

# De l'adret à l'ubac

Tramelan en marches et en perspectives

TRAMELAN EN MARCHES ET EN PERSPECTIVES

DE L'ADRET A L'UBAC

# De l'adret à l'ubac

Tramelan en marches et en perspectives

*Un programme de réflexion prospective du Parc Naturel Régional du Chasseral  
coordonné par Pascal Amphoux, Contrepoint, Projets urbains, Lausanne  
dans le cadre de la révision du PAL de la commune de Tramelan*



# Sommaire

## Présentation

Contexte  
Enjeux  
Méthode  
Livret

## Marche 1 De l'adret...

## Marche 2 ... à l'ubac

## Perspectives

Un répertoire d'actions autonomes  
Urbanisme réglementaire  
et urbanisme transitoire  
Une matrice de coordination  
des enjeux et actions potentielles  
Vision prospective  
et cartographies potentielles

## Vers une image directrice

*ou*

Comment la commune de Tramelan peut relever  
les défis de la transition écologique

# Présentation

## Contexte

Au cours de l'année 2020-2021, la commune de Tramelan, en collaboration avec le Parc Naturel Régional du Chasseral, anime un programme de réflexion prospective sur son potentiel de développement et d'adaptation **dans le contexte de la transition écologique**, notamment en termes de "densification vers l'intérieur" et de mobilité dans le village. Cette démarche est développée en lien avec la troisième étape de la révision de son Plan d'Aménagement Local (PAL). Par cette approche novatrice, la commune de Tramelan inscrit l'avenir de son développement dans une démarche "durable".

Deux études sectorielles sont actuellement en cours d'élaboration, qui concernