existante conformément à l'arrêté sur l'offre. Cet arrêt doit être distant de 300 mètres au plus d'une entrée principale (longueur du chemin à parcourir à pied). Le niveau de l'offre selon l'arrêté sur l'offre de transports publics est de 4 au moins pour les PIF dans le domaine des achats et des loisirs, et de 3 au moins s'agissant des activités.

5. L'impact de l'utilisation prévue (dans l'hypothèse d'un taux de réalisation de 80 %) et de l'augmentation du volume de trafic qui en résultera est étudié, pour chaque site destiné à des PIF, dans les domaines suivants:

- Site (structure du tissu bâti, urbanisme, affectation des alentours)
- Atteintes portées à l'environnement à proximité des routes (bruit, pollution atmosphérique)
- Capacité du réseau routier (à plus grande échelle également: routes de liaison principales, nœuds importants)

Au vu du résultat de ces études, les possibilités d'utilisation du site et les restrictions nécessaires (trajets, surface de plancher, etc.) doivent être fixées au niveau adéquat, dans un plan directeur ou un plan d'affectation.

Sites d'importance cantonale

Sites sur lesquels sont déjà implantés des PIF occasionnant plus de 5000 trajets (trafic journalier moyen [TJM]):

Site	Installation et nombre de trajets autorisés (TJM)	Source
Lyssach/Rütligen-Alchenflüh	ESP Aemme-Center, périmètre total: 15 772	Mesure C_04
Bern, Brünnen	Westside: 8000	Nouveau droit
Moosseedorf, Moosbühl	Obi: 2500 ¹	Mesure C_04
Biel, Bözingenfeld	Centre Boujean: 7000; stades de Bienne: football: 4000, hockey sur glace < 2000	Mesure C_04
Biel / Bienne Masterplan	Coop: 6000	Mesure C_04
Lyss Bahnhof	Lyssbachpark: 5200	Mesure C_04
Brügg, Industrie- und Gewerbezone	Centre Brügg: 12 150	CRTU s-b/b
Thun, Thun Süd	Migros Oberland: 8000, Panorama Center: 5100	CRTU de l'Espace de développement de Thoun
Urtenen-Schönbühl, Sandstrasse	Jumbo / Coop: 6000	CRTU CR BM
Urtenen-Schönbühl	Shopyland: 11 800 ¹	CRTU CR BM

¹Obi n'a pas besoin, en soi, d'être implanté sur un site d'importance cantonale, mais il est étroitement lié au Shopyland (lequel ne fait pas partie du PDE).

Mesures des projets d'agglomération "transports et urbanisation"

Objectif

Le canton de Berne garantit la mise en œuvre, en temps utile, des mesures énoncées dans les projets d'agglomération "transports et urbanisation". Les mesures des projets d'agglomération relevant du plan directeur doivent y être intégrées en tant qu'éléments de coordination réglée (mesures A) ou éléments de coordination en cours (mesures B).

Objectifs principaux: B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

Intervenants	Réalisation	Etat de la coordination en général:
Canton de Berne	<input type="checkbox"/> A court terme jusqu'en 2022	Coordination réglée
	<input type="checkbox"/> A moyen terme entre 2023 et 2026	
	<input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	
Confédération		
Régions		
Responsabilité:		

Mesure

Les mesures A des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) ou des projets d'agglomération "transports et urbanisation" (PA T+U) sont inscrites dans le plan directeur, lorsqu'elles relèvent de celui-ci, en tant qu'éléments de coordination réglée au moment de la signature des conventions de prestations relatives aux PA T+U, tandis que les mesures B le sont au moins en tant qu'éléments de coordination en cours.

Démarche

L'état de la coordination est confirmé avec l'adoption du plan directeur par le Conseil-exécutif. Le canton vise la mise en œuvre de toutes les mesures des projets d'agglomération.

Pour les mesures concernant les transports, la pesée des intérêts (harmonisation avec les autres projets ayant des incidences sur le territoire) a lieu dans les PA T+U ou dans les CRTU. En leur qualité de plans directeurs partiels régionaux, les CRTU ont pour but l'harmonisation, au niveau régional, du développement des transports et de l'urbanisation. Le canton apprécie les CRTU et plus particulièrement l'état de la coordination des différentes mesures, tout en veillant à leur adéquation par rapport à ses propres projets, lors de l'examen préalable puis de l'approbation de chaque CRTU.

Les mesures ayant des incidences importantes sur le territoire et l'environnement sont inscrites au verso de la présente fiche. Il s'agit en particulier de celles que les rapports d'examen de la Confédération concernant les PA T+U considèrent comme relevant du plan directeur.

Interdépendances/objectifs en concurrence

Fiche de mesure B_09 (conceptions régionales des transports et de l'urbanisation) et mesures mentionnées dans les fiches B_03 (priorités concernant le trafic ferroviaire aux plans national et international), B_04 (priorités concernant les transports publics régionaux), B_07 (plan du réseau routier) et B_11 (gestion du trafic).

Etudes de base

- Projets d'agglomération "transports et urbanisation" (T+U) des 1re, 2e et 3e générations du canton de Berne
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) des 1re et 2e générations
- Rapports de synthèse cantonaux concernant les projets d'agglomération T+U de la 1re génération (2007), de la 2e génération (2012) et de la 3e génération (2016) ainsi que les CRTU des 1re et 2e générations
- Conventions de prestations passées entre le canton de Berne et le DETEC au sujet des projets d'agglomération T+U des 1re et 2e générations

Indications pour le controlling

Vue d'ensemble des mesures énoncées par les projets d'agglomération « transports et urbanisation » qui relèvent du plan directeur

Mesures A des projets d'agglomération « transports et urbanisation »

La liste ci-après énumère les mesures A prioritaires et pertinentes pour le plan directeur énoncées dans les projets d'agglomération « transports et urbanisation ».

	Etat de la coordination	Mesure
- Accroissement de la capacité sur la ligne Berne - Köniz	CR	B_04
- Accroissement de la capacité sur la ligne Berne - Ostermundigen	CR	B_04
- Bienne, ligne de bus des Champs-de-Boujean	CR	
- Contournement de Thoune par le nord et adaptations du réseau, mesures d'accompagnement comprises	CR	B_07
- Réalisation de la gare RBS à Berne	CR	B_03
- Extension des installations destinées au public à la gare CFF de Berne	CR	B_04
- Nœuds de transports publics d'Ostermundigen, de Kleinwabern et de Wabern	CR	B_04
- Nœud de transports publics de Laupen et réaménagement du réseau routier à Laupen	CR	B_04/B_07
- Köniz, prolongement de la ligne du tram 9 jusqu'à Kleinwabern	CR	B_04
- Doublement des voies du tram 6 à la Thunstrasse, à Muri	CR	B_04/B_07
- Berne, Breitenrainplatz, et Viktoriaplatz (en relation avec le Tram de la région de Berne)	CR	
- Doublement des voies de l'ASm entre Bienne et Täuffelen	CC	B_04
- Berne/Ostermundigen, correction de la Bolligenstrasse	CR	B_07
- Tracé de mobilité douce du nœud Bolligenstrasse-Schermenweg (en relation avec la correction de la Bolligenstrasse)	CR	B_07
- Berne, optimisation du trafic routier à la Turnierstrasse	CR	B_07
- Réaménagement des traversées de localité, corridor de la rive droite du lac de Bienne	CR	B_07
- Heimberg sud, nouvelle route de desserte (en relation avec le contournement de Thoune par le nord)	CR	B_07
- Thoune, desserte de la Ringstrasse, PDE de Thoune nord (en relation avec le contournement de Thoune par le nord)	CR	B_07
- Steffisburg, nouvelle route de desserte (en relation avec le contournement de Thoune par le nord)	CR	B_07
- Réaménagement du réseau routier Berthoud – Oberburg – Hasle	CR	B_07
- Réaménagement du réseau routier d'Aarwangen – Langenthal nord	CR	B_07
- Gestion du trafic de la région bernoise	CR	B_07/B_11
- Gestion du trafic de l'agglomération biennoise	CR	B_11
- Gestion du trafic de l'agglomération de Thoune	CR	B_11
- Nouvelle gare routière et réaménagement de la place de la gare à Berthoud	CR	B_04
- Wilderswil, raccordement de l'aérodrome à l'autoroute A8	CR	B_07
- Münsingen, route de décongestionnement nord	CR	
- Bienne, 2 ^e passage sous la gare	CC	B_04
- Köniz, liaison de mobilité douce Wabern – Kehrsatz nord	IP	B_12

Mesures B des projets d'agglomération « transports et urbanisation »

La liste ci-après énumère les mesures B prioritaires et pertinentes pour le plan directeur énoncées dans les projets d'agglomération « transports et urbanisation ».

Mesures relevant du plan directeur:

- | | | |
|--|----|------|
| - Berne, développement du réseau au centre-ville (2 ^e axe de tram) | CC | B_04 |
| - Berne, passerelle réservée à la mobilité douce entre les quartiers du Breitenrain et de la Länggasse | CC | B_12 |
| - Gestion du trafic de l'agglomération biennoise (liste B) | CC | B_11 |
| - Regiotram de Bienne (nouvel axe de TP dans l'agglomération biennoise)** | IP | B_04 |
| - Köniz, nœud de transports publics de Liebefeld | CC | |

** Mesure reportée à l'horizon C

Fixer des priorités concernant les transports publics régionaux, d'agglomération et locaux

Objectif

Dans le cas du trafic d'agglomération et du trafic régional, la forte demande doit à l'avenir être satisfaite dans une large mesure par les transports publics. Le canton veille en collaboration avec ses partenaires à ce que les ressources financières et les infrastructures nécessaires soient disponibles.

Objectifs principaux: B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

Intervenants

Canton de Berne	OACOT OPC OTP
Confédération	Office fédéral des transports
Régions	Conférences régionales
Communes	Toutes les communes
Tiers	Conférences régionales des transports Entreprises de transports

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
- A moyen terme entre 2023 et 2026
- Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination réglée

Responsabilité: OTP

Mesure

Le canton fixe des priorités claires concernant les infrastructures afin de satisfaire la demande dans le domaine des transports régionaux, d'agglomération et locaux (cf. verso) et veille à leur concrétisation.

Démarche

- Intégration des adaptations effectuées au niveau de l'exploitation ainsi que des changements d'horaires dans le schéma d'offre et dans les contrats de prestations
- Adaptation des infrastructures: procéder à l'estimation des coûts; fixer des priorités spatiales et temporelles
- Mise en œuvre des projets d'agglomération d'entente avec la Confédération
- Conclusion de conventions sur le financement avec les entreprises de transports et la Confédération

Interdépendances/objectifs en concurrence

Le trafic régional emprunte souvent le même réseau ferroviaire que le trafic national et le trafic international. Or, ce réseau est surchargé dans la région bernoise et au pied sud du Jura. Les transports de voyageurs et de marchandises au niveau national risquent donc d'être assurés au détriment du trafic régional, avec pour ce dernier une perte qualitative à la clé (cadence, stabilité des horaires). Les trains Intercity et directs du réseau national deviennent certes toujours plus rapides, mais les transports publics de voyageurs à l'intérieur des agglomérations et des régions sont quant à eux toujours plus lents et cette évolution pourrait s'opposer à la réalisation de l'objectif qui est d'accroître la part des transports publics dans la répartition modale.

Etudes de base

- Projets d'agglomération et rapport de synthèse de 2007
 - Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) incluant les projets d'agglomération de la 2e génération
 - Rapport de synthèse cantonal concernant les CRTU et les projets d'agglomération de la 2e génération
 - Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) de la 2e génération incluant les projets d'agglomération de la 3e génération
 - Rapport de synthèse cantonal 2016 concernant les CRTU de la 2e génération et les projets d'agglomération de la 3e génération
 - Développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)
 - Programme de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire de la Confédération
- Schéma d'offre cantonal 2018 – 2021 pour les transports locaux et régionaux

Indications pour le controlling

Respect de la fixation des priorités

Priorités concernant les transports publics régionaux / RER

Etat de la coordination

- a) Exploitation
- Maintien et extension ciblée de l'offre de trains et de bus compte tenu de la demande et des potentiels; optimisation du réseau ferroviaire existant
 - Augmentation générale de la qualité: fiabilité, rapidité des liaisons (bonnes correspondances), sécurité
 - Développement des lignes diamétrales
 - Extension de l'offre du RER en fonction des besoins (2^e complément partiel)
 - Cadence semi-horaire sur l'ensemble du réseau de RER
 - Densification afin de parvenir à une cadence de 15 minutes sur le réseau central
- b) Infrastructure

Berne Mittelland

- Dispositif de séparation des voies à Holligen Coordination réglée
- Double voie entre Liebefeld et Köniz Coordination réglée
- Double voie ininterrompue sur la ligne Berne – Belp Information préalable
- Double voie Jegenstorf – Grafenried Coordination réglée
- Ligne de contournement à Sinneringen (y compris le déplacement de la station de Boll-Utzigen) Coordination réglée
- Berne Weyermannshaus – Bümpliz sud: 3^e voie Information préalable
- Extensions à Bätterkinden sud – Büren z.H. Coordination réglée
- Prolongement des quais du RBS sur la ligne Berne – Soleure Coordination réglée
- Double voie Mauss – Gümmenen Coordination réglée
- Berne – Wylerfeld, pont de la Lorraine compris: extension de l'axe à 6 voies Coordination en cours
- Extension latérale de la gare de Berne (voie normale) Coordination en cours
- Dispositif de séparation des voies au Wankdorf sud – Ostermundigen, gare d'Ostermundigen, dispositif de séparation des voies à Gümliigen sud, voie de rebroussement en gare de Münsingen Coordination en cours
- Double voie entre Fischermätteli et Liebefeld Information préalable
- Wankdorf Löchligut – Rütli: extension à 6 pleines voies Information préalable
- Rütli – Zollikofen: extension à 4 pleines voies avec ouvrage de désenchevêtrement à Zollikofen Information préalable
- Ostermundigen – Thounne: extension à 4 voies avec ouvrage de désenchevêtrement au Lerchenfeld Information préalable
- Berne Bümpliz sud – Flamatt: 3^e voie Information préalable
- Voie de rebroussement en gare de Brünnen Coordination réglée
- Gare du RER de Kleinwabern Coordination réglée
- Nœud de transports publics de Laupen et réaménagement du réseau routier à Laupen Coordination réglée
- Nouvel arrêt à Köniz Waldegg Coordination en cours
- Gare de Jegenstorf (déplacement ou extension) Coordination en cours
- Extension de la gare du Wankdorf nord: 4 voies Information préalable
- Extension de la gare d'Ittigen Coordination réglée
- Double voie Deisswil – Bolligen Information préalable
- Double voie Boll-Utzigen – Stettlen (y compris le déplacement de la gare de Stettlen) Information préalable
- Berne Weyermannshaus, gare de marchandises: nouveau terminal de trafic combiné (TC) en complément aux installations de débord Information préalable
- Région de Berne: nouvelles installations de garage et nouveaux ateliers pour les entreprises ferroviaires assurant le transport de personnes Information préalable
- Extension de l'avant-gare ouest de Berne Coordination réglée
- Berne – Thounne et Berne – Fribourg: prolongement des quais (longueur exploitable de 320 m au total) Information préalable
- Berne est (vallée de l'Aar): centre de services en matière de construction Information préalable
- Voie de rebroussement du RBS en gare de Zollikofen Information préalable

Thoune – Oberland occidental

- Double voie Uetendorf – Lerchenfeld Coordination réglée
- Nouvel arrêt à Thoune nord Information préalable
- Thoune: diverses adaptations des installations (nombre de voies, largeur et longueur des quais [420 m], voies de garage pour le RER) Information préalable
- Thoune: nouveau passage souterrain (sud) Information préalable
- Gwatt: diverses adaptations des installations en vue de l'aménagement de voies de garage pour le RER Information préalable

Oberland oriental

- Nouvel arrêt à Grindelwald Rothenegg (cf. mesure R_07) Coordination réglée
- Nouvel arrêt de l'ancien aérodrome d'Interlaken Coordination en cours
- Chemin de fer du Grimsel (cf. mesure R_10) Coordination en cours

Haute-Argovie

- Langenthal, Herzogenbuchsee: mise en œuvre de la LHand et garantie d'installations publiques performantes Coordination en cours
- Herzogenbuchsee: prolongement du passage souterrain et nouvel accès au quai ouest Coordination en cours

Emmental

- Extension de la gare de Bätterkinden (prolongement des quais, voie de rebroussement)	Coordination réglée
- Nouvelles installations de garage du RBS à Bätterkinden	Coordination en cours
- Prolongement des quais du RBS sur la ligne Berne – Soleure	Coordination réglée
- Gare de Berthoud: garantie de la disponibilité des surfaces nécessaires à l'adaptation des installations	Information préalable
- Berthoud, Wynigen: prolongement des quais (longueur exploitable de 320 m au total)	Information préalable
- Garantie d'une longueur de quais suffisante: longueur exploitable de 220 m pour la S2 Berne – Langnau	Coordination réglée
- Hindelbank, Lyssach: garantir une longueur exploitable des quais de 220 m	Coordination réglée
- Double voie Berthoud – Kirchberg-Alchenflüh	Information préalable
- Extension de la gare de Berthoud Steinhof: mesures concernant les quais	Coordination réglée

Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois

- Double voie Schafis – Douanne (tunnel de Gléresse)	Coordination réglée
- Doublement des voies de l'ASm entre Bienne et Täuffelen	Coordination en cours
- Double voie Fanelwald – Marin	Information préalable
- Double voie Chiètres – Anet	Information préalable
- Doublement de la liaison avec Chiètres	Information préalable
- Nouvel arrêt à St-Imier – La Clef	Coordination réglée
- Déplacement de l'arrêt à Villeret	Information préalable
- Nouvel arrêt à Bévillard	Information préalable
- Gare de Bienne: adaptation des voies et des quais ainsi que des accès à ces derniers	Information préalable
- Bienne, installation de production: ouvrages de désenchevêtrement du côté est de la gare actuelle	Information préalable
- Désenchevêtrement à Longeau	Information préalable
- Bienne et Moutier: prolongement des quais (longueur exploitable de 420 m au total)	Information préalable
- Gare de Bienne: 2° sous-passage avec accès aux quais à l'est	Coordination en cours
- Gare de Bienne: nouveau terminus ASm	Information préalable
- Gare de Lyss: passage sous voies (au nord) avec accès aux quais et à la gare routière	Information préalable
- Bienne, installation de production: réaménagement et agrandissement des voies pour les besoins de la gare de production et extension de la capacité des voies de garage	Information préalable

Priorités concernant les transports publics d'agglomération et locaux

Etat de la coordination

Les trajets tangentiels gagnent en importance au sein des agglomérations suite au déplacement d'emplois des centres en direction des communes suburbaines, aux changements structurels qui touchent le commerce de détail (marchés spécialisés en bordure des agglomérations) ainsi qu'à la réorganisation du système hospitalier et du système des établissements médico-sociaux.

a) Exploitation

- Examen des lignes tangentielles existantes et des possibilités de nouvelles lignes
- Adaptation des horaires de bus afin de garantir de bonnes correspondances avec le RER
- Octroi de la priorité aux bus sur la route
- Prise en considération accrue des lignes diamétrales

b) Infrastructure

Berne Mittelland

- Accroissement de la capacité sur la ligne Berne – Ostermundigen	Coordination réglée
- Accroissement de la capacité sur la ligne Berne – Köniz	Coordination réglée
- Prolongement de la ligne du tram 9 jusqu'à Kleinwabern	Coordination réglée
- Nœud de transports publics d'Ostermundigen	Coordination réglée
- Doublement des voies du tram 6 à la Thunstrasse, à Muri	Coordination réglée
- Berne, développement du réseau au centre-ville	Coordination en cours
- Doublement des voies du tram 6 entre Melchenbühl et Gümligen	Coordination en cours
- Tram à la Länggasse (étude d'opportunité Wyler-Länggasse)	Information préalable
- Nœud de transports publics de Münchenbuchsee	Information préalable

Haute-Argovie

- Arrêts de bus et réaménagement de la place de la gare à Langenthal	Coordination en cours
- Herzogenbuchsee; arrêts de bus et réaménagement des places de la gare	Information préalable

Emmental

- Nouvelle gare routière et réaménagement de la place de la gare à Berthoud	Coordination réglée
- Gare CFF de Worb: agrandissement de la station de croisement	Coordination en cours

Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois

- Regiotram de l'agglomération de Bienne	Information préalable
--	-----------------------

Actualiser le plan du réseau routier

Objectif

Le plan du réseau routier (PRR) détermine les routes cantonales et les classe en trois catégories (A à C). Il indique les routes nationales et fixe les modifications du réseau routier d'importance stratégique pour les 16 prochaines années au moins. L'actualisation régulière de cette importante base de planification, d'aménagement et de coordination des activités spatiales doit être garantie.

Objectifs principaux: B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

Intervenants	Réalisation	Etat de la coordination en général:
Canton de Berne	<input type="checkbox"/> A court terme jusqu'en 2022	Coordination réglée
OPC	<input type="checkbox"/> A moyen terme entre 2023 et 2026	
OTP	<input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	
Confédération	Office fédéral des routes	
	Office fédéral du développement territorial	
Régions	Toutes les régions	
Responsabilité:	OPC	

Mesure

Les routes cantonales et leurs catégories, les modifications d'importance stratégique à apporter au réseau routier national et au réseau complémentaire de la Confédération ainsi que les projets d'aménagement stratégiques sont fixés dans le plan directeur (carte et tableau au verso) sur la base du PRR. La loi sur les routes prévoit un remaniement de ce plan tous les huit ans. Il y a toutefois lieu de s'attendre à ce que l'élaboration des crédits-cadres d'investissement, tous les quatre ans, requière une actualisation du plan. On ne saurait par ailleurs exclure des adaptations partielles à intervalles plus rapprochés, en fonction des besoins. De telles adaptations doivent être portées à la connaissance du Grand Conseil à un rythme quadriennal, lors du remaniement ou de l'actualisation du PRR, le plan directeur étant complété en conséquence. Une plus grande fréquence des adaptations partielles est cependant possible au besoin.

Il incombe à la TTE de mettre à jour le PRR et de publier les modifications à intervalles réguliers, dans la mesure où la coordination des activités ayant des effets sur l'organisation du territoire produit de nouveaux résultats. Il est prévu que la mise à jour intervienne tous les deux ans. Le plan du réseau routier tient compte d'autres planifications pertinentes en matière de trafic, comme les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU).

Démarche

Le remaniement, l'actualisation et les adaptations partielles du PRR suivent en principe une procédure identique. Ils se fondent sur les études de base actuelles de la planification routière des arrondissements d'ingénieur en chef compétents ainsi que sur les résultats des démarches de coordination avec les régions, les communes et les services compétents aux plans cantonal et fédéral. Les régions et les communes sont toutes entendues lors d'un remaniement ou d'une actualisation, alors qu'en cas d'adaptation partielle, la consultation se limite à celles d'entre elles qui sont concernées. Si les contenus actualisés du PRR ont déjà fait l'objet d'une procédure de participation publique en tant que composants d'une CRTU ou d'un projet de construction de route, il est possible de renoncer à une seconde procédure de ce type lors de l'actualisation du PRR. Les mises à jour relevant de la TTE interviennent de manière informelle sur la base des résultats de la coordination de mesures déjà prévues par le PRR.

Le PRR remanié ou actualisé est adressé à toutes les régions et communes. Les régions et communes concernées reçoivent en outre les adaptations partielles et les mises à jour sous forme de feuilles volantes; les documents en question sont également publiés sur Internet. La version du réseau routier supérieur actualisée est par ailleurs disponible sur le géoportail.

Interdépendances/objectifs en concurrence

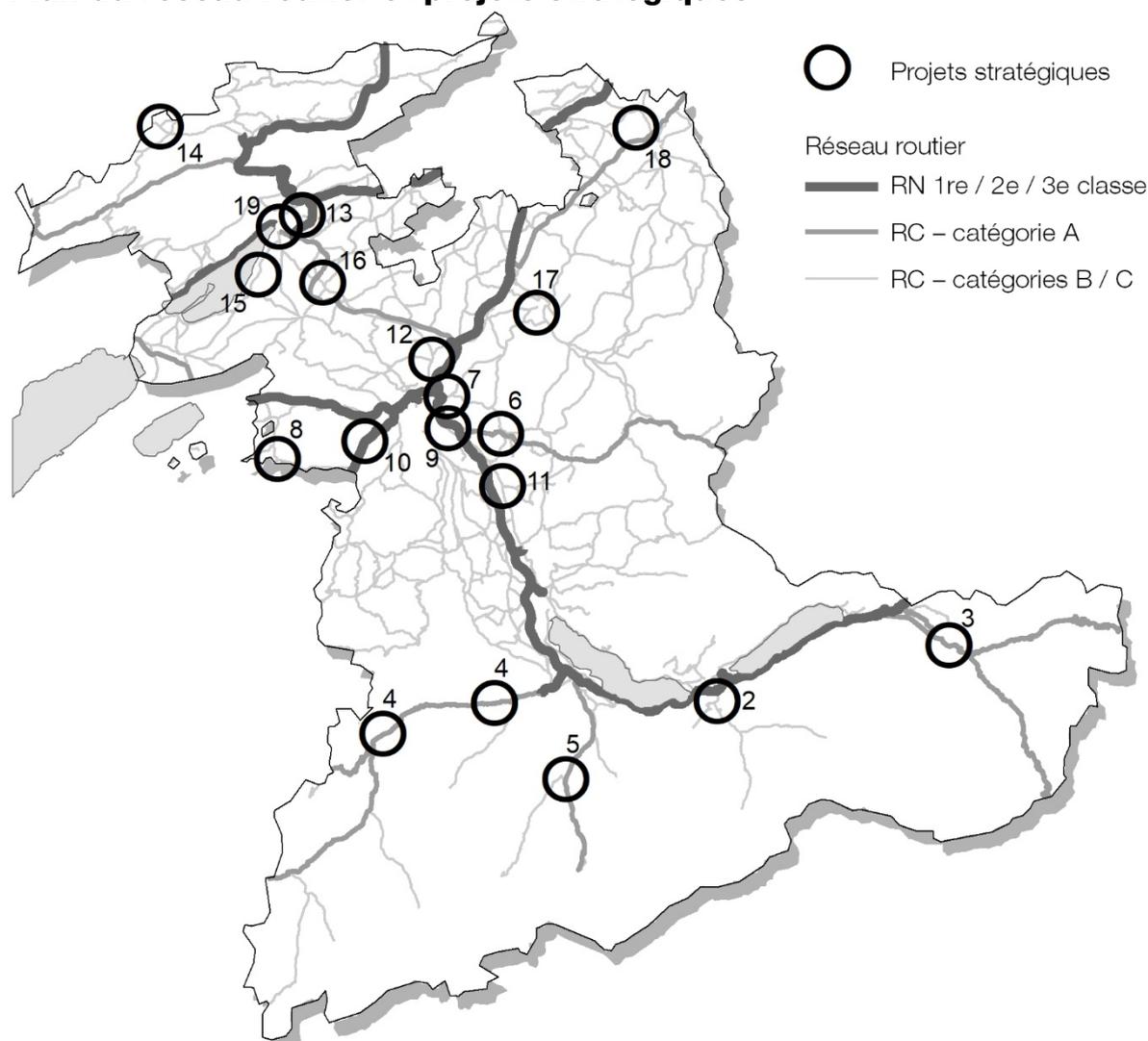
Etudes de base

Loi sur les routes (LR)

Indications pour le controlling

Prise en considération des intérêts bernois dans le plan sectoriel des routes de la Confédération

Plan du réseau routier et projets stratégiques



RN: routes nationales, RC: routes cantonales, catégorie A, B ou C selon le plan du réseau routier (art. 25, al. 2 LR).

Des précisions sur le réseau routier cantonal selon le plan du réseau routier peuvent être obtenues sur Internet, à l'adresse www.be.ch/plandirecteur.

Adaptations du réseau routier national

A compter du 1^{er} janvier 2020, les routes suivantes, qui relevaient jusqu'ici de la compétence du canton, sont transférées à la Confédération (propriété et souveraineté):

Jonction autoroutière de Muri – Rüfenacht (N6) (les adaptations prévues relèvent de la Confédération)	Coordination réglée
Berne (Schönbühl) – Bienne (N6)	Coordination réglée
Limite cantonale – Thielle (N20)	Coordination réglée
Spiez – Kandersteg (N6) (l'élimination du goulet d'étranglement à Reichenbach relève de la Confédération)	Coordination réglée

Adaptations du réseau complémentaire de la Confédération

Le canton souhaite la prise en compte des routes cantonales suivantes lors d'un réexamen du réseau complémentaire ayant lieu dans les meilleurs délais:

Gessenay – Gstaad – Col du Pillon (142)	Coordination en cours
Jonction autoroutière de Wilderswil – Zweisimmen – Grindelwald / Lauterbrunnen (221 / 222)	Coordination en cours
Zweisimmen – Lenk (220)	Information préalable
Frutigen – Adelboden (223.1)	Coordination en cours
Schwarzenburg – Riggisberg – Seftigen – Thoune – Schallenberg – Schangnau (189 / 221 / 229.4)	Coordination en cours
(Chiètres) – Kallnach – Aarberg – jonction autoroutière de Lyss sud (22)	Coordination en cours
Moutier – Crémines – limite cantonale (30)	Coordination en cours
Jonction autoroutière de Kirchberg – Berthoud – Ramsei – Huttwil – limite cantonale (23)	Coordination en cours
Jonction autoroutière de Niederbipp – Langenthal – Huttwil (244)	Coordination en cours
Jonction autoroutière de Rubigen – Belp – aéroport (221.2 / 221.3)	Information préalable
Ramsei – Langnau (243)	Information préalable

Projets stratégiques

2	Contournement de Wilderswil, y compris les mesures de gestion du trafic pour la traversée de la localité (221) et le raccordement de l'aérodrome à l'autoroute A8 (projet communal)	Coordination réglée
3	Aménagement Willigen – Chirchet (6; renforcement et ajout de bandes cyclables)	Coordination en cours
4	Réfection de la traversée de localités du Simmental (Erlenbach, Boltigen)	Coordination en cours
5	Contournement de Frutigen, y compris mesures de gestion du trafic pour la traversée de la localité (223; réalisation à très long terme, anticipation possible pour les mesures de gestion du trafic)	Information préalable
6	Réaménagement du réseau routier de Worb (10; le contournement est réalisé et la clôture du projet interviendra en 2021)	Données de base
7	Correction de la Bolligenstrasse / jonction autoroutière du Wankdorf (234)	Coordination réglée
8	Réaménagement du réseau routier de Laupen, y compris le déplacement de la gare (179, 233)	Coordination réglée
9	Correction de la Thunstrasse à Muri (6)	Coordination réglée
10	Réfection de la Freiburgstrasse (10)	Coordination en cours
11	Réfection de la traversée de Münsingen (6)	Données de base
12	Gestion du trafic de la région bernoise, et plus précisément gestion du trafic de la région Berne nord: coordination réglée	Coordination en cours
13	Mesures de gestion du trafic liées à la construction de la branche est de l'A5 à Bienne (5, 6, 235.1)	Données de base
14	Aménagement du tronçon limite cantonale – Les Reussilles (248.1)	Coordination réglée
15	Réfection et réaménagement de la traversée des localités sur la rive droite du lac de Bienne (237.1)	Coordination réglée
16	Réfection de la traversée de Lyss (6)	Coordination réglée
17	Assainissement du réseau routier Berthoud – Oberburg – Hasle (23)	Coordination réglée
18	Assainissement du réseau routier Aarwangen – Langenthal nord (244)	Coordination réglée
19	N5: achèvement du réseau, branche ouest de Bienne (la procédure d'approbation des plans est suspendue et un processus de dialogue est engagé; des résultats sont attendus pour l'été 2020)	Coordination en cours

Mettre en œuvre les prescriptions relatives à la protection contre le bruit du trafic routier

Objectif

Le canton garantit par le biais de crédits-cadres que des ressources suffisantes soient consacrées au respect des valeurs limites d'immission dans le domaine de la protection contre le bruit du trafic routier. Il s'emploie à empêcher un nouveau report de l'accomplissement du mandat légal d'assainissement. Il indique dans les projets d'assainissement quelles mesures antibruit doivent permettre de respecter les valeurs limites d'immission. Les objectifs de l'aménagement du territoire (urbanisation interne) entrent régulièrement en conflit avec les intérêts de protection de la santé telle qu'elle est prescrite dans la législation sur la protection de l'environnement. Au titre de la prévention et pour éviter des assainissements a posteriori, il s'agit de viser à l'avenir un renforcement de la coordination et de la coopération entre les aménagistes et les propriétaires de routes.

Objectifs principaux: B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation
D Valoriser et agencer les lieux d'habitation et les pôles d'activités de manière différenciée

Intervenants	Réalisation	Etat de la coordination en général:
Canton de Berne OPC	<input checked="" type="checkbox"/> A court terme jusqu'en 2022	Coordination en cours
Confédération Office fédéral de l'environnement	<input checked="" type="checkbox"/> A moyen terme entre 2023 et 2026	
Communes Toutes les communes	<input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	
Responsabilité: OPC		

Mesure

- Approbation par le Grand Conseil (18 novembre 2015) du 6e crédit-cadre pour les mesures de protection contre le bruit du trafic routier de 2016 à 2018. - Elaboration et mise en œuvre de projets d'assainissement. - Augmentation des ressources financières disponibles afin d'accélérer les mesures d'assainissement acoustique qui accusent aujourd'hui du retard. - De premiers assainissements et des assainissements a posteriori restent nécessaires après 2018. La protection contre le bruit du trafic routier est une tâche durable. - Planification et exécution d'assainissements a posteriori, l'accent étant mis sur les mesures à la source (revêtements antibruit et limitations de vitesse). - Amélioration des flux d'information entre les acteurs de la protection contre le bruit et ceux qui sont responsables de l'urbanisation interne. - Accès simplifié aux informations concernant les nuisances sonores sur une parcelle (cadastre de bruit), les exigences légales et les mesures antibruit recommandées. - Exécution de mesures pour préserver la substance des installations de protection contre le bruit déjà en place. - Traitement de demandes d'indemnité de moins-value.

Démarche

- Le canton s'en tient à sa pratique en matière de protection contre le bruit du trafic routier (cf. verso).
- Il garantit les ressources financières nécessaires après 2002 par le biais d'un crédit-cadre.

Coûts:	Financement de la part du canton de Berne	
100%	40'000'000 fr.	Type de financement:
Prise en charge:		<input checked="" type="checkbox"/> A charge du compte de fonctionnement
Canton de Berne 80%	32'000'000 fr.	<input checked="" type="checkbox"/> A charge du compte des investissements
Confédération 20%	8'000'000 fr.	<input checked="" type="checkbox"/> Financement spécial: Crédit-cadre
Régions	fr.	Attestation de financement:
Communes	fr.	<input checked="" type="checkbox"/> Contenu dans le plan intégré «mission-financement»
Autres cantons	fr.	
Tiers	fr.	

Remarque: Coûts totaux: 223'000'000 fr., dont 183'000'000 fr. déjà utilisés.

Interdépendances/objectifs en concurrence

Les problèmes résultent avant tout de la longueur et de la complexité des procédures. De plus, les mesures prises au niveau de la propagation comme les parois antibruit sont difficilement acceptées et/ou réalisables à l'intérieur des localités (protection du site, manque de place, coupure), raison pour laquelle les mesures d'isolation acoustique des bâtiments existants se limitent souvent à l'insonorisation des fenêtres. - Le délai fixé par la Confédération (31 mars 2018) pour l'assainissement des routes principales et autres routes n'a pas pu être respecté. Etant donné que les prescriptions légales comme celles de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) restent en vigueur après l'échéance du délai d'assainissement, l'accomplissement du mandat légal consistant à respecter les valeurs limites d'immission est maintenu après 2018. La Confédération a établi un programme de mesures à cet effet dont les directives d'exécution concrètes doivent encore être arrêtées. - Depuis l'entrée en vigueur de la LPE et de l'OPB, les nuisances sonores ont continué d'augmenter le long des routes du canton de Berne en raison de la hausse constante du trafic. Des mesures antibruit doivent à nouveau être prises sur certains tronçons de route ayant déjà fait l'objet d'un assainissement vu l'augmentation croissante de la pollution sonore. En outre, les propriétaires de routes seront de plus en plus souvent tenus de procéder à des assainissements sur des tronçons initialement non problématiques.

Il y a des interdépendances avec l'aménagement du territoire (délimitation de nouvelles zones à bâtir et construction de nouveaux bâtiments dans des secteurs exposés au bruit). Concernant le financement: la convention-programme 2016-2019 entre la Confédération et le canton est signée de part et d'autre. Le Conseil fédéral a par ailleurs approuvé une adaptation de l'ordonnance sur la protection contre le bruit en vertu de laquelle cette convention-programme peut être prolongée jusqu'en 2022. Le canton s'emploie à obtenir de la Confédération le versement de subventions dans le cas de projets réalisés ultérieurement ainsi que de futures mesures de gros entretien des ouvrages de protection contre le bruit existants.

Etudes de base

- Loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE), articles 11 à 25 - Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB), articles 13 à 28 - En outre: brochures de l'OPC intitulées "Lutte antibruit le long des routes cantonales" et "Bruit du trafic routier... et moyens de la combattre" - Fiche de mesure B_02

Indications pour le controlling

L'Office fédéral de l'environnement (OFEV) enquête chaque année auprès des autorités d'exécution pour connaître l'état des assainissements et des mesures d'isolation acoustique (art. 20 OPB). Il évalue ces informations en particulier du point de vue de l'avancement des travaux d'assainissement, ainsi que du coût et de l'efficacité des mesures.

Adaptation arrêtée par le Conseil-exécutif le 20.11.2019 (ACE 1246/2019)

Protection contre le bruit du trafic routier: la pratique cantonale

- Des mesures d'assainissement acoustique sont avant tout prises sur les tronçons où les immissions de bruit sont importantes et où de nombreuses personnes sont concernées; les tronçons traités en priorité sont ceux où les nuisances atteignent 65 décibels le jour et 55 décibels la nuit.
- Lorsqu'une route doit être construite ou transformée, les mesures de protection contre le bruit font partie intégrante du projet. Ainsi, les synergies peuvent être pleinement exploitées et l'efficacité s'en trouve nettement accrue.
- Compte tenu du principe de précaution et dans la perspective d'un accroissement du trafic routier, des fenêtres anti-bruit sont posées dans les zones d'habitation, en l'absence d'autres possibilités, non pas seulement une fois que les valeurs d'alarme sont atteintes (respectivement 70 et 65 décibels), mais déjà lorsque les nuisances se situent entre 68 et 70 décibels (le jour).
- La canalisation du trafic sur le réseau routier supérieur doit décharger le réseau secondaire. Sur ce dernier, les valeurs limites d'immission doivent être respectées à long terme chaque fois que possible.
- Des mesures de protection contre le bruit à la source telles que la pose de revêtements silencieux et une réduction de la vitesse maximale autorisée doivent être examinées et prises dans les cas où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable, approprié et proportionné.

Etendre le réseau de routes nationales (élimination de goulets d'étranglement et exploitation)

Objectif

Les capacités des routes nationales satisfont les exigences pour la concentration de l'urbanisation dans les secteurs de densification, les pôles de développement et les pôles d'urbanisation consacrés au logement. Il s'agit de maintenir la fluidité du trafic sur les routes nationales afin de préserver le réseau routier subordonné d'un trafic d'évitement non souhaité. Le canton fait valoir ses intérêts en la matière vis-à-vis de la Confédération.

Objectifs principaux: B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation

Intervenants

Canton de Berne	OPC
Confédération	Office fédéral des routes
Régions	Conférence régionale de Berne - Mittelland Jura bernois.Bienne seeland.biel/bienne
Communes	Berne Biel / Bienne Ittigen Péry-La Heutte Twann-Tüscherz Zollikofen

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
- A moyen terme entre 2023 et 2026
- Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination réglée

Responsabilité: OPC

Mesure

Le développement urbain dans les agglomérations dépend non seulement d'une desserte optimale par les transports pu-blics et d'infrastructures cyclistes de qualité, mais aussi d'un réseau de routes nationales performant, qui soit susceptible de décharger le réseau routier urbain du trafic de transit notamment et de permettre l'étoffement de l'offre en matière de transports publics et de mobilité douce. Les routes nationales (RN) arrivent cependant de plus en plus souvent aux limites de leurs capacités en particulier dans le Grand Berne. Pour que le nombre particulièrement élevé de pôles de développement canton-naux (mesure C_04) et de pôles d'urbanisation consacrés au logement (mesure A_08) ainsi que l'urbanisation interne (mesure A_07) puissent s'y développer conformément au Projet de territoire du canton de Berne, les capacités requises sur les routes nationales doivent être mises à disposition en temps utile. Cette mesure permettra également de réduire les encombrements et d'empêcher ainsi un trafic d'évitement indésirable sur les réseaux routiers régionaux et communaux. Les routes nationales doivent par ailleurs être intégrées de manière optimale dans la gestion du trafic à Berne (mesure B_11) et il convient d'exploiter les opportunités offertes par l'extension du réseau au profit de la réparation urbaine et des itinéraires cyclables (mesure B_12). En outre, des réfections de routes nationales doivent être entreprises sans tarder à Douanne et dans le Taubenloch (Bienne).

Le canton intervient auprès de la Confédération en faveur d'extensions prioritaires du réseau de routes nationales selon les orientations figurant au verso. Il soutient les communes faisant valoir leurs intérêts en matière de qualité du logement et du milieu bâti.

Démarche

Tâche durable: participation active aux études d'opportunité, stratégies, planifications et projets de la Confédération et influence exercée par le canton dans le cadre de procédures de consultation et autres.

Interdépendances/objectifs en concurrence

Avec l'introduction de la RPT, l'entière responsabilité des routes nationales appartient à la Confédération depuis 2008. Celle-ci vise en premier lieu une circulation fluide sur le réseau de routes nationales. Il incombe dès lors au canton de faire valoir ses intérêts efficacement et de manière ciblée, de sorte que le développement urbain ne soit pas freiné pour cause de capacités manquantes sur le réseau de routes nationales ou de coordination insuffisante entre les propriétaires de routes concernant les mesures de gestion du trafic.

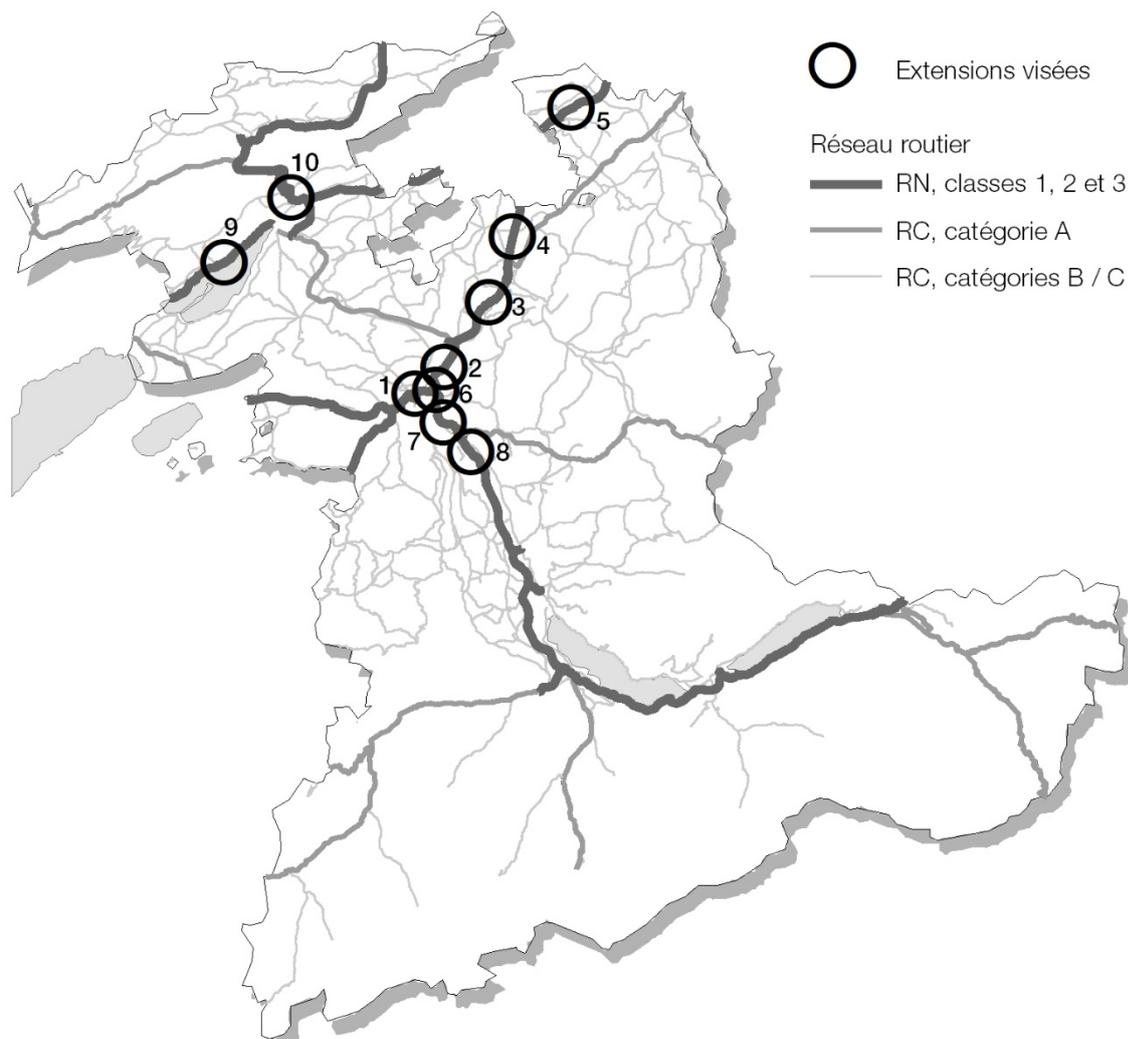
Etudes de base

- Législation fédérale concernant les routes nationales
- Plan sectoriel des transports de la Confédération, partie Programme
- Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure route SIN
- Programme de développement stratégique (PRODES des routes nationales)
- Plan du réseau routier 2014-2029
- Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste du 3 décembre 2014

Indications pour le controlling

Inscription des différents tronçons dans chaque nouveau programme de développement stratégique (PRODES des routes nationales).

Extensions visées du réseau de routes nationales



N°	RN	Tronçon → Projet	Evaluation de la Con- fédération (PRODES et SIN)	Orientation du canton
1	A1	Weyermannshaus–Wankdorf → Examen de la GT et d'une R-BAU → Augmentation des capacités	Fait défaut Horizon de réalisation 2040	L'augmentation des capacités doit être réalisée en première priorité par la mise en œuvre de toutes les mesures possibles sur le profil de la route (GT et R-BAU, ou 7 au lieu de 6 pistes sur le viaduc de Felsenau; horizon de réalisation 2030). Un examen approfondi des effets sur le système de transports en ville de Berne doit précéder toute nouvelle extension des capacités.
2	A1	Wankdorf–Schönbühl → PEG, élargissement à huit pistes → Demi-jonction à Grauholz	Horizon de réalisation 2030, CC La demi-jonction à Grauholz (bretelle d'accès à Zollikofen comprise) est mentionnée à la page 83 du rapport explicatif de la Confédération du 17.01.2018, mais n'y figure pas à titre de mesure.	L'élargissement à huit pistes est important pour que la gestion du trafic de rang supérieur fonctionne au nord de Berne. En concertation avec la région, les communes et les acteurs de la concentration de l'urbanisation, il convient d'examiner l'opportunité d'une demi-jonction à Grauholz dans le cadre d'un projet général distinct, indépendamment de l'augmentation des capacités sur le tronçon Weyermannshaus–Wankdorf. Les mesures doivent être coordonnées avec le projet de gestion du trafic au nord de Berne (cf. fiche de mesure B_11).
3	A1	Schönbühl–Kirchberg → PEG, élargissement à six pistes	Horizon de réalisation 2030, CC	Le canton soutient cette mesure.

N°	RN	Tronçon → Projet	Evaluation de la Con- fédération (PRODES et SIN)	Orientation du canton
4	A1	Kirchberg–Luterbach → Examen d'une R-BAU → Elargissement à six pistes	Fait défaut Autre étapes de réalisation	Examiner si la R-BAU doit être effectuée au préalable et, le cas échéant, la réaliser en même temps que la mise en service du tronçon Schönbühl–Kirchberg élargi à six pistes.
5	A1	Luterbach–Härkingen → PEG, élargissement à six pistes	Horizon de réalisation 2030, étape d'aménagement 2014, CR	Le canton soutient cette mesure.
6	A6	Jonction de Wankdorf	CR	Le canton soutient la réalisation prochaine de cette jonction qui est un projet important également pour la mobilité douce.
7	A6	Wankdorf–Muri → R-BAU, WaMu 2022- 2024 → PEG, contournement 2029-2038	Horizon de réalisation 2030 CR CC	Le canton soutient ces mesures. Il s'agit d'assurer la coordination avec les projets de GT dans la région bernoise et d'exploiter les possibilités au profit de la concentration de l'urbanisation et d'une circulation sûre pour la mobilité douce (transformation de l'actuel tronçon autoroutier en axe routier urbain).
8	A6	Muri–Rubigen → Examen d'une R-BAU → Elargissement à six pistes	Fait défaut Autres étapes de réalisation	Avant un élargissement, examiner une R-BAU et, le cas échéant, la réaliser en même temps que l'élargissement du tronçon Wankdorf–Muri (contournement).
9	A5	Douanne → Prolongement du tunnel (nouvel accès est)	Fait défaut	Réduction des effets dérangeants sur un paysage de vignobles sensible d'importance nationale et sur le village historique de Douanne dans l'étape de réalisation 2030.
10	A16	Bienne Nord–Reuchenette → Nouveau tracé pour le trafic cycliste dans le cadre de la planification de l'entre- tien des routes nationales	Fait défaut (plusieurs fois re- porté dans la planification de l'entretien)	Le Taubenloch est, sur une distance de 40 kilomètres en direction de l'ouest (Val de Travers) et de 40 kilomètres en direction de l'est (Oensingen - Thal), la seule route d'accès au Jura praticable par les cyclistes. La bande cyclable sur la route nationale dans le sens de la montée doit être aussi vite que possible doublée d'un chemin cyclable bidirectionnel, remplaçant la bande cyclable dans le sens de la descente. Le projet approuvé sera mis en œuvre, le cas échéant en y apportant des modifications.

Abréviations:

Projets: PEG = programme d'élimination des goulets d'étranglement, R-BAU = réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence, GT = gestion du trafic

Evaluation de la Confédération pour ce qui concerne l'état de la coordination: CC = coordination en cours; CR = coordination réglée

Elaborer une stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique

Objectif

Le canton définit une stratégie intermodale sur le transport de marchandises et la logistique qui sert d'instrument de pilotage dans ces domaines. Cette stratégie vise à garantir un approvisionnement efficace et durable de la population et de l'économie et à assurer les surfaces nécessaires à la logistique compte tenu des divers besoins en matière d'espace, de respect de l'environnement et de trafic, le but étant de promouvoir un transport de marchandises orienté vers l'avenir. La stratégie est discutée avec les cantons voisins, tient compte des prescriptions fédérales, notamment des objectifs de la politique de transfert de la route au rail, et contribue à ce que l'écoulement du trafic soit, dans la mesure du possible, respectueux de l'environnement.

Objectifs principaux: B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation
C Créer des conditions propices au développement économique

Intervenants	Réalisation	Etat de la coordination en général:
Canton de Berne	<input checked="" type="checkbox"/> A court terme jusqu'en 2022	Coordination réglée
OACOT	<input type="checkbox"/> A moyen terme entre 2023 et 2026	
OCEE	<input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	
OEC		
OPC		
OTP		
Confédération	Office fédéral des routes	
	Office fédéral des transports	
	Office fédéral du développement territorial	
Régions	Toutes les régions	
Communes	Communes concernées	
Autres cantons	Cantons voisins concernés	
Tiers	Associations professionnelles	
	Entreprises de transports	
	Organisations économiques	
Responsabilité:	OTP	

Mesure

Le canton prépare les bases manquantes relatives au transport de marchandises et en déduit les mesures à mettre en œuvre ainsi que les possibilités d'influence pour définir une stratégie intermodale sur le transport de marchandises et la logistique. Les orientations stratégiques pour le transport de marchandises sont ensuite déterminées et intégrées dans une stratégie sur le transport de marchandises et la logistique. Au minimum, les installations existantes du transport de marchandises par rail (voies de débord, gares de marchandises, installations de transbordement dédiées au transport combiné, places de transbordement pour les transports exceptionnels), y compris les installations privées, seront examinées sous l'angle des besoins futurs. Les installations à conserver ou nécessaires à l'avenir doivent être préservées par des mesures appropriées. En outre, il y a lieu d'examiner si les centres logistiques extra-cantonaux (projet DTAP) doivent être inscrits dans le plan directeur et si les surfaces doivent ainsi être garanties. Enfin, il convient de tenir compte de l'impact sur le territoire et l'environnement des nouvelles stratégies logistiques (telles que la logistique urbaine ou Cargo sous terrain) et des nouvelles technologies des véhicules, de même que des prescriptions légales. L'interface avec les routes d'approvisionnement ouvertes aux transports exceptionnels est garantie (coordination des contenus avec ceux de la fiche de mesure B_15 et la liste des places de transbordement pour les transports exceptionnels).

Démarche

1. Rassembler les bases relatives au transport de marchandises - 2. Effectuer une analyse de la demande en matière de transport de marchandises - 3. Analyser les évolutions des conditions générales, de l'économie et de la logistique - 4. Analyser les points faibles ainsi que les mesures à prendre et les marges de manœuvre en la matière - 5. Définir les objectifs et les orientations stratégiques

La stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique sera élaborée sur ces bases. Si nécessaire, des sites et des surfaces sont inscrits et garantis dans le plan directeur

Coûts:	100%	165'000 fr.	Financement de la part du canton de Berne
Prise en charge:			Type de financement:
Canton de Berne	100%	165'000 fr.	<input checked="" type="checkbox"/> A charge du compte de fonctionnement
Confédération		fr.	<input type="checkbox"/> A charge du compte des investissements
Régions		fr.	<input type="checkbox"/> Financement spécial:
Communes		fr.	Attestation de financement:
Autres cantons		fr.	<input checked="" type="checkbox"/> Contenu dans le plan intégré «mission-financement»
Tiers		fr.	

Remarque:

Interdépendances/objectifs en concurrence

L'urbanisation interne sur des sites centraux augmente la concurrence en matière d'occupation des sols; la disponibilité des surfaces destinées aux marchandises et à la logistique diminue; la valeur ajoutée comparativement faible des sites logistiques ainsi que les émissions liées à cette utilisation peuvent se heurter à des résistances au niveau local; harmonisation avec la fiche de mesure B_15 Routes d'approvisionnement pour transports exceptionnels

Etudes de base

- Loi fédérale du 25 septembre 2015 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation (loi sur le transport de marchandises, LTM; RS 742.41) - Conception relative au transport ferroviaire de marchandises de la Confédération - Projet Sites logistiques d'importance supracantonale - Stratégie de mobilité globale du canton de Berne

Routes d'approvisionnement pour des transports exceptionnels

Objectif

Les routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels de pièces très grandes et très lourdes (en général génératrices et transformateurs pour centrales et sous-stations) doivent répondre aux besoins de l'économie en matière de transport. Il convient donc de s'assurer que les propriétaires des routes aménagent uniquement les tronçons nécessaires selon les exigences spécifiques aux transports exceptionnels et que les routes d'approvisionnement empruntées régulièrement pour ce type de transports soient disponibles durablement.

Objectifs principaux: B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation
C Créer des conditions propices au développement économique

Intervenants

Canton de Berne OCEE
OCRN
OPC
OTP
POCA

Confédération Office fédéral de l'énergie
Office fédéral des routes
Office fédéral des transports

Tiers Entreprises de transports
Entreprises du secteur de l'électricité

Responsabilité: OPC

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
- A moyen terme entre 2023 et 2026
- Tâche durable

Mesure

Les besoins en matière de routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels sont examinés, puis les indications relevant de l'aménagement du territoire sont intégrées dans le plan directeur cantonal.

Démarche

A court terme:

1. Les besoins en matière de transport, en particulier dans le secteur de l'électricité, sont examinés. Il convient à cet effet de déterminer quelles sont les centrales prévues ou existantes qui ont obligatoirement recours aux transports exceptionnels. Celles-ci, ainsi que les dimensions requises des routes, doivent être consignées et mises à jour régulièrement.
2. En collaboration avec l'Office fédéral des routes (OFROU) et l'Office fédéral des transports (OFT), il convient de contrôler les principes en matière de transports exceptionnels et de définir notamment dans quelle mesure ces derniers passent par des routes nationales et quelles sont les places de transbordement des gares nécessaires à cet effet.
3. Sur la base de ces clarifications, les tronçons de routes nationales et les places de transbordement des gares concernées par les routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels sont définis dans le plan directeur.
4. Dans l'intervalle, l'OPC doit être impliqué en cas de changements relatifs à des places de transbordement qui forment le point de départ de routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels selon l'annexe 1 de l'ordonnance sur les routes du canton de Berne.

A moyen terme:

Les routes d'approvisionnement pour les transports exceptionnels doivent répondre aux besoins de l'économie et viser les points de raccordement définis des infrastructures ferroviaires et routières nationales.

Tâche durable:

Les propriétaires des routes et les entreprises de transports doivent garantir l'accès aux routes d'approvisionnement définies pour les transports exceptionnels.

Interdépendances/objectifs en concurrence

Harmonisation avec le plan sectoriel des transports, partie Infrastructure route et rail de la Confédération et avec la mesure B_14 (Elaborer une stratégie bernoise sur le transport de marchandises et la logistique).

Etudes de base

- Plan sectoriel des transports de la Confédération, parties Programme, Infrastructure routes et Infrastructure rail
- Conception relative au transport ferroviaire de marchandises, Confédération 2017
- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR), article 16 et ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR), article 10 et annexe
- Plan du réseau routier 2014 – 2029, adaptation 2017, OPC

Indications pour le controlling

Les routes d'approvisionnement et les places de transbordement des gares nécessaires sont définies.

Harmoniser l'aménagement local et l'approvisionnement en énergie

Objectif

Le canton et les communes harmonisent l'approvisionnement en énergie (p. ex. le recours à des énergies renouvelables) et le développement spatial, et exploitent les synergies existant dans le domaine de la protection de l'air.

Objectifs principaux: D Valoriser et agencer les lieux d'habitation et les pôles d'activités de manière différenciée
F Promouvoir les espaces fonctionnels et les atouts régionaux

Intervenants	Réalisation	Etat de la coordination en général:
Canton de Berne	<input type="checkbox"/> A court terme jusqu'en 2022	Coordination réglée
OACOT	<input checked="" type="checkbox"/> A moyen terme entre 2023 et 2026	
OCEE	<input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	
OIG		
Confédération		
Office fédéral de l'énergie		
Régions		
Toutes les régions		
Communes		
Toutes les communes		
Responsabilité:	OCEE	

Mesure

1. Le canton incite les communes à fournir une contribution en faveur d'une utilisation judicieuse de l'énergie (encouragement des énergies renouvelables ou encore promotion de modes de construction particulièrement efficaces sur le plan énergétique) lors de la révision de leurs plans d'aménagement local par exemple, et à inscrire dans ces plans des objectifs concernant le recours à des énergies renouvelables indigènes là où il en existe en quantité importante (sur la base de leur plan directeur communal de l'énergie notamment). - 2. Le canton soutient les "communes importantes au plan énergétique" (cf. verso) dans leurs processus visant à harmoniser le développement spatial et l'approvisionnement en énergie en concluant au besoin des conventions de prestations avec elles. Dans ce contexte, il exploite également les synergies existant dans le domaine de la protection de l'air. - 3. Le canton soutient les communes, en fonction des ressources disponibles, dans la mise en œuvre ciblée de leurs plans directeurs de l'énergie, avec la collaboration notamment des services régionaux de conseil en énergie. - 4. Le canton soutient les communes dans le contrôle de la mise en œuvre de leurs plans directeurs de l'énergie, en particulier pour ce qui concerne les mesures ayant des répercussions sur l'organisation du territoire. Il met à leur disposition des instruments adaptés pour le monitoring et les conseille dans le cadre du controlling.

Démarche

1. Communication et études de base (tâche durable)

A. Diffusion des études de base et guides auprès des communes, des régions, etc. (OCEE) - B. Collaboration avec les centres régionaux publics de conseils énergétiques et les régions d'aménagement à des fins de sensibilisation et de conseil vis-à-vis des communes dans les domaines de l'énergie et de l'aménagement du territoire (OCEE/OACOT) - C. Mise à disposition de documents destinés aux activités de conseil et à l'examen des plans d'aménagement (OACOT/OCEE) - D. Mise à disposition de documents destinés au monitoring des mesures des plans communaux directeurs de l'énergie ayant des répercussions sur l'organisation du territoire. - E. Organisation d'événements permettant aux communes et aux responsables de l'aménagement d'échanger des informations et des expériences relatives à la mise en œuvre des plans directeurs de l'énergie.

2. Conventions avec les communes importantes au plan énergétique (Convention bernoise sur l'énergie [BEakom], déclaration d'intention)

A. Détermination des domaines dans lesquels les différentes communes doivent agir (OCEE) - B. Conclusion, avec les communes intéressées, par exemple, de conventions (BEakom) servant de base à un soutien cantonal (OCEE/beco) - C. Elaboration par les communes des instruments de mise en œuvre devant compléter les plans d'aménagement local (p. ex. plan directeur en matière d'énergie, programme de réalisation) et/ou lancement d'actions ciblées comme la promotion de standards de construction efficaces sur le plan énergétique ou la prise de mesures dans le domaine des transports. - D. Contrôle à intervalles réguliers que la convention BEakom est mise en œuvre.

Coûts:			Financement de la part du canton de Berne
Prise en charge:	100%	2'500'000 fr.	Type de financement:
Canton de Berne	20%	500'000 fr.	<input checked="" type="checkbox"/> A charge du compte de fonctionnement
Confédération	5%	125'000 fr.	<input type="checkbox"/> A charge du compte des investissements
Régions	10%	250'000 fr.	<input type="checkbox"/> Financement spécial:
Communes	55%	1'375'000 fr.	Attestation de financement:
Autres cantons		fr.	<input checked="" type="checkbox"/> Contenu dans le plan intégré «mission-financement»
Tiers	10%	250'000 fr.	

Remarque: Le financement de la Confédération, des régions, des communes et des tiers doit encore être assuré.

Interdépendances/objectifs en concurrence

La mise en œuvre des plans directeurs en matière d'énergie ne progressera que lentement aussi longtemps que les prix resteront peu élevés dans ce domaine. La situation peut toutefois rapidement changer avec la loi sur le CO2 et la raréfaction des ressources. Dans l'intervalle, un monitoring adapté et un controlling efficace permettront de confirmer la pertinence de la mise en œuvre des mesures des plans directeurs communaux de l'énergie ayant des répercussions sur l'organisation du territoire. - Les coûts indiqués résultent d'une estimation sommaire. Les investissements de tiers susceptibles d'être amortis ne sont pas compris dans les coûts financés par des tiers. Il convient d'exploiter les synergies possibles avec le plan de mesures de protection de l'air.

Etudes de base

Formulation d'objectifs concernant l'approvisionnement en énergie dans les plans d'aménagement local ayant fait l'objet d'un examen préalable ou approuvés, nombre de conventions passées avec les "communes importantes au plan énergétique" et état de la mise en œuvre des mesures des plans directeurs communaux de l'énergie ayant des répercussions sur l'organisation du territoire.

Indications pour le controlling

Formulation d'objectifs concernant l'approvisionnement en énergie dans les plans d'aménagement local ayant fait l'objet d'un examen préalable ou approuvés, nombre de conventions passées avec les "communes importantes au plan énergétique".

Communes importantes au plan énergétique

La liste ci-dessous énumère toutes les communes dans lesquelles une harmonisation du développement spatial et de l'approvisionnement en énergie est susceptible de déployer des effets particulièrement importants à moyen ou à long terme, et pour lesquelles il convient d'exploiter les synergies existant dans le domaine de la protection de l'air. Il s'agit en règle générale de communes de plus de 5000 habitants, mais aussi parfois de communes plus petites qui disposent d'un potentiel de développement particulièrement élevé (croissance démographique supérieure à la moyenne/zones d'activités spéciales).

Communes tenues d'édicter un plan directeur communal de l'énergie au sens de la législation cantonale sur l'énergie (art. 10 LCEn)

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| 1. Belp | 19. Moutier* |
| 2. Berne** | 20. Münchenbuchsee* |
| 3. Biemme* | 21. Münsingen** |
| 4. Bolligen | 22. Muri bei Bern* |
| 5. Brugg* | 23. Nidau* |
| 6. Berthoud* | 24. Ostermundigen* |
| 7. Fraubrunnen | 25. Gessenay |
| 8. Frutigen | 26. Schwarzenburg* |
| 9. Heimberg | 27. Spiez* |
| 10. Herzogenbuchsee* | 28. Steffisburg* |
| 11. Interlaken* | 29. Sumiswald |
| 12. Ittigen | 30. Thoun* |
| 13. Kirchberg (BE) | 31. Uetendorf |
| 14. Köniz** | 32. Unterseen |
| 15. Langenthal* | 33. Urtenen-Schönbühl* |
| 16. Langnau im Emmental | 34. Worb* |
| 17. Lyss* | 35. Wohlen bei Bern* |
| 18. Moosseedorf * | 36. Zollikofen* |

* Label Cité de l'énergie **Cité de l'énergie et European Energy Award@GOLD

Communes qui sont importantes au plan énergétique de par leur croissance démographique et/ou la présence de zones d'activités spéciales et pour lesquelles l'opportunité de prendre des mesures concrètes doit être examinée dans certains secteurs

- | | |
|-------------------|-----------------|
| 1. Bönigen | 13. Wichtrach |
| 2. Grossaffoltern | 14. Port |
| 3. Ins | 15. Rubigen |
| 4. Laupen | 16. Rüderswil |
| 5. Lotzwil | 17. Schüpfen |
| 6. Lyssach | 18. Saint-Imier |
| 7. Matten | 19. Seedorf |
| 8. Meikirch | 20. Toffen |
| 9. Meiringen | 21. Utzenstorf |
| 10. Neueneegg | 22. Vechigen |
| 11. Niederbipp | 23. Wattenwil |
| 12. Oberdiessbach | 24. Wilderswil |

Gestion forestière durable

Objectif

Le canton vise une gestion durable des forêts, dans des structures modernes et différenciées selon les régions.

Objectifs principaux: C Créer des conditions propices au développement économique
E Préserver et valoriser la nature et le paysage
F Promouvoir les espaces fonctionnels et les atouts régionaux

Intervenants

Canton de Berne OAN
OFDN
Confédération Office fédéral de l'environnement
Régions Toutes les régions
Communes Communes concernées
Tiers FNP
HAFL
Propriétaires de forêts bernois (PFB)
Propriétaires de forêts concernés

Réalisation

A court terme jusqu'en 2022
 A moyen terme entre 2023 et 2026
 Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination réglée

Responsabilité: OFDN

Mesure

Conformément à la stratégie de développement commune des propriétaires de forêts bernois (PFB) et de l'OFOR, une gestion durable des forêts est encouragée. La mise en œuvre est garantie par des conseils en faveur des propriétaires de forêts.

Démarche

1. Développement des stratégies en vue d'optimiser les structures d'exploitation.
2. Mise en œuvre des stratégies au moyen de conseils ciblés en faveur des propriétaires de forêts.
3. Soutien ciblé en faveur de l'extension et de l'entretien du réseau de desserte forestière, après pondération de tous les intérêts en présence.
4. Encouragement à l'utilisation de bois suisse et examen de mesures susceptibles d'accroître les capacités de transformation.
5. Collecte des données de base (p. ex. informations relatives aux peuplements forestiers, stratégies relatives à la logistique).

Coûts: 100% 1'500'000 fr.

Prise en charge:

Canton de Berne	60%	900'000 fr.
Confédération	20%	300'000 fr.
Régions		fr.
Communes		fr.
Autres cantons		fr.
Tiers	20%	300'000 fr.

Financement de la part du canton de Berne

Type de financement:

A charge du compte de fonctionnement
 A charge du compte des investissements
 Financement spécial:

Attestation de financement:

Contenu dans le plan intégré «mission-financement»

Remarque: Les coûts totaux englobent tous les coûts pour une année.

Interdépendances/objectifs en concurrence

- Fiche de mesure E_04 "Biodiversité en forêt": les secteurs au potentiel écologique élevé peuvent se prêter non seulement à la sylviculture, mais aussi aux mesures de promotion de la diversité.
- La mise en œuvre des mesures dépend largement de la situation qui prévaut sur le marché du bois ainsi que de la volonté des propriétaires de forêts.

Etudes de base

- Convention-programme RPT "Exploitation forestière"
- Rapport 2013 sur le développement durable
- Stratégie de développement de l'économie forestière bernoise
- Stratégie spécialisée Economie forestière de l'OFOR

Indications pour le controlling

- Statistique forestière

Rajeunir, reboiser et entretenir des forêts ayant une fonction protectrice

Objectif

La protection durable de la population et des biens d'une valeur notable contre les risques naturels est garantie au moyen de l'entretien des forêts protectrices. En collaboration avec la Confédération, le canton soutient les propriétaires de forêts afin que les mesures nécessaires au maintien et à l'amélioration de la fonction protectrice des forêts soient mises en œuvre. Les communes et les exploitants d'installations veillent, en tant qu'organes responsables de la sécurité, à ce que les mesures forestières ou autres devant contribuer à écarter les dangers soient prises à temps.

Objectifs principaux: C Créer des conditions propices au développement économique
E Préserver et valoriser la nature et le paysage

Intervenants

Canton de Berne	OAN OFDN
Confédération	Office fédéral de l'environnement
Régions	Toutes les régions
Communes	Communes concernées Toutes les communes
Tiers	Propriétaires de forêts Service responsable de la sécurité

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
 A moyen terme entre 2023 et 2026
 Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination réglée

Responsabilité: OFDN

Mesure

Désignation des périmètres de forêts protectrices présentant un intérêt public particulier. Mise en œuvre des mesures nécessaires dans le cadre de projets sylvicoles.

Démarche

1. Préparation des données de base (carte indicative des forêts protectrices, informations relatives aux peuplements forestiers)
2. Création d'un programme d'encouragement conformément aux directives de la Confédération (manuel RPT)
3. Activités de conseil destinées aux organes responsables de la sécurité portant sur leur responsabilité et les interventions nécessaires.
4. Développement des prestations fournies par l'économie forestière.
5. Mise en œuvre du programme, y compris projets particuliers et conventions de prestations.
6. Controlling.

Coûts: 100% 7'500'000 fr.

Prise en charge:

Canton de Berne	50%	3'750'000 fr.
Confédération	50%	3'750'000 fr.
Régions		fr.
Communes		fr.
Autres cantons		fr.
Tiers		fr.

Financement de la part du canton de Berne

Type de financement:

- A charge du compte de fonctionnement
 A charge du compte des investissements
 Financement spécial:

Attestation de financement:

- Contenu dans le plan intégré «mission-financement»

Remarque: Coûts annuels

Interdépendances/objectifs en concurrence

- Des subventions sont octroyées à des projets de forêts protectrices sur la base de la carte indicative y relative (CIFP16).
- Financement: le canton verse des subventions forfaitaires et la Confédération participe aux coûts conformément à la convention-programme. Dans ce cadre, le financement doit être négocié entre le service responsable de la sécurité, en tant que commanditaire des prestations, et les exploitants forestiers.

Etudes de base

- Législation sur les forêts (en particulier les art. 1, 6 et 28 à 31 LCFo)
- Carte indicative des forêts protectrices (CIFP16)
- Prescriptions fédérales et cantonales relatives au déroulement de projets
- Convention-programme RPT «Forêts protectrices»
- Stratégie du champ d'activité Forêt, en particulier la Stratégie spécialisée Forêt protectrice
- Gestion durable des forêts de protection, OFEV, 2005

Indications pour le controlling

- Banque de données RPT (mesures financées)
- Saisie des mesures mises en œuvre sous la forme numérique dans WIS-BE
- Stratégie relative aux placettes témoins
- Contrôle de la mise en œuvre au fur et à mesure et analyse périodique des effets

Sites d'extraction nécessitant une coordination à un niveau supérieur

Objectif

Garantie d'un approvisionnement en matières premières destinées à la construction tenant compte des intérêts supérieurs (Confédération, cantons voisins)

- Objectifs principaux:**
- C Créer des conditions propices au développement économique
 - D Valoriser et agencer les lieux d'habitation et les pôles d'activités de manière différenciée

Intervenants	Réalisation	Etat de la coordination en général:
Canton de Berne	<input type="checkbox"/> A court terme jusqu'en 2022 <input type="checkbox"/> A moyen terme entre 2023 et 2026 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coordination réglée
IP		
OACOT		
OCEE		
OED		
OFDN		
OPC		
SAB		
SPN		
Confédération	Office fédéral de l'environnement Office fédéral des routes Office fédéral du développement territorial	
Régions	Toutes les régions	
Communes	Communes concernées	
Autres cantons	Cantons voisins concernés	
Responsabilité:	OACOT	

Mesure

Les projets d'extraction touchant des intérêts de la Confédération ou des cantons voisins sont inscrits dans le plan directeur cantonal.

Démarche

1. Les régions fixent les sites d'extraction dans leurs plans d'extraction et de décharges.
2. Les services de la Confédération et les cantons voisins concernés par la planification de sites sont consultés lors de l'examen préalable des plans d'extraction et de décharges.
3. Les sites d'extraction pour lesquels les indications (coordination réglée ou en cours) figurant dans les plans régionaux d'extraction et de décharges touchent des intérêts de la Confédération ou des cantons voisins sont inscrits dans le plan directeur cantonal. La coordination au sens formel avec la Confédération et les cantons voisins intervient avec l'examen et l'approbation de ce dernier.

Interdépendances/objectifs en concurrence

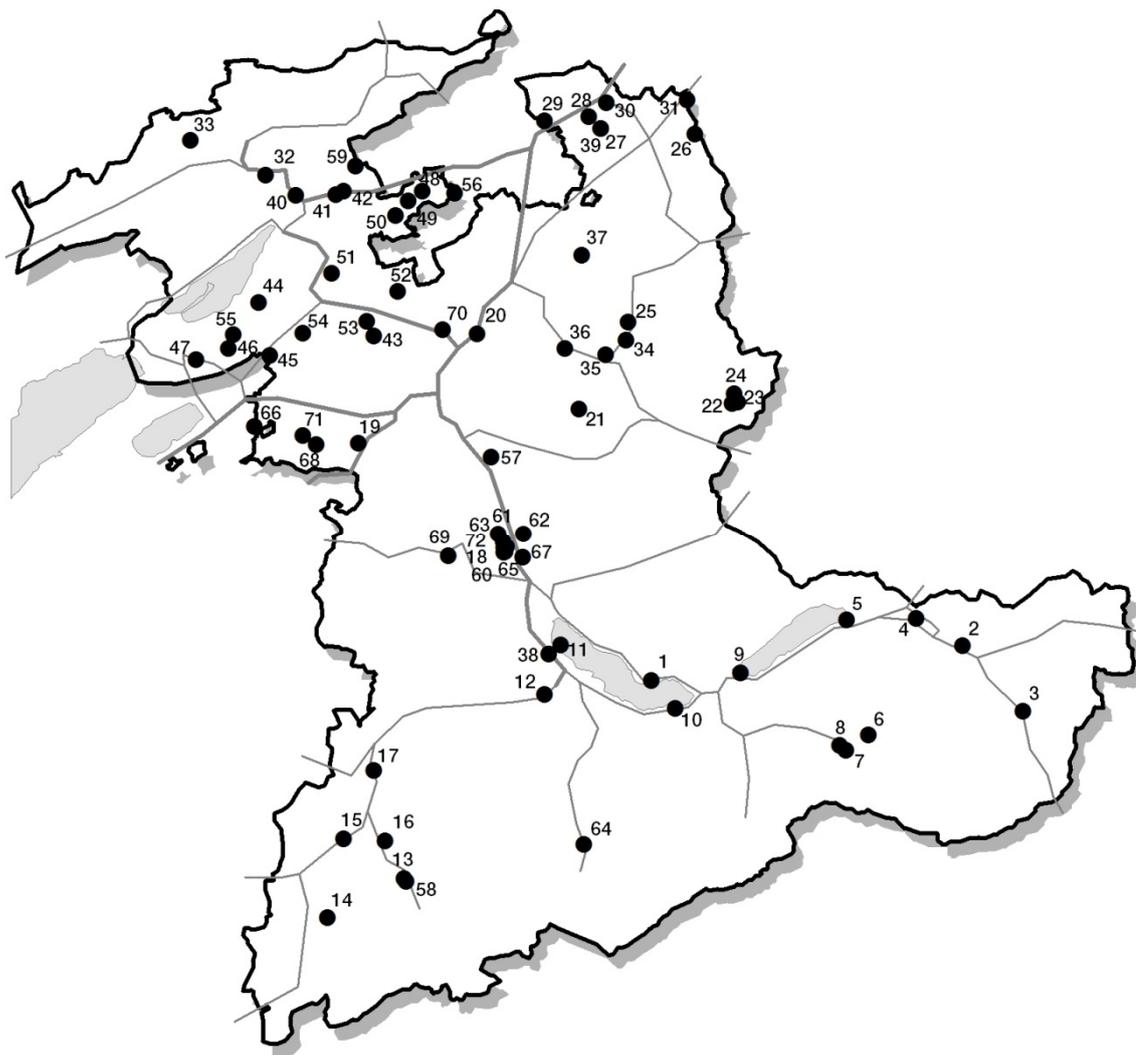
Etudes de base

- Plan sectoriel en matière d'extraction de matériaux, de décharges et de transport, 2012
- Plans régionaux d'extraction et de décharges existants
- Modèle de données EDT

Indications pour le controlling

Rapports de Controlling EDT

Sites d'extraction nécessitant une coordination à un niveau supérieur



Etat de la coordination (EC): CR: coordination réglée, CC: coordination en cours, DB: données de base

N°	Commune	Nom du site	Description	Intérêts concernés	EC
1	Beatenberg	Balmholz	Site existant	Approvisionnement national (ballast)	DB
2	Schattenhalb	Lammi	Extension du site	Forêt, à proximité d'un site IFP	CR
3	Guttannen	Stüüdi	Extraction dans un cours/plan d'eau (site existant)	Cours d'eau	CR
4	Meiringen	Funtenen	Extraction dans un cours/plan d'eau (site existant)	Zone alluviale, lac	CR
5	Brienz	Aaregg	Extraction dans un cours/plan d'eau (site existant)	Cours d'eau	CR
6	Grindelwald	Gletschersand	Extraction dans un cours/plan d'eau (site existant)	Cours d'eau, à proximité d'un site IFP	CR
7	Grindelwald	Gletscherschlucht I	Extraction dans un cours/plan d'eau (site existant)	Cours d'eau, impact sur une zone alluviale	CR
8	Grindelwald	Gryth	Extraction dans un cours/plan d'eau (site existant)	Zone alluviale, cours d'eau	CR
9	Bönigen	Delta de la Lütschine	Extraction dans un cours/plan d'eau (site existant)	Cours d'eau	CR
10	Därlichen	Oberacher	Extension du site	Forêt, à proximité d'un site de reproduction de batraciens	CC

N°	Commune	Nom du site	Description	Intérêts concernés	EC
11	Spiez	Delta de la Kander	Extraction dans un cours/plan d'eau (site existant)	Zone alluviale, cours d'eau	CR
12	Wimmis	Simme près du lieu-dit "Port"	Extraction dans un cours/plan d'eau (site existant)	Cours d'eau	CR
13	St. Stephan	Griesseneu	Extension du site	Forêt	CR
14	Saanen / Lauenen	Marchgrabe	Nouveau site	Forêt	CC
15	Zweismmen	Wart	Nouveau site	Forêt	CC
16	St. Stephan	Maulenberg-Süd	Nouveau site	Forêt	CC
17	Boltigen	Senggiweid	Nouveau site	Forêt	CR
18	Kirchdorf	Stöckliwald	Nouveau site	Forêt	CR
19	Köniz	Oberwangen	Extension du site	Forêt	DB
20	Mattstetten	Silbersboden	Extension du site	Forêt	DB
21	Landiswil	Chratzmatt	Extension du site	Forêt	DB
22	Trub	Schächli	Extension du site	Site IFP, forêt, canton de Lucerne	CC
23	Trub	Schnidershus	Nouveau site	Site IFP, canton de Lucerne	CR
24	Trub	Heumatt Süd	Extension du site	Site IFP, canton de Lucerne	CR
25	Sumiswald	Mattstallwald	Extension du site	Forêt	CR
26	Roggwil	Ziegelei	Extension du site	Forêt, canton de Lucerne	CC
27	Berken	Christenhof	Extension du site	Forêt	CR
28	Walliswil b.N.	Hinterfeld	Extension du site	Forêt, canton de Soleure	CR
29	Attiswil	Hobühl	Site existant	Canton de Soleure	DB
30	Niederbipp	Hölzliacher / Neubanode	Site existant	Canton de Soleure	DB
31	Wynau	Guegiloch	Site existant	Cantons de Soleure et d'Argovie	DB
32	La Heutte, Orvin	La Tscharner	Extension du site	Forêt, approvisionnement national (ciment)	CR
33	Tramelan	Les Combattes	Extension du site	Forêt	CR
34	Lützelflüh / Trachselwald	Pfaffenboden	Extension du site	SDA	CR
35	Lützelflüh	Grossacher	Extension du site	SDA	CR
36	Hasle b.B.	Eichholz	Extension du site	SDA	CR
37	Wynigen	Breitsloon	Nouveau site	SDA	CR
38	Zwieselberg	Allmid	Nouveau site	SDA	CR
39	Berken	Rütine	Extension du site	SDA	CR
40	Bienne	Vorberg	Extension du site	Forêt	CR
41	Safnern/ Meinisberg/Pieterlen	Büttenberg	Extension du site	Forêt	CR
42	Pieterlen	Greuschenhubel	Extension du site	Forêt	CR
43	Schüpfen	Bütschwilfeld	Extension du site	SDA	CC
44	Walperswil	Beichfeld	Nouveau site	SDA	CR
45	Kallnach	Challnechwald	Nouveau site	Forêt, canton de Fribourg	CR
46	Treiten / Finsterhennen	Oberholz-Riedern	Extension du site	SDA	CR
47	Ins / Müntschemier	Bim heilige Boum	Extension du site	SDA	CR
48	Arch	Buchrain	Extension du site	Forêt	CC
49	Arch	Grott-Ischlag 2	Extension du site	SDA	CR
50	Oberwil b.B.	Hole-Rüthhöchi	Extension du site	SDA	CC
51	Lyss	Chrützwald	Site existant	Forêt	DB
52	Rapperswil	Zilmatt	Extension du site	SDA	CR
53	Schüpfen	Gritt	Extension du site	Forêt	CR
54	Radelfingen	Bodenacher	Extension du site	SDA	CR
55	Finsterhennen / Siselen	Höchi / Girisberg	Site existant	SDA	DB
56	Leuzigen	Leuzigenwald	Site existant	Forêt, canton de Soleure	DB
57	Rubigen	Bodenweid	Extension du site	SDA	CR
58	St. Stephan	Griesseneu	Nouveau site	Forêt	CR
59	Lengnau	Firsi-Neuban	Site existant	Forêt, canton de Soleure	DB
60	Kirchdorf	Ried	Extension du site	Forêt	DB
61	Kirchdorf / Gerzensee	Thalgut	Extension du site	SDA	CR
62	Oppligen	Sunnacher	Extension du site	SDA	CR
63	Jaberg	Bodenhaus	Nouveau site	SDA	CR
64	Kandergrund	Mitholz	Site existant	Forêt	DB

N°	Commune	Nom du site	Description	Intérêts concernés	EC
65	Kirchdorf	Ried	Site existant	Forêt	DB
66	Ferenbalm / Ulmiz (FR)	Hubel-Chrützfeld	Nouveau site	SDA, canton de Fribourg	CC
67	Kiesen / Oppligen / Heimberg	Bümberg	Extension du site	Forêt, SDA	CR
68	Neuenegg	Stossesbode	Nouveau site	Forêt	CR
69	Riggisberg	Oechtlen	Extension du site	SDA	CR
70	Wiggiswil	Äspli	Extension du site	SDA	CR
71	Mühleberg	Bergacher	Nouveau site	SDA	CC
72	Jaberg / Kirchdorf	Türliacher	Site existant	SDA	DB

Installations de traitement des déchets d'importance cantonale (plan sectoriel déchets)

Objectif

Garantir sur l'ensemble du territoire une élimination des déchets respectant les exigences de l'environnement, à un coût raisonnable.

Objectifs principaux: C Créer des conditions propices au développement économique

Intervenants

Canton de Berne OACOT
OED
OFDN
OPC

Confédération Office fédéral de l'environnement
Office fédéral du développement territorial

Régions Toutes les régions

Communes Communes concernées

Autres cantons Cantons voisins concernés

Responsabilité: OED

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
 A moyen terme entre 2023 et 2026
 Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination réglée

Mesure

Le canton renforce la sécurité de l'élimination en veillant à offrir de bonnes conditions à la gestion des déchets et en procédant à des contrôles en la matière.

Les emplacements des usines d'incinération des ordures ménagères ainsi que des décharges des types A à E sont précisés (cf. verso).

Démarche

Le canton exécute rigoureusement les législations fédérale et cantonale sur les déchets en veillant à ce que toutes les installations de traitement des déchets soient sur un pied d'égalité. Il convient de suivre l'évolution des quantités de déchets afin de déceler à temps les tendances requérant une intervention.

Interdépendances/objectifs en concurrence

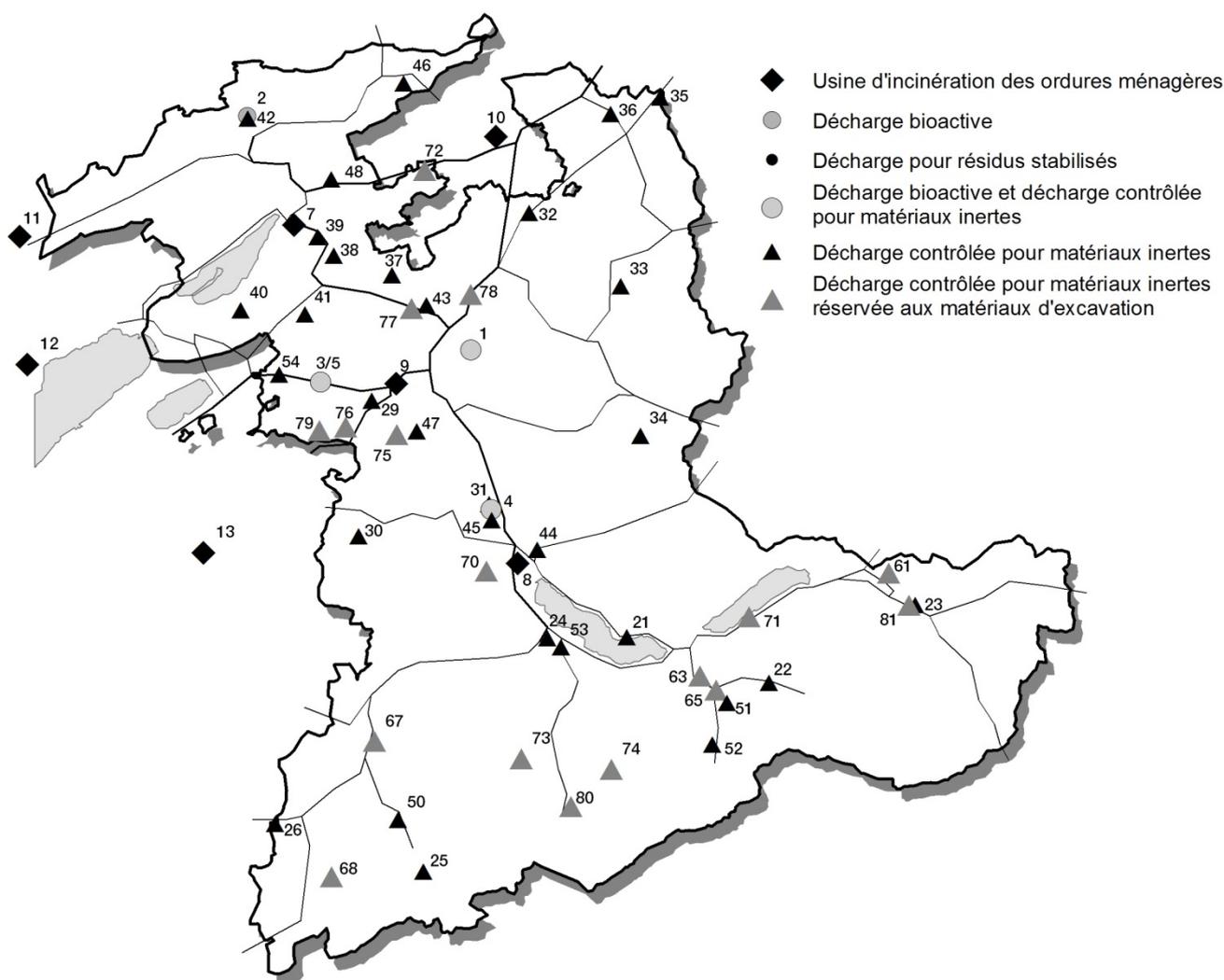
Etudes de base

- Plan sectoriel déchets, juin 2017
- Plan sectoriel cantonal en matière d'extraction de matériaux, de décharges et de transport, août 2012 et de décharges
- Plans régionaux d'extraction et de décharges existants
- Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (ordonnance sur les déchets, OLED)

Indications pour le controlling

Remaniement périodique du plan sectoriel déchets (planification continue de la gestion des déchets, contrôle des résultats)

Installations de traitement des déchets d'importance cantonale



Etat de la coordination (EC): DB: données de base, CR: coordination réglée, CC: coordination en cours, IP: information préalable

Types de décharges selon l'ordonnance du 4 décembre 2015 sur la limitation et l'élimination des déchets (ordonnance sur les déchets, OLED; RS 814.600):

- type A: matériaux d'extraction non pollués (déchets selon l'annexe 5, ch. 1 OLED; > 50 000 m³)
- type B: autres matériaux inertes (déchets selon l'annexe 5, ch. 2 OLED; > 100 000 m³)
- type C: autres résidus (déchets selon l'annexe 5, ch. 3 OLED; > 100 000 m³)
- type D: scories (déchets selon l'annexe 5, ch. 4 OLED; > 300 000 m³)
- type E: autres matériaux bioactifs (déchets selon l'annexe 5, ch. 5 OLED; > 300 000 m³)

N°	Type d'installation	Commune	Nom du site	EC
1	Décharge du type D et E	Bolligen / Krauchthal	Laufengraben	DB
2	Décharge du type B, D et E	Tavannes / Reconviiler	Ronde Sagne	CC ¹
3	Décharge du type D et E	Mühleberg	Teuftal	DB
4	Décharge du type D et E	Jaberg / Kirchdorf	Türliacher	DB
5	Décharge du type C	Mühleberg	Teuftal	DB
7	Usine d'incinération des ordures ménagères	Brügg		DB
8	Usine d'incinération des ordures ménagères	Thoune		DB
9	Usine d'incinération des ordures ménagères	Berne (centrale d'énergie de Forsthaus)		DB

Indication: usines d'incinération des ordures ménagères hors du territoire du canton de Berne				
10	Usine d'incinération des ordures ménagères	Zuchwil (SO)	Emmenspitz	
11	Usine d'incinération des ordures ménagères	La Chaux-de-Fonds (NE)		
12	Usine d'incinération des ordures ménagères	Colombier (NE)	Cottendart	
13	Usine d'incinération des ordures ménagères	Posieux (FR)		

¹ L'état de la coordination se réfère à une extension du site existant.

N°	Type d'installation	Commune	Nom du site	EC
21	Décharge du type B	Beatenberg	Balmholz	DB
22	Décharge du type B	Grindelwald	Tschingeley	CR
23	Décharge du type B	Schattenhalb	Lammi	CR
24	Décharge du type B	Wimmis	Steinigand	CR
25	Décharge du type B	Lenk	Kloepflisberg	DB
26	Décharge du type B	Gessenay	Dorfrueti-Allmiwald	CR
29	Décharge du type B	Berne	Rehag Bümpliz	CR
30	Décharge du type B	Schwarzenburg	Milken	DB
31	Décharge du type B	Jaberg / Kirchdorf	Bergacher	DB
32	Décharge du type B	Koppigen	Faenglenberg	DB
33	Décharge du type B	Sumiswald	Lämpenmatt/Tannenbad	CR
34	Décharge du type B	Eggwil	Diepoldsbach	DB
35	Décharge du type B	Wynau	Guegiloch	DB
36	Décharge du type B	Aarwangen	Risi	DB ²
37	Décharge du type B	Rapperswil	Tongrube	DB
38	Décharge du type B	Lyss	Chruetzwald	DB
39	Décharge du type B	Studen	Petinesca	DB
40	Décharge du type B	Finsterhennen	Uf dr Hoechi	DB
41	Décharge du type B	Radelfingen b. Aarberg	Tongrube	DB
42	Décharge du type B	Tavannes	Ronde-Sagne	CC
43	Décharge du type B	Deisswil	Aespli	DB
44	Décharge du type B	Uttigen	Säget / Weid	CR
45	Décharge du type B	Kirchdorf	Ried	DB ³
46	Décharge du type B	Grandval	Plain Journal	CC
47	Décharge du type B	Köniz	Gummersloch	DB
48	Décharge du type B	Pieterlen	Greuschenhubel	DB
50	Décharge du type B	St. Stephan	Griesseney	CR
51	Décharge du type B	Lauterbrunnen	Wengen: Ussri Allmi/Holzgrube	DB ²
52	Décharge du type B	Lauterbrunnen	Mürren: Bawald/Wendi Birchi	DB
53	Décharge du type B	Spiez	Stegweid	CR
54	Décharge du type B	Ferenbalm / Wileroltigen	Grossacher	CR

N°	Type d'installation	Commune	Nom du site	EC
61	Décharge du type A	Hasliberg	Hindersattel	DB
63	Décharge du type A	Wilderswil	Chrummeney	DB
65	Décharge du type A	Gündlischwand	Hinter der Egg	DB
67	Décharge du type A	Zweisimmen	Ey-Grubenwald	CR
68	Décharge du type A	Lauenen	Schlössli	DB
70	Décharge du type A	Thierachern	Eyacher	CR
71	Décharge du type A	Iseltwald	Boden-Töipalm	DB
72	Décharge du type A	Leuzigen	Mettlen/Dennier	IP
73	Décharge du type A	Frutigen	Rohrbach Nord	CC
74	Décharge du type A	Lauterbrunnen	Rütti	DB
75	Décharge du type A	Köniz	Louelen	CC
76	Décharge du type A	Köniz / Neuenegg	Chessiboden Süd / Dachseweid	CC
77	Décharge du type A	Deisswil / Münchenbuchsee / Rapperswil	Obermoos	CC
78	Décharge du type A	Jegenstorf	Eichmatt	CC
79	Décharge du type A	Neuenegg	Marizried	CC
80	Décharge du type A	Kandersteg	Bäreboode	DB
81	Décharge du type A	Schattenhalb	Müör	DB

² L'état de la coordination se réfère à une extension du site existant.

³ L'entreprise n'accepte actuellement pas de matériaux inertes.

Promouvoir les installations de production d'énergie éolienne

Objectif

Le canton crée les conditions d'une utilisation de l'énergie éolienne économique, respectueuse de la population et de l'environnement, et répondant aux besoins des régions. Le gisement éolien doit être exploité de manière optimale, compte tenu des intérêts contraires. Les grandes installations de production d'énergie éolienne doivent être réalisées sur des sites bien adaptés et, dans toute la mesure du possible, regroupées en parcs éoliens.

Objectifs principaux: C Créer des conditions propices au développement économique
E Préserver et valoriser la nature et le paysage

Intervenants

Canton de Berne	OACOT
	OCEE
Confédération	DDPS
	Guichet unique Energie éolienne
	Office fédéral de l'aviation civile / skyguide
	Office fédéral de l'énergie
Régions	Office fédéral du développement territorial
	Toutes les régions
Communes	Communes concernées
Autres cantons	Cantons voisins concernés

Responsabilité: OCEE

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
- A moyen terme entre 2023 et 2026
- Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination réglée

Mesure

Le canton fixe dans son plan directeur, en tant qu'éléments de coordination réglée, les territoires entrant en ligne de compte pour la construction de grandes installations de production d'énergie éolienne, de même que les principes et critères applicables à cet égard (cf. verso). Pour désigner de tels périmètres propices à l'implantation d'éoliennes, il tient compte de la planification régionale des installations éoliennes.

Démarche

1. Dans le cas des régions ou des conférences régionales qui ne se sont pas encore dotées d'une planification des installations éoliennes, le canton détermine des territoires potentiels pour l'implantation d'éoliennes qui, de son point de vue, se prêtent particulièrement bien à l'exploitation du gisement éolien par de grandes installations.
2. Les régions ou les conférences régionales déterminent des périmètres propices à l'implantation d'éoliennes dans leurs plans directeurs en se fondant sur les territoires potentiels pour l'implantation d'éoliennes ainsi que sur les principes et critères définis par le canton (cf. verso).
3. Les régions ou les conférences régionales qui ne se sont pas encore dotées d'une planification des installations éoliennes mais qui disposent de territoires potentiels pour l'implantation d'éoliennes élaborent un plan directeur éolien d'ici à 2020.
4. Le canton intègre les périmètres propices à l'implantation d'éoliennes figurant dans les plans directeurs régionaux au plan directeur cantonal.
5. Les communes fixent, sur la base des plans régionaux et cantonaux, les emplacements précis des différentes installations (micro-sites) dans le cadre de procédures d'édiction des plans d'affectation. Elles observent à cet égard les principes et les exigences par rapport aux sites fixés par le canton, ainsi que le guide intitulé "Installations permettant d'utiliser l'énergie éolienne – Procédure d'autorisation et critères d'appréciation", Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton de Berne.
6. Les petites installations de production d'énergie éolienne (jusqu'à une hauteur totale de 30 m) requérant un permis de construire peuvent être appréciées et autorisées directement dans le cadre d'une procédure d'octroi du permis de construire (même en dehors des périmètres propices à l'implantation d'éoliennes).
7. Le canton, les régions et les communes font intervenir à un stade précoce de leur planification des installations éoliennes les services spécialisés fédéraux (voir ci-dessus) ainsi que les cantons et communes voisins concernés.

Interdépendances/objectifs en concurrence

- Intérêts des promoteurs de l'énergie éolienne et des gestionnaires de réseau
- Intérêts des communes et des régions
- Conflits avec d'autres affectations et intérêts, notamment de protection

Etudes de base

- Stratégie énergétique 2006
- Grundlagenbericht zur Kantonalen Planung Windenergie (rapport de fond relatif à la planification cantonale en matière d'énergie éolienne), état: août 2012, complété en novembre 2015
- Guide "Installations permettant d'utiliser l'énergie éolienne – Procédure d'autorisation et critères d'appréciation", Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton de Berne
- Office fédéral du développement territorial (ARE, 2017): Conception énergie éolienne – Base pour la prise en compte des intérêts de la Confédération lors de la planification d'installations éoliennes, Berne
- Plans directeurs éoliens régionaux
- Directives "Installations de production d'énergies renouvelables non soumises au régime du permis de construire", 2012
- Directives "Installations de production d'énergies renouvelables non soumises au régime du permis de construire", 2012

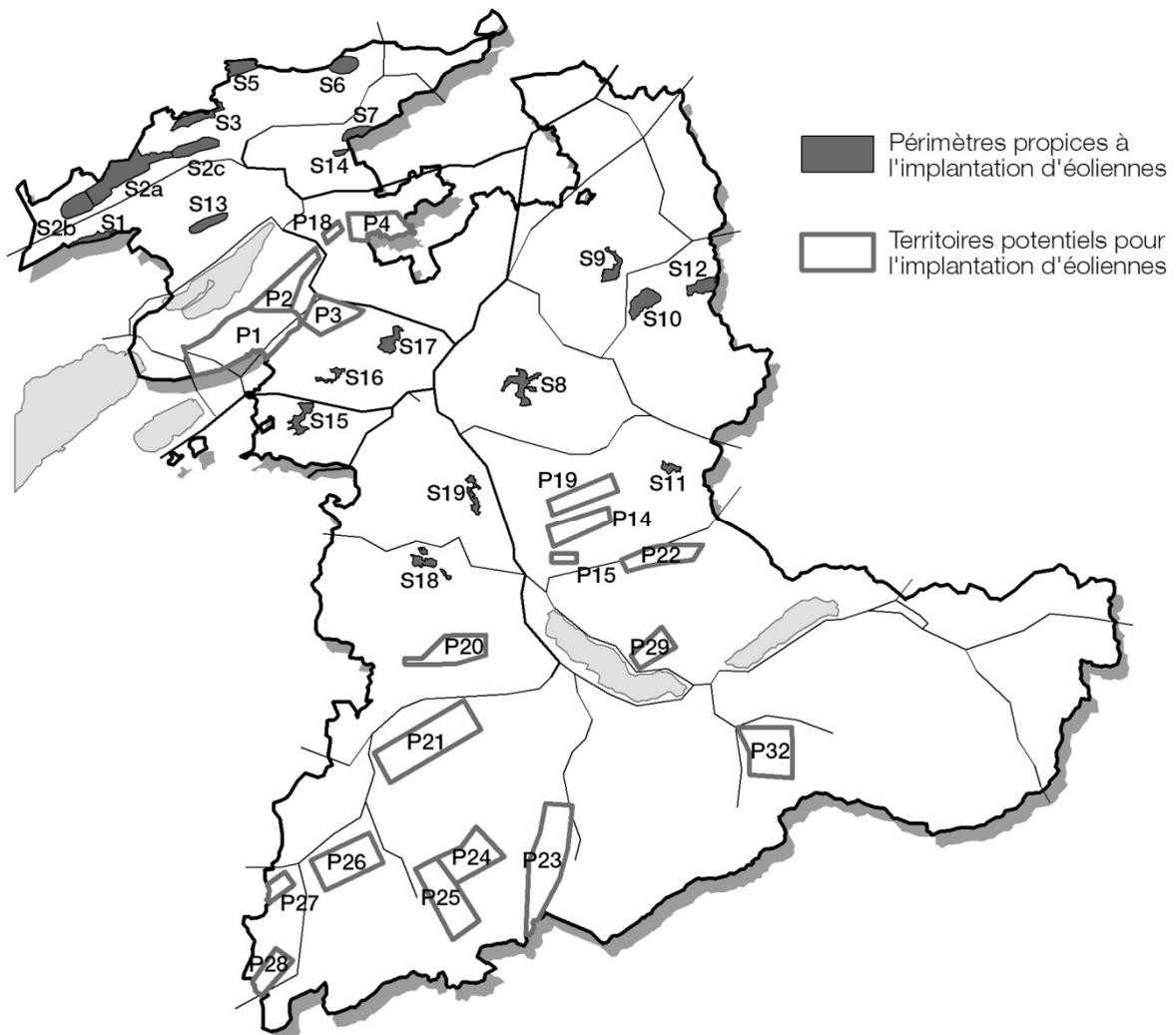
Indications pour le controlling

Nombre, performance et impact des grandes installations de production d'énergie éolienne réalisées dans le canton

Principes et critères applicables aux périmètres propices à l'implantation d'éoliennes et aux installations

1. Les grandes installations éoliennes ont une hauteur totale supérieure à 30 m. Elles doivent être regroupées sur des sites appropriés en parcs éoliens comprenant au moins trois aérogénérateurs. Des exceptions sont possibles lorsqu'il est prouvé, au stade de la planification directrice régionale ou, lors de l'élaboration des plans d'affectation, au stade de la stratégie de déploiement (cf. point 7), que moins de trois installations sont préférables du point de vue de la protection de la nature, du site et du paysage ainsi que de la consommation d'énergie.
2. Les grandes installations éoliennes doivent être prévues dans un périmètre propice à l'implantation d'éoliennes figurant, en tant qu'élément de coordination réglée, dans le plan directeur cantonal ou régional.
3. Les plans directeurs éoliens régionaux et les périmètres propices à l'implantation d'éoliennes approuvés conservent leur validité.
4. Les régions ou les conférences régionales qui élaborent un nouveau plan directeur éolien ou remanient le plan existant respectent les principes suivants:
 - En règle générale, les nouveaux périmètres propices à l'implantation d'éoliennes doivent se trouver à l'intérieur des territoires potentiels pour l'implantation d'éoliennes définis par le canton (cf. carte du plan directeur). Des exceptions sont possibles dans les cas suivants:
 - a) L'analyse détaillée des périmètres propices à l'implantation d'éoliennes – délimités dans leurs grandes lignes par le canton – révèle qu'un élargissement ponctuel est nécessaire à la création d'un parc éolien.
 - b) La région ou la conférence régionale prouve qu'un emplacement situé à l'extérieur des territoires potentiels pour l'implantation d'éoliennes remplit mieux que ces derniers les critères énoncés au point 5.
 - Les régions ou les conférences régionales peuvent renoncer à la délimitation de périmètres propices à l'implantation d'éoliennes à l'intérieur des territoires potentiels à condition de prouver leur inadéquation.
5. Les nouveaux périmètres propices à l'implantation d'éoliennes doivent satisfaire les critères suivants:
 - La vitesse moyenne du vent, mesurée à 100 m du sol, atteint au moins 4,5 m/s.
 - Aucune atteinte n'est portée aux réserves naturelles cantonales, aux districts francs fédéraux et aux zones de protection des eaux souterraines, ni aux périmètres et objets recensés dans les inventaires fédéraux des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP), des sites construits à protéger en Suisse (ISOS), des réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs, des sites marécageux, des hauts-marais et des marais de transition ainsi que des bas-marais, et enfin des zones alluviales, des sites de reproduction de batraciens et des prairies et pâturages maigres d'importance nationale. A l'intérieur de ces sites, les installations éoliennes – infrastructures de desserte comprises – sont proscrites. A proximité, elles ne sont admises que si leur impact négatif est faible (zone tampon, distances minimales).
 - Les conflits avec d'autres intérêts publics tels que les installations appartenant à la Confédération, le tourisme et les activités de détente, l'agriculture, la préservation des différentes fonctions de la forêt ainsi que la protection de la nature, de la faune sauvage, des sites, des paysages et des biens culturels ont fait l'objet d'une décision de l'instance compétente au terme d'une pesée rigoureuse des intérêts.
 - Il est prouvé qu'il existe, à l'intérieur du périmètre propice à l'implantation d'éoliennes, en règle générale trois sites ou davantage (mais au moins un site) qui respecteront probablement les critères énoncés au point 6.
6. Les critères additionnels suivants s'appliquent aux installations éoliennes, infrastructures de desserte comprises:
 - La taille, la disposition et l'aspect des installations doivent tenir compte dans tous les cas des conditions locales.
 - Une distance suffisante doit être respectée par rapport à l'habitat, aux bâtiments ouverts au public, à la forêt ainsi qu'aux zones et aux objets à protéger. Il convient en particulier d'observer les prescriptions de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et de prévoir une distance de sécurité suffisante (p. ex. en raison des chutes de glace).
 - De grandes installations isolées ou infrastructures de desserte en forêt sont possibles pour autant qu'elles fassent partie d'un parc éolien; il convient de prouver à cet égard qu'il existe des intérêts prépondérants et que l'implantation est imposée par la destination (= conditions préalables à un défrichement).
 - Le raccordement doit être réalisable à un coût raisonnable et ne pas porter une atteinte disproportionnée à la nature et au paysage.
7. Lors de la procédure d'édiction du plan d'affectation visant à déterminer l'emplacement exact des installations, il convient d'élaborer à chaque fois une stratégie de déploiement pour l'ensemble du périmètre d'un seul tenant propice à l'implantation d'éoliennes, ainsi que d'inscrire une obligation de démanteler les installations dans les dispositions relatives à la zone.
8. La disposition des différents aérogénérateurs doit être prévue de façon à garantir une exploitation de la force du vent qui soit optimale d'un point de vue global (et d'éviter p. ex. l'effet de parc). Il s'agit également de réduire l'impact négatif sur la nature et le paysage (p. ex. flux de migration des oiseaux, éblouissement, bruit).
9. De petites installations éoliennes jusqu'à une hauteur totale de 30 m peuvent être réalisées en dehors des périmètres propices à l'implantation d'éoliennes. Hors de la zone à bâtir, elles sont soumises au droit de l'aménagement du territoire (art. 24 LAT).

Périmètres propices à l'implantation d'éoliennes et territoires potentiels pour l'implantation d'éoliennes définis par le canton



Les limites détaillées des périmètres peuvent être consultées dans le système d'information du plan directeur (www.be.ch/plandirecteur).

EC: état de la coordination des différents sites:

DB: données de base, CR: coordination réglée, CC: coordination en cours, IP: information préalable

a) Territoires potentiels pour l'implantation d'éoliennes définis par le canton (P1 à P32)

N°	Nom	Région / conférence régionale	EC
P1	Grosses Moos	Biel/Bienne – Seeland	CR
P2	Walperswil – Kappeln	Biel/Bienne – Seeland	CR
P3	Seedorf	Biel/Bienne – Seeland	CR
P4	Büren	Granges – Büren	CR
P14	Linden	Berne – Mittelland / Espace de développement de Thoue	CR
P15	Fahrni	Espace de développement de Thoue	CR
P18	Schwadernau	Biel/Bienne – Seeland	CR
P19	Churzenberg	Berne – Mittelland	CR
P20	Gantrischkette	Berne – Mittelland / Espace de développement de Thoue	CR
P21	Niderhore-Turner	Espace de développement de Thoue / Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
P22	Honegg	Espace de développement de Thoue	CR
P23	Elsighore-Loner	Kandertal	CR
P24	Gsür	Kandertal / Espace de développement de Thoue / Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
P25	Hahnenmoospass	Kandertal / Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
P26	Hornfluh-Rinderberg	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
P27	Chalberhöni	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
P28	Gsteig-Walig	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
P29	Beatenberg-Niederhon	Oberland oriental / Espace de développement de Thoue	CR
P32	Männlichen-Lauberhorn	Oberland oriental	CR

b) Périmètres propices à l'implantation d'éoliennes selon les plans directeurs régionaux (S1 à S19)

N°	Périmètre	Commune	EC
S1	Bugnenets / L'Echelette – Joux-du-Plâne (les Quatre Bornes)	Renan (BE), Sonvilier, Saint-Imier	CR
S2	Montagne du Droit – Mont-Crosin – Mont-Soleil	Saint-Imier, Cormoret, Courtelary, Villeret, Sonvilier, Corgémont, Mont-Tramelan, Sonceboz-Sombeval, Cortébert	DB / CC ¹
S3	Montagne de Tramelan	Tramelan, Saicourt	CR
S5	Cerniers de Rebévelier – Lajoux	Rebévelier	CC
S6	Montagne de Moutier	Moutier, Perrefitte	CC
S7	Montoz – Prés Richard (Harzer)	Court, Romont (BE)	CC
S8	Vechigen	Vechigen, Walkringen, Hasle bei Burgdorf, Oberburg	CR
S9	Wynigen Berge – Eich	Wynigen, Affoltern im Emmental, Walterswil (BE), Oeschenbach, Heimiswil, Dürrenroth	CR
S10	Schonegg	Sumiswald, Affoltern im Emmental, Dürrenroth	CR
S11	Surmettlen / Girsgrat	Trubschachen, Eggwil	CR
S12	Eriswil	Eriswil, Wyssachen	CR
S13	Mont Sujet	Diesse, Lamboing, Orvin	IP
S14	Montagne de Romont	Romont (BE)	IP
S15	Stockere – Mauss – Rosshäusern	Mühleberg, Neueneegg	CR
S16	Murzelen	Wohlen	IP
S17	Lindenthal – Kohlholz	Diemerswil, Kirchlindach, Meikirch, Münchenbuchsee	CR
S18	Gibelegg-Würze	Riggisberg	IP
S19	Belpberg	Belp, Gerzensee	IP

¹ DB: parc éolien existant (S2a); IP: extension ouest (S2b) et extension est (2c)

Piloter le développement touristique du point de vue spatial

Objectif

Le canton vise un développement touristique durable.

- Objectifs principaux:** A Utiliser le sol avec mesure et concentrer l'urbanisation
C Créer des conditions propices au développement économique

Intervenants

Canton de Berne	OACOT OCEE OEC OTP
Régions	Toutes les régions
Communes	Toutes les communes
Tiers	Destinations

Responsabilité: OACOT

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
 A moyen terme entre 2023 et 2026
 Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination réglée

Mesure

Le canton, les régions et les communes créent des conditions favorables à un développement touristique durable. A cet égard, ils tiennent compte des besoins de la population résidente et de l'environnement. Ils veillent à ce que les projets touristiques soient harmonisés au niveau adapté, du point de vue spatial.

Démarche

1. Le canton

- formule des principes pour le développement touristique (cf. verso).
- définit les exigences par rapport aux programmes régionaux de développement touristique (cf. verso).
- désigne les zones destinées à la pratique intensive d'activités de détente importantes pour le canton dans le plan directeur cantonal (cf. verso).

2. Les conférences régionales/régions coordonnent, dans leur plan directeur, les projets qui ont des répercussions à un niveau supracommunal (p. ex. itinéraires VTT) ou un rayonnement régional (p. ex. installations pour VTT, pistes de luge d'été). A cet égard, elles tiennent compte de la stratégie de développement touristique établie, conformément au chiffre 1.

3. Les communes font concorder les projets de développement touristique avec leurs objectifs de développement et les prescriptions supérieures. Elles édictent les dispositions nécessaires dans le cadre de l'aménagement local. Elles désignent en particulier:

- les installations de transport touristiques (installations existantes et prévues),
- les zones prévues pour des utilisations dont l'implantation est imposée par la destination dans les environs des stations,
- les zones prévues pour les pistes de ski (avec et sans enneigement artificiel),
- les zones prévues pour d'autres affectations intensives dont l'implantation est imposée par la destination (p. ex. pistes de luge d'été) et
- les réserves naturelles et les zones protégées.

Interdépendances/objectifs en concurrence

- Développement du milieu bâti / dimension des zones à bâtir (mesure A_01)
- Construction de résidences secondaires (mesure D_06)
- Desserte par les transports
- Préserver et valoriser les paysages (mesure E_08)

Etudes de base

- Programme de politique du tourisme
- Institut de recherches sur les loisirs et le tourisme, 2009: Tourismus im Kanton Bern - Positionspapier und Strategie. Rapport final (établi sur mandat de l'ECO/beco)
- Conception «Paysage suisse» (CPS), objectifs sectoriels 3D à 3G

Indications pour le controlling

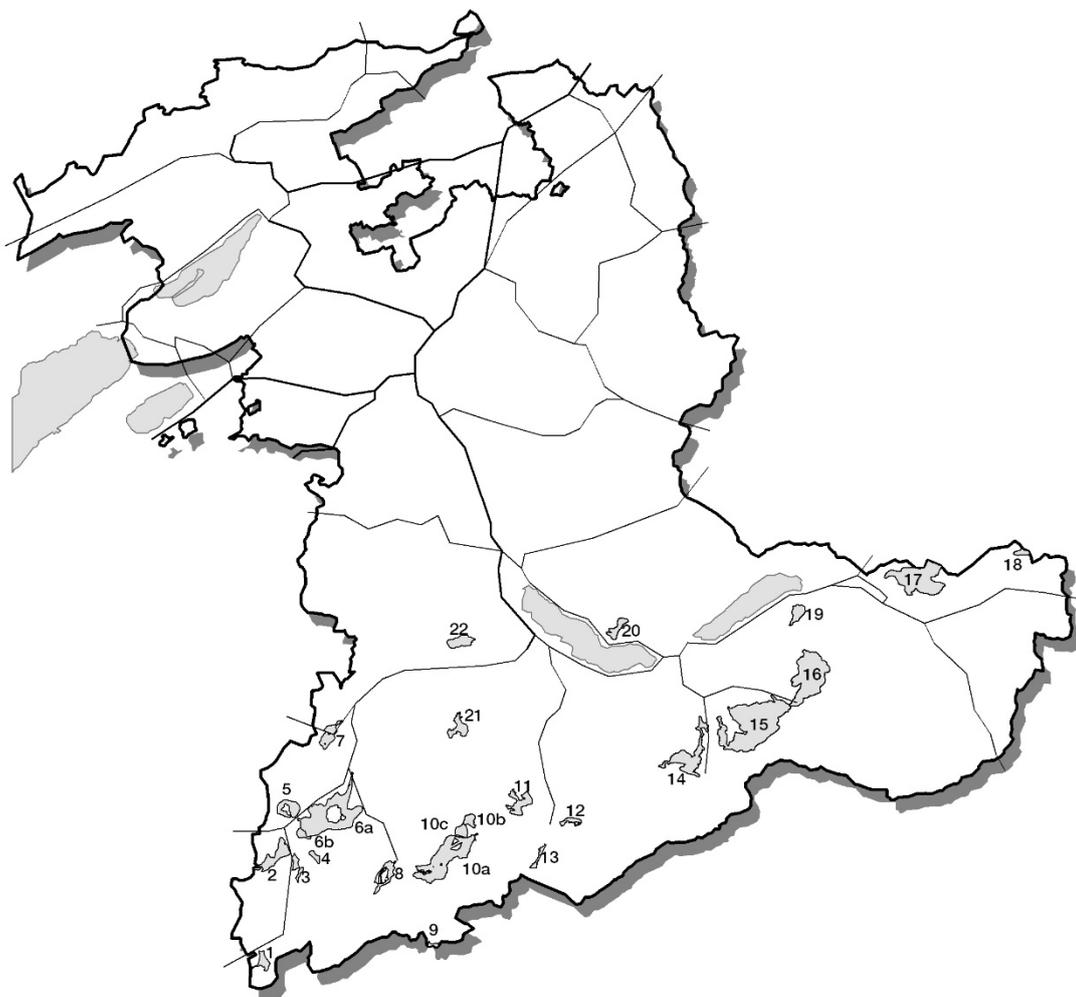
Piloter le développement touristique du point de vue spatial

Principes énoncés par le canton pour le développement touristique

- Le développement touristique tient compte des conditions naturelles et exploite les atouts du site en question. Il exige une desserte suffisante, en particulier par les transports publics. Il prend en considération la qualité du milieu bâti et du paysage.
- L'urbanisation touristique a lieu dans les zones à bâtir, et dans les centres touristiques en priorité.
- Les nouvelles constructions et installations devant attirer un nombre de personnes important qui ne peuvent pas être réalisées dans la zone à bâtir doivent être concentrées dans les zones destinées à la pratique intensive d'activités de détente importantes pour le canton. A l'intérieur de ces zones, le tracé de nouveaux itinéraires, s'ils utilisent des points de départ et d'arrivée existants, tout comme les extensions modérées ne nécessitent pas d'autre harmonisation dans le plan directeur cantonal, pour autant que des intérêts cantonaux ou fédéraux importants ne soient pas davantage touchés.
- L'agrandissement de zones destinées à la pratique intensive d'activités de détente ou leur liaison sont possibles, pour autant que le potentiel touristique puisse être prouvé, que la préservation de la nature et du paysage soit garantie et que des mesures de compensation adaptées soient prises. Une adaptation du plan directeur cantonal est requise.
- En dehors des zones destinées à la pratique intensive d'activités de détente, une extension modérée est possible dans le cas de buts, stations et départs d'excursion existants si elle s'intègre bien dans la nature et le paysage et si la desserte est suffisante.
- Les installations situées hors de la zone à bâtir qui ne sont plus utilisées doivent être démantelées.

Exigences par rapport aux programmes régionaux de développement touristique

- Analyse préalable de la situation (parc immobilier: résidences principales et résidences secondaires faisant ou non l'objet d'une gestion, autres offres d'hébergement touristique, autres infrastructures touristiques, rétrospective/perspectives).
- Buts poursuivis en matière de développement spatial, différenciés en fonction des espaces géographiques/communes:
 - Orientation et positionnement touristiques (tourisme estival/hivernal, public cible, offre de base/pôles touristiques).
 - Objectifs de développement pour les principaux domaines de l'hébergement touristique (centres de villégiature, hôtellerie, logements de vacances/résidences secondaires, camping, autres le cas échéant).
 - Traitement des réserves de terrains à bâtir.
 - Désignation de périmètres / secteurs revêtant une importance particulière pour l'hébergement touristique.
 - Projections concernant les autres infrastructures touristiques, en particulier les installations de transport touristiques et les grandes installations de sport et de loisirs, coordination de ces infrastructures avec la desserte (transports publics, routes, grandes aires publiques de stationnement) et préservation des réserves naturelles et zones protégées (paysage).
- Définition de mesures à prendre aux niveaux supracommunal et communal pour atteindre les objectifs précités.

Zones destinées à la pratique intensive d'activités de détente importantes pour le canton

EC: état de la coordination des différents sites:

DB: données de base, CR: coordination réglée, CC: coordination en cours

N°	Zone destinée à la pratique intensive d'activités de détente	Commune	Région / conférence régionale	EC
1	Les Diablerets	Gsteig	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
2	Eggli	Gessenay/Gstaad	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
3	Wispile	Gessenay/Gstaad	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
4	Wasserngrat	Gessenay/Gstaad	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
5	Rellerli	Gessenay/Gstaad	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
6	Hornberg/Saanersloch/Rinderberg	Gessenay/Gstaad / Zweisimmen / St.Stephan	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
	a) zone existante		Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
	b) Hornberg: extension en direction de Gstaad		Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CC
7	Jaunpass	Boltigen	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
8	Betelberg	Lenk	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
9	Plaine Morte (partie du domaine skiable de Crans-Montana, VS)	Lenk	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
10	Silleren/Hahnenmoos/Kuenisbärgli – Metschstand – Tschentenalp	Adelboden / Lenk	Haut-Simmental et Pays de Gessenay	CR
	a) zone existante de Silleren/Hahnenmoos/Kuenisbärgli – Metschstand		/ Kandertal	CR
	b) zone existante de Tschentenalp		Kandertal	CR
	c) liaison Silleren – Tschentenalp		Kandertal	CC

N°	Zone destinée à la pratique intensive d'activités de détente	Commune	Région / conférence régionale	EC
11	Elsigenalp	Frutigen	Kandertal	CR
12	Oeschinen	Kandersteg	Kandertal	CR
13	Stock – Sunnbüel	Kandersteg	Kandertal	CR
14	Schilthorn	Lauterbrunnen / Mürren	Oberland oriental	CR
15	Männlichen – Kleine Scheidegg – Jungfrauoch	Lauterbrunnen / Grindelwald	Oberland oriental	CR
16	First	Grindelwald	Oberland oriental	CR
17	Hasliberg	Meiringen / Hasliberg	Oberland oriental	CR
18	Engstlenalp (partie du domaine skiable de Titlis/Jochpass)	Innertkirchen	Oberland oriental	CR
19	Axalp	Brienz	Oberland oriental	CC
20	Niederhorn	Beatenberg	Oberland oriental / espace de développement de Thoune	CR
21	Wiriehorn	Diemtigen	Espace de développement de Thoune	CR
22	Stockhorn	Erlenbach	Espace de développement de Thoune	CC

Créer les conditions, du point de vue spatial, permettant la mise en œuvre de la stratégie de l'exécution judiciaire 2017-2032

Objectif

En raison de diverses modifications importantes, des nouveaux défis relatifs à l'exécution des peines ainsi que de l'urgente nécessité de rénover et d'assainir certaines infrastructures, la Direction de la police et des affaires militaires du canton de Berne (POM) a élaboré la stratégie de l'exécution judiciaire 2017-2032. Les mesures ayant une incidence spatiale doivent, en vue de leur mise en œuvre, être garanties dans le plan directeur.

Objectifs principaux: C Créer des conditions propices au développement économique

Intervenants

Canton de Berne OACOT
OEJ
OIC
POCA
SMH
Confédération Office fédéral de la justice
Autres cantons Cantons concordataires

Responsabilité: OIC

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
 A moyen terme entre 2023 et 2026
 Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination en cours

Mesure

Le Conseil-exécutif a porté à la connaissance du Grand Conseil, sur proposition de la POM, le «Plan directeur de la stratégie de l'exécution judiciaire 2017-2032 – Scénario de mise en œuvre stratégique» du 8 mai 2019, après l'avoir arrêté en date du 15 mai 2019 (ACE 507/2019). Le Grand Conseil en a pris connaissance le 11 septembre 2019. Ce document a des conséquences différentes sur les institutions d'exécution judiciaire et par conséquent aussi du point de vue spatial. Dans le cadre de la planification stratégique, des mesures particulières sont décidées pour chaque site et des priorités temporelles sont fixées. Les mesures ayant une incidence spatiale pourront, sur cette base, être inscrites en tant qu'éléments de coordination réglée dans la fiche de mesure en vue de leur mise en œuvre (en particulier les nouvelles constructions sur de nouveaux sites).

Démarche

1. Concrétisation du plan directeur de la stratégie de l'exécution judiciaire pour les différents sites.
2. Intégration dans le plan directeur cantonal des mesures ayant une forte incidence sur l'espace et l'environnement.
3. Réalisation des différents projets de construction.

Interdépendances/objectifs en concurrence

- Classement de terres agricoles en zone affectée à des besoins publics / utilisation de surfaces d'assolement, le cas échéant
- Thème sensible (zone agricole, considérations politiques, communes concernées, etc.)
- Au sujet du financement: l'Office fédéral de la justice participe aux coûts de construction imputables à raison, au plus, d'un tiers pour les établissements d'exécution judiciaire et de la totalité (en règle générale, quelque 60 %) pour les établissements servant à la détention administrative au sens du droit des étrangers. De surcroît, les «indemnités» (par personne détenue et par jour) versées par les cantons mandants constituent une contribution, au pro rata, aux frais d'entretien ainsi qu'à l'amortissement du capital investi et aux charges d'intérêt. (Cantons concordataires: Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Berne, Lucerne, Obwald, Nidwald, Schwyz, Soleure, Uri et Zoug, signataires du Concordat de la Suisse du Nord-Ouest et de la Suisse centrale sur l'exécution des peines et mesures).

Etudes de base

Stratégie de l'exécution judiciaire 2017-2032

Indications pour le controlling

Classement en zone à bâtir ou changement d'affectation

Concentration des sites de la Haute école spécialisée bernoise

Objectif

Les départements de la Haute école spécialisée bernoise (BFH) seront concentrés sur le moins de sites possible de manière à donner un véritable visage à l'école.

Objectifs principaux: C Créer des conditions propices au développement économique

Intervenants

Canton de Berne	DTT / OMC
Confédération	SEFRI
Communes	Berne Berthoud Biel / Bienne
Tiers	Haute école spécialisée bernoise
Responsabilité:	DTT / OMC

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
- A moyen terme entre 2023 et 2026
- Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination réglée

Mesure

Les départements de la Haute école spécialisée bernoise doivent être regroupés. Les départements Architecture, bois et génie civil (ABG) et Technique et informatique (TI) seront réunis dans un nouveau bâtiment situé à proximité de la gare de Bienne. Le département Gestion, santé, travail social (GST), la Haute école des arts de Berne (HEAB) ainsi que l'unité Rectorat et services (RSR) doivent en outre être regroupés dans un nouveau bâtiment situé sur le site de Weyermannshaus est, à Berne.

Démarche

Le nouveau bâtiment destiné à la première étape de la concentration des sites à Bienne est intégré dans le quartier de la gare, de manière optimale sur les plans de l'urbanisme et du trafic routier (décisions du Grand Conseil relatives au crédit d'étude [2014] et au crédit de réalisation [2017], prise de possession des locaux à l'automne 2022 – voir au verso pour le périmètre du campus).

Le campus installé sur le site de Weyermannshaus est, à Berne, sera intégré de manière optimale sur les plans de l'urbanisme et des transports dans le PDE qui englobe le périmètre. La prise de possession des locaux est prévue pour 2026.

Coûts:	100%	240'000'000 fr.
Prise en charge:		
Canton de Berne	79%	190'000'000 fr.
Confédération	17%	40'000'000 fr.
Régions		fr.
Communes		fr.
Autres cantons		fr.
Tiers	4%	10'000'000 fr.

Financement de la part du canton de Berne

Type de financement:

- A charge du compte de fonctionnement
- A charge du compte des investissements
- Financement spécial:

Attestation de financement:

- Contenu dans le plan intégré «mission-financement»

Remarque: Il s'agit des coûts relatifs à la première étape du projet, la seconde étape n'étant pas encore suffisamment concrète.

Interdépendances/objectifs en concurrence

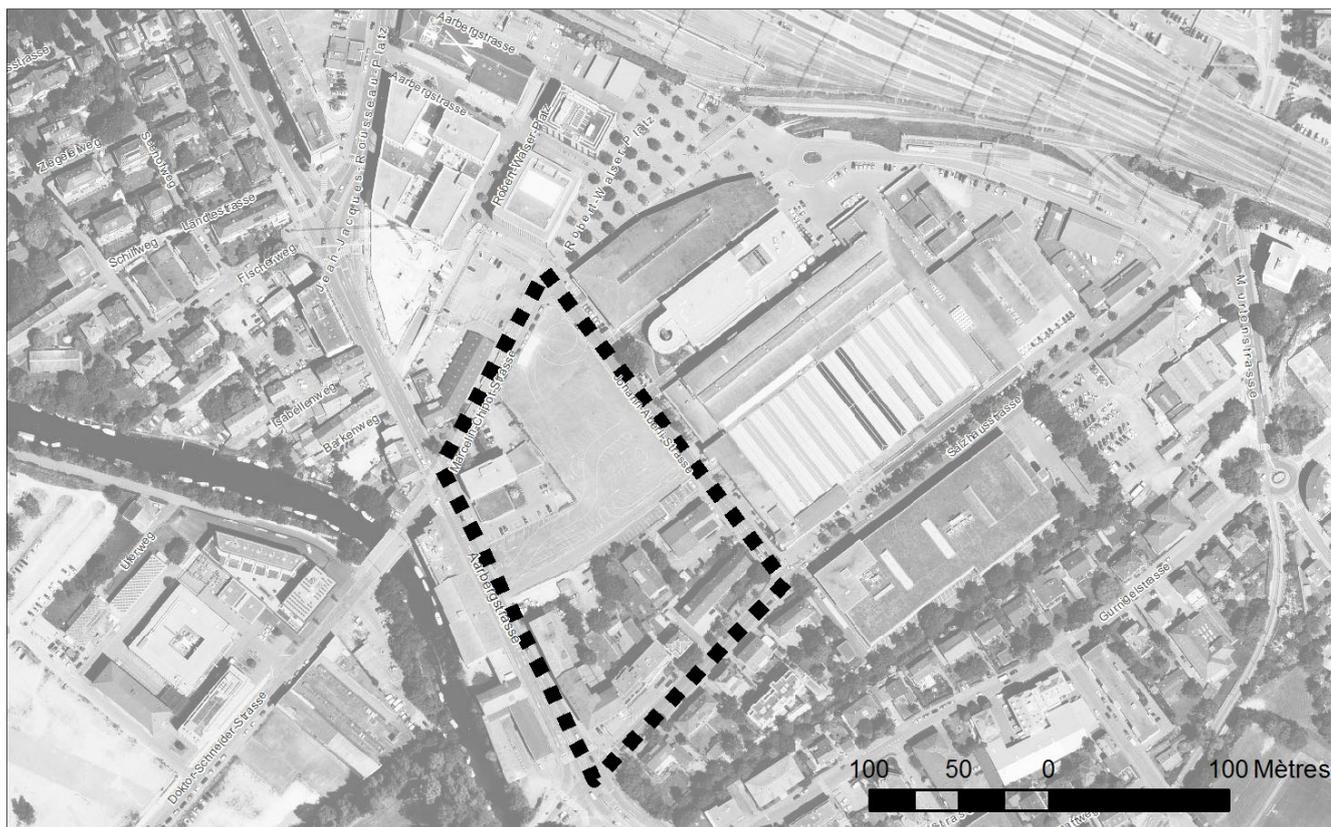
Etudes de base

- Rapport du Conseil-exécutif du 2 novembre 2011 sur la concentration des sites de la Haute école spécialisée bernoise (le Grand Conseil en a pris connaissance le 22 mars 2012 en l'assortissant de déclarations de planification).

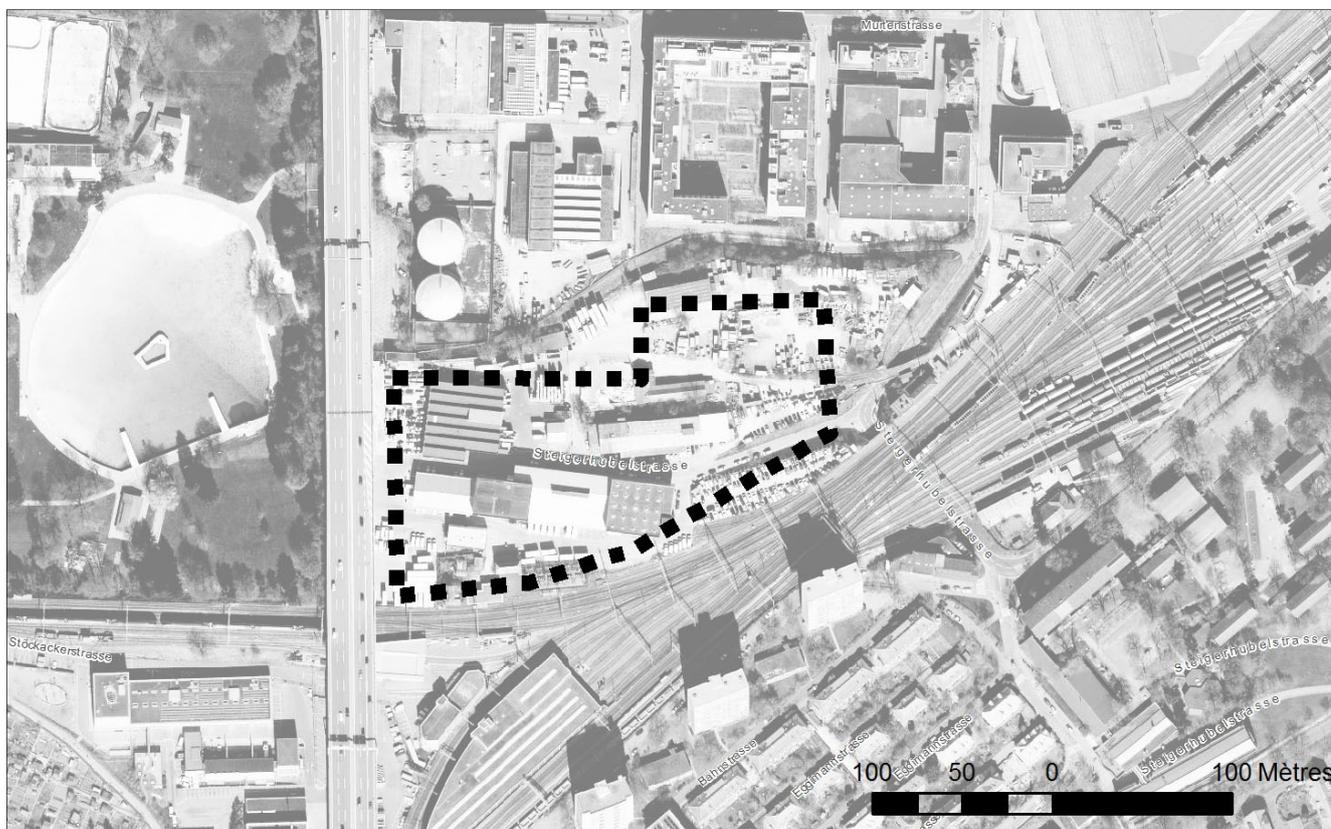
- Rapport du Conseil-exécutif sur la concentration des sites de la Haute école spécialisée bernoise, analyse des sites de Berne et de Berthoud du 9 décembre 2015 (le Grand Conseil en a pris connaissance le 1er juin 2016).

Indications pour le controlling

Périmètre des campus des Hautes écoles



Campus à Biel / Bienne



Campus sur le site de Weyermannshaus, à Berne

Garantir le traitement public des eaux usées

Objectif

Le traitement public des eaux usées doit être garanti en tout temps et à long terme. Des stations d'épuration des eaux usées (STEP) en nombre suffisant et sises aux emplacements adéquats assurent une protection des eaux à la fois écologique et économique.

Objectifs principaux: C Créer des conditions propices au développement économique
E Préserver et valoriser la nature et le paysage

Intervenants	Réalisation	Etat de la coordination en général:
Canton de Berne	<input type="checkbox"/> A court terme jusqu'en 2022	Coordination réglée
OACOT	<input type="checkbox"/> A moyen terme entre 2023 et 2026	
OAN	<input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	
OED		
OPC		
Confédération	Office fédéral de l'environnement	
Régions	Conférences régionales	
	Toutes les régions	
Communes	Communes concernées	
Autres cantons	Cantons voisins concernés	
Tiers	Organisations régionales d'assainissement	
Responsabilité:	OED	

Mesure

La fiche de mesure met en évidence les besoins en matière de coordination spatiale qui se dégagent des planifications régionales des STEP. L'OED définit, en collaboration avec les détenteurs de STEP (communes et organisations régionales) ainsi qu'avec les cantons voisins concernés, les sites d'implantation des STEP nécessaires pour garantir à long terme un assainissement écologique et économique, et détermine les besoins en matière de coordination qui en découlent. Pour ce faire, il se fonde sur les planifications régionales. L'OED veille à ce que de telles planifications soient entreprises, soutenues financièrement (fonds pour l'assainissement) et mises en œuvre.

Démarche

S'agissant des besoins en matière de coordination spatiale qui se dégagent des planifications régionales des STEP, trois cas de figure sont possibles:

1. Emplacements de STEP pour lesquels les besoins en matière de coordination sont connus. Il faut faire la distinction entre deux cas de figure: Pour les STEP maintenues mais requérant une extension, les détenteurs veillent, en collaboration avec l'OED, à ce que l'espace nécessaire soit disponible. Par ailleurs, ils garantissent en tout temps et à long terme un assainissement conforme aux dispositions légales. Pour les STEP qui, selon les études régionales, nécessitent un raccordement à une autre STEP, les communes ou les organisations régionales sont responsables de la réalisation du raccordement en tant que détenteurs des installations. Dans les périmètres concernés, requérant une coordination, tous les projets de construction doivent tenir compte des répercussions possibles sur les conduites de raccordement de STEP.
2. Emplacements de STEP sans besoin de coordination: pour les STEP qui doivent, à moyen terme, être maintenues au même endroit et qui ne requièrent pas d'extension, les détenteurs garantissent en tout temps et à long terme un assainissement conforme aux dispositions légales. Pour les STEP dont la fermeture a été décidée, les détenteurs des installations sont responsables de la réalisation des raccordements. L'OED leur apporte son soutien pour la mise en œuvre rapide des mesures; les projets de raccordement peuvent bénéficier de ressources provenant du fonds cantonal pour l'assainissement.
3. Emplacements de STEP pour lesquels les besoins en matière de coordination ne sont pas encore connus: l'OED veille, en collaboration avec les détenteurs de STEP ainsi qu'avec les cantons voisins, à ce que des études régionales ou études de raccordement soient, en fonction des priorités, entamées, soutenues financièrement (fonds pour l'assainissement) et mises en œuvre. Il se peut que des besoins de coordination apparaissent par la suite, que ce soit pour une STEP à laquelle d'autres stations doivent être raccordées ou pour le couloir des conduites de raccordement.

Interdépendances/objectifs en concurrence

- Maillage serré, par endroits, des stations d'épuration
- Coordination avec l'espace réservé aux cours d'eau, la revitalisation, les réserves naturelles, l'urbanisation, les projets routiers, etc.
- Disparités parfois importantes entre les dates de mise en service des STEP, à prendre en compte lors de la coordination des projets de construction

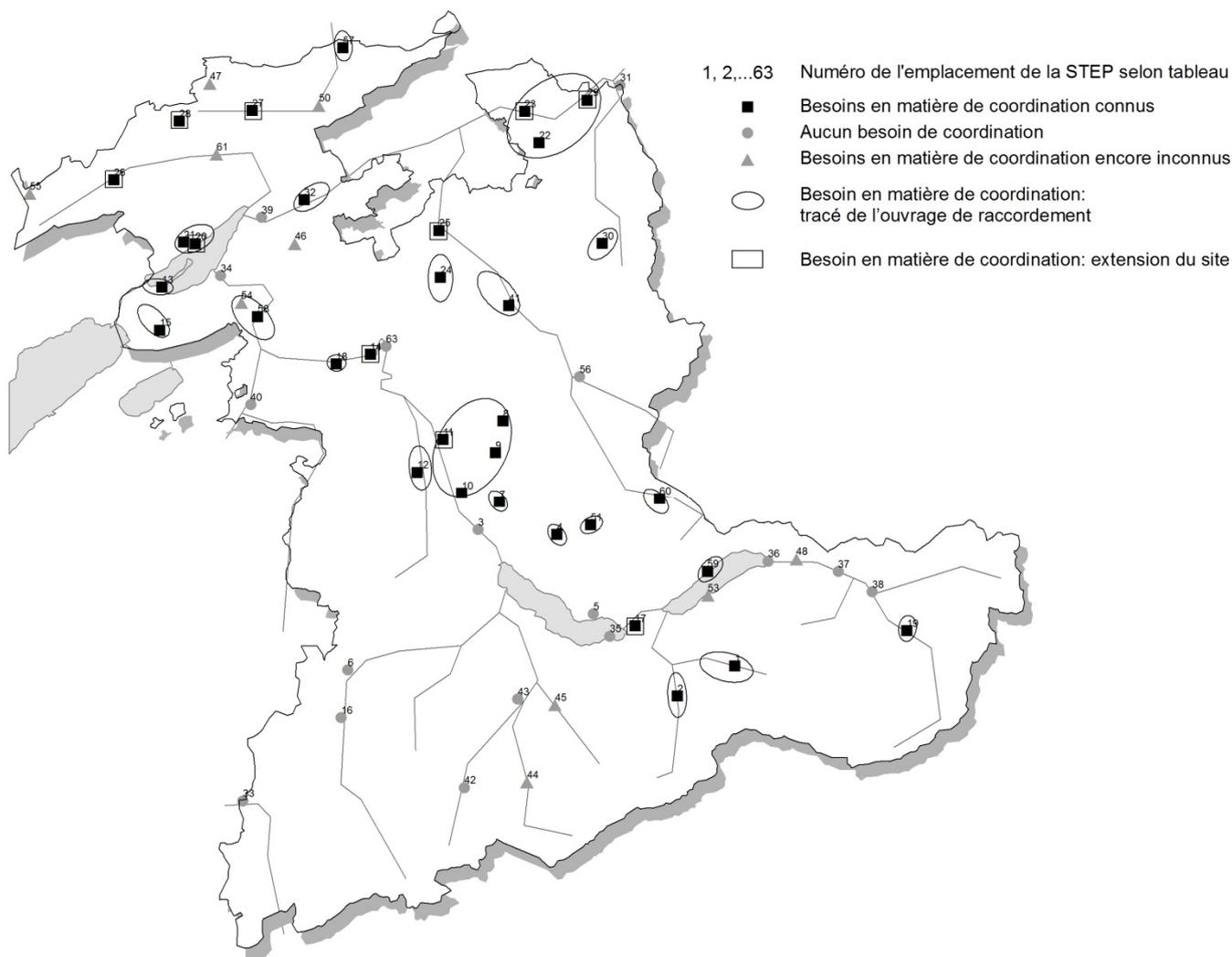
Etudes de base

- Plan sectoriel d'assainissement – programme de mesures 2017 à 2022
- Législations fédérale et cantonale en matière de protection des eaux
- Etudes régionales ou études de raccordement concernant les STEP
- Massnahmen zur Elimination von Spurenstoffen, rapport de l'OED
- Carte de la protection des eaux et réseau hydrographique GNBE

Indications pour le controlling

Utilisation de subventions cantonales lors de la fusion de STEP ou pour améliorer le rendement de STEP existantes (fonds pour l'assainissement)

Garantir le traitement public des eaux usées: besoins en matière de coordination pour les sites d'implantation des STEP publiques (exploitées toute l'année, > 200 équivalents-habitants)



Légende du tableau ci-après:

N°: numéro sur la carte; n° STEP: numéro de la STEP selon l'OFEV;

EC: état de la coordination (IP = information préalable; CC = coordination en cours; CR = coordination réglée)

Emplacements de STEP pour lesquels les besoins en matière de coordination sont connus

N°	Nom de la STEP	N° STEP	Besoins en matière de coordination	EC
1	Grindelwald	57600	L'emplacement n'est pas optimal du point de vue de la protection des eaux. Une solution régionale avec les STEP de Lauterbrunnen et d'Interlaken est à l'étude pour la période qui débutera en 2035. Il y a lieu de garantir le tracé de la conduite de raccordement Grindelwald-Interlaken. Source: étude régionale, Interlaken (2010).	CC
2	Lauterbrunnen	58400	L'emplacement n'est pas optimal du point de vue de la protection des eaux. Une solution régionale avec les STEP de Grindelwald et d'Interlaken à l'étude pour la période qui débutera en 2035. Il y a lieu de garantir le tracé et de réaffecter la galerie (énergie hydraulique) pour la conduite de raccordement Lauterbrunnen-Interlaken. Source: étude régionale, Interlaken (2010).	CC
4	Teuffenthal	94000	L'emplacement n'est pas optimal du point de vue de la protection des eaux. Il existe un projet de raccordement à la STEP du lac de Thoune pour 2020. Source: étude de raccordement, Teuffenthal.	CR
7	Bleiken	60400	La STEP n'est pas rentable et l'emplacement n'est pas optimal du point de vue de la protection des eaux. Un raccordement à la STEP de l'Unteres Kiesental est prévu pour 2021. Il y a lieu de garantir le tracé de la conduite de raccordement, et d'envisager la fermeture d'autres petites STEP dans le périmètre considéré. Source: étude de raccordement, Bleiken-Unteres Kiesental (2017).	CR

8	Grosshöchstetten	60800	L'emplacement n'est pas optimal du point de vue de la protection des eaux. Un raccordement à la STEP de l'Unteres Kiesental est prévu. Il y a lieu de garantir le tracé de la conduite de raccordement. Source: étude régionale, Kiesental (2017).	CR
9	Kiesental (oberes)	60700	L'emplacement n'est pas optimal du point de vue de la protection des eaux. Un raccordement à la STEP de l'Unteres Kiesental est prévu. Il y a lieu de garantir le tracé de la conduite de raccordement. Source: étude régionale, Kiesental (2017).	CR
10	Kiesental (unteres)	61100	Le site actuel est maintenu; en raison du raccordement aux STEP de Grosshöchstetten et de l'Oberes Kiesental, une extension est nécessaire. Il y a lieu de garantir le tracé des conduites de raccordement (cf. ch. 8 et 9). Source: étude régionale, Kiesental (2017).	CC
12	Gürbetal	86900	L'emplacement n'est pas optimal du point de vue de la protection des eaux. Une extension pour l'élimination des composés traces est nécessaire. Un raccordement à la STEP de la région de Berne est également à l'étude. Si cette solution est retenue, il y aura lieu de garantir le tracé de la conduite de raccordement Kaufdorf – Toffen. Source: étude de raccordement, Gürbetal - STEP de la région de Berne (2018).	CC
13	Cerlier	49200	La STEP n'est pas rentable et une solution régionale avec les STEP de Marin et du Landeron est envisageable. Une coordination des activités dans le secteur Le Landeron-Marin-Cerlier est nécessaire. Source: étude régionale, Seeland (2012).	CC
14	STEP de la région de Berne (ARA Région Bern AG)	35100	Le site actuel est maintenu. Les extensions (étape supplémentaire de traitement pour l'élimination des composés traces, canaux de transport; cf. n° 12 et 18) doivent être coordonnées avec le développement du milieu bâti adjacent. Sources: , études de raccordement, Gürbetal (2018) et Wohlen (2018).	CR
15	Anet-Müntschemier	49602	L'emplacement n'est pas optimal du point de vue de la protection des eaux. Un raccordement à la STEP de Marin est à l'étude. Un raccordement à la STEP de Morat a été exclu. Une coordination avec les activités à incidence spatiale est nécessaire. Source: étude régionale, Seeland (2012).	CC
17	Interlaken	59300	Le site actuel est maintenu. Des extensions sont nécessaires en cas de raccordement des STEP de Grindelwald et de Lauterbrunnen, et doivent être coordonnées avec le développement du milieu bâti adjacent. Source: étude régionale, Interlaken (2010).	CR
18	Wohlen	36000	L'opportunité d'un raccordement à la STEP de la région de Berne est à l'étude. Les responsables de la STEP de Wohlen privilégient cette solution, qui nécessite une coordination des mesures avec le plan d'évacuation de Berne ouest. Source: étude de raccordement, Wohlen - STEP de la région de Berne (2018).	CC
19	Guttannen-Ruebgarti	78200	Tant le maintien de la STEP que sa fermeture sont envisageables. La fermeture de la STEP, exposée aux dangers naturels, en faveur d'une solution centralisée est envisageable.	CC
20	Douanne (Am Twannbach)	74000	La fermeture de la STEP et le raccordement à la STEP du Landeron ont été décidés. Source: étude de raccordement globale des STEP du Plateau de Diesse (2007) et de Douanne, étude sur l'avenir de la STEP de Douanne (2017).	CR
21	Prêles	72500	L'emplacement n'est pas optimal du point de vue de la protection des eaux. Un raccordement à la STEP de Douanne, en direction de La Neuveville, est prévu. Il y a lieu de garantir le tracé de la conduite de raccordement en direction de Schnemelz. Source: étude de raccordement globale des STEP du Plateau de Diesse (2007) et de Douanne, étude sur l'avenir de la STEP de Prêles (2018).	CR
22	Herzogenbuchsee	99400	L'emplacement n'est pas optimal du point de vue de la protection des eaux. Une extension pour l'élimination des composés traces est nécessaire. Un raccordement à la STEP ZALA est à l'étude, et il y a lieu de garantir le tracé de la conduite de raccordement. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017), étude de la région de la Haute-Argovie (2018).	CC
23	Wangen-Wiedlisbach	99200	Une solution régionale avec la STEP de Herzogenbuchsee et la STEP ZALA est actuellement à l'étude. Il y a lieu d'assurer la coordination avec le développement du milieu bâti adjacent et de garantir le tracé de la conduite pour un éventuel raccordement à la STEP ZALA. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017), étude de la région de la Haute-Argovie (2018).	CC
24	Moossee-Urtenenbach	41100	L'emplacement n'est pas optimal du point de vue de la protection des eaux. Une extension pour l'élimination des composés traces est nécessaire. Diverses solutions sont examinées sous les angles financier et juridique ainsi que du point de vue de leur impact sur l'environnement. Il y a lieu de garantir le tracé en vue d'un éventuel raccordement à la STEP de Berthoud-Fraubrunnen. Le processus de décision est en cours. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017), étude régionale (2018).	CC
25	Berthoud-Fraubrunnen	40100	Le site actuel est maintenu. Une extension pourrait se révéler nécessaire, suivant la décision qui sera prise dans le cas de la STEP de Moossee-Urtenenbach (ch. 24). Une coordination avec le développement du milieu bâti adjacent est nécessaire. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017), étude régionale (2018).	CC

26	Saint-lmier	44800	Une éventuelle extension destinée à l'élimination des composés traces doit être coordonnée avec le développement du milieu bâti adjacent. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017).	CC
27	Tavannes	69600	Une éventuelle extension destinée à l'élimination des composés traces doit être coordonnée avec le développement du milieu bâti adjacent. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017).	CC
28	Tramelan	44600	Une éventuelle extension destinée à l'élimination des composés traces doit être coordonnée avec le développement du milieu bâti adjacent. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017).	CC
29	ZALA	32101	Le site actuel est maintenu; les conséquences d'un éventuel raccordement des STEP de Dürrenroth, de Herzogenbuchsee et de Wangen-Wiedlisbach sont à l'étude. Source: étude de la région de la Haute-Argovie (2018).	CR
30	Dürrenroth	95200	Le raccordement à la STEP ZALA a été décidé. Il implique la garantie du tracé de la conduite de raccordement. Source: PGEE régional du syndicat de STEP Affoltern- Dürrenroth-Walterswil (2017).	CC
41	Moyen-Emmental	95600	Le site actuel est maintenu. Conformément au projet de révision de la loi (entrée en vigueur prévue au 1 ^{er} juin 2019), aucune mesure n'est nécessaire pour l'élimination des composés traces. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017), étude régionale (2018).	CC
51	Eriz-Linden	92402	Maintien ou raccordement à la STEP du lac de Thoune. L'opportunité d'un raccordement sera étudiée d'ici à 2020. Il y a lieu de garantir le tracé en vue d'un éventuel raccordement.	CC
57	Moutier-Roches	70400	Le site actuel est maintenu à moyen terme; une extension pour l'élimination des composés traces est toutefois nécessaire. Un éventuel raccordement à la STEP de Delémont constitue une option pour le long terme. Il y a lieu de garantir le tracé en vue d'un éventuel raccordement. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017), rapport sur l'élimination des micropolluants le long de la Birse (2017).	CC
59	Oberried b.l.	58902	Maintien ou raccordement à la STEP d'Interlaken ou à celle de Brienz. L'opportunité d'un raccordement sera étudiée d'ici à 2020. Il y a lieu de garantir le tracé en vue d'un éventuel raccordement.	CC
60	Schangnau-Bumbach	90600	La STEP n'est pas rentable et l'emplacement n'est pas optimal pour des raisons de protection des eaux. Un raccordement à la STEP de Langnau est à l'étude.	CC
6	Boltigen	79100	Le raccordement à la STEP du Lac de Thoune est prévu pour 2019. Il y a lieu de garantir le tracé en vue du raccordement. Source: projet de raccordement (2017).	CR

Emplacements de STEP sans besoin de coordination

N°	Nom de la STEP	N° STEP	Besoins en matière de coordination	EC
3	Lac de Thoune	94400	Aucun	CR
5	Beatenberg-Wang	57102	Aucun: la fermeture de la STEP est prévue pour 2019.	CR
16	Haut-Simmental	79400	Maintien de la STEP. A moyen terme, un raccordement à la STEP du lac de Thoune est exclu.	CR
31	Murg	34500	Aucun	CR
33	Gessenay	84300	Aucun	CR
34	Täuffelen	75100	Aucun	CR
35	Därligen	57500	Aucun: la fermeture de la STEP est prévue pour 2019.	CR
36	Brienz	57300	Maintien du site actuel, projet de nouvelles installations.	CC
37	Meiringen	78500	Maintien de la STEP actuelle.	CR
38	Innertkirchen	78400	Maintien de la STEP, exploitation des nouvelles installations dès 2018.	CR
39	Bienne	73300	Le site actuel est maintenu mais une extension pour l'élimination des composés traces est nécessaire. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017).	CR
40	Vallée de la Singine	66700	Le site actuel est maintenu mais une extension pour l'élimination des composés traces est nécessaire. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017).	CR
42	Adelboden	56102	Aucun	CR
43	Frutigen	56300	Aucun	CR
56	Langnau	90200	Aucun	CR
63	Worbental	36200	Le site actuel est maintenu mais une extension pour l'élimination des composés traces est nécessaire. Source: rapport de l'OED sur les micropolluants (2017).	CR

11	Münsingen	61600	Le site actuel est maintenu. Source: étude de la région du Kiesental (2017)	CR
32	Orpond	74600	Le site actuel est maintenu; des travaux de rénovation sont prévus.	CR
58	Niederried b.K.	30401	Aucun: la fermeture de la STEP est prévue pour 2018.	CR
46	Lyss	30600	Aucun	CR

Emplacements de STEP pour lesquels les besoins en matière de coordination ne sont pas encore connus

Il se peut que des besoins de coordination apparaissent par la suite, que ce soit pour une STEP à laquelle d'autres stations doivent être raccordées ou pour le couloir des conduites de raccordement.

N°	Nom de la STEP	N° STEP	Besoins en matière de coordination	EC
44	Kandersteg	56500	Encore indéterminé	IP
45	Kiental-Reichenbach	56700	Encore indéterminé	IP
47	Bellelay	70600	Encore indéterminé	IP
48	Brienzwiler	57400	Encore indéterminé	IP
50	Court	69000	Encore indéterminé	IP
53	Iseltwald	58200	Encore indéterminé	IP
54	Kallnach	30400	Encore indéterminé	IP
55	La Ferrière	43500	Encore indéterminé	IP
61	Sonceboz	44400	Encore indéterminé	IP

Préserver, valoriser et développer le site construit

Objectif

Le canton vise une urbanisation interne de qualité. L'aspect qualitatif doit faciliter l'acceptation des changements par la population et renforcer le lien identitaire des habitants avec le site. Le site construit contribue de manière déterminante à la qualité du milieu bâti et ses interactions avec l'environnement, la société et l'économie doivent être prises en considération dans les procédures d'aménagement et de construction.

Objectifs principaux: A Utiliser le sol avec mesure et concentrer l'urbanisation
D Valoriser et agencer les lieux d'habitation et les pôles d'activités de manière différenciée

Intervenants

Canton de Berne DTT
OACOT
SMH
Communes Toutes les communes
Tiers CPS

Responsabilité: OACOT

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
 A moyen terme entre 2023 et 2026
 Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination réglée

Mesure

Les autorités d'aménagement à tous les niveaux tiennent compte des valeurs culturelles, sociales et économiques de chaque site, dans le cadre de leurs activités à incidence spatiale et œuvrent en faveur d'une urbanisation et d'un habitat de qualité. La question de la qualité du site construit est prise en considération en temps utile et de manière adéquate dans les projets d'aménagement et de construction.

Démarche

Canton:

- Le canton tient compte des questions liées au site construit dans le cadre de ses projets d'aménagement et de construction et élabore les bases nécessaires à cet égard en temps utile.
- Le canton soutient les communes en élaborant des guides (p. ex. le guide «Le site construit en point de mire») et de par les activités de conseil de ses services.

Communes:

- Les communes tiennent compte des répercussions de leurs projets d'aménagement et de construction qui participent à la mise en œuvre du principe de l'urbanisation interne (notamment pour ce qui concerne leurs besoins en terrains à bâtir destinés au logement) sur le site construit et fournissent des indications à ce sujet dans le rapport au sens de l'article 47 OAT. Elles élaborent les bases nécessaires à cet égard.

Interdépendances/objectifs en concurrence

Promouvoir l'urbanisation interne (fiche de mesure A_07)

Etudes de base

- GAL «Le site construit en point de mire»
- GAL consacré à l'urbanisation interne
- GAL consacré au rapport au sens de l'article 47 OAT
- Inventaire fédéral ISOS
- Recensement architectural cantonal

Indications pour le controlling

Préserver et valoriser les paysages

Objectif

Le canton entend préserver les paysages particulièrement beaux ou ayant une grande valeur historique et accorder une importance accrue à une utilisation mesurée des paysages en général.

Objectifs principaux: E Préserver et valoriser la nature et le paysage

Intervenants

Canton de Berne	OACOT OCEE Office de la culture SPN
Confédération	Office fédéral de l'environnement
Régions	Toutes les régions
Communes	Toutes les communes
Autres cantons	Cantons voisins concernés

Responsabilité: OACOT

Réalisation

- A court terme jusqu'en 2022
- A moyen terme entre 2023 et 2026
- Tâche durable

Etat de la coordination en général:

Coordination réglée

Mesure

1. Les communes élaborent un plan d'aménagement du paysage sur la base des principes énoncés par le canton (cf. verso) à l'occasion de la révision de leurs plans d'aménagement local. Elles tiennent compte, ce faisant, des plans directeurs régionaux d'aménagement du paysage.
2. Le canton élabore des bases en vue d'encourager une politique cohérente en matière d'aménagement du paysage qui soit capable de s'adapter aux nouvelles exigences de la Confédération et de réagir à ses offres financières additionnelles.

Démarche

1. Les communes tiennent compte des exigences minimales en matière d'aménagement du paysage présentées dans le GAL intitulé «Exigences en matière d'aménagement du paysage au niveau communal» et les explications destinées aux spécialistes.
2. L'OACOT actualise le projet cantonal d'aménagement du paysage (PCAP) en collaboration avec les services spécialisés cantonaux et continue de le développer (jusqu'à la fin de 2019).

Interdépendances/objectifs en concurrence

Etudes de base

Articles 1 à 3 et 17 LAT; articles 64, 64a et 86 en relation avec l'article 9a, alinéa 1 (en particulier lit. b) LC

Indications pour le controlling

Principes concernant la matière d'appréhender le paysage dans l'aménagement local

Les communes sont tenues, de par la législation, de traiter de manière adéquate la question du paysage dans leurs procédures d'aménagement local. En effet, l'urbanisation ne saurait être dissociée des questions d'aménagement du paysage, notamment en ce qui concerne l'agrandissement de la zone à bâtir compte tenu des besoins en terrains à bâtir des quinze prochaines années, la délimitation de zones de hameau ou de zones de maisons de vacances ainsi que l'édiction d'autres plans. L'actuel plan d'aménagement du paysage doit être soumis à une évaluation et actualisé au besoin, ou alors, en l'absence de plan, il convient d'en élaborer un.

- 1) 1) Un inventaire du patrimoine paysager et naturel doit être dressé en guise d'état des lieux (ensemble du territoire communal, selon un degré de détail variant d'un espace à l'autre) et être représenté sous forme de plan-inventaire ou de plan indicatif. Les travaux peuvent se fonder par exemple sur des orthophotos, des visites sur le terrain ou les renseignements fournis par des personnes possédant de bonnes connaissances des lieux. Les principales données provenant du canton et de la Confédération ont été numérisées et peuvent être obtenues gratuitement à partir du géoportail du canton de Berne.
- 2) 2) Sur la base du plan-inventaire ou du plan indicatif, tous les contenus importants doivent être garantis dans la réglementation fondamentale (p. ex. plan des zones à protéger) afin qu'ils soient contraignants pour les autorités, voire pour tout un chacun (ensemble du territoire communal), dans la mesure où ils ne sont pas déjà suffisamment protégés par le droit supérieur.
- 3) 3) Un aménagement local minimal ne requiert certes pas forcément un plan d'aménagement du paysage ayant force obligatoire pour les autorités, mais il n'en reste pas moins qu'un tel plan est un instrument judicieux pour piloter l'évolution du paysage.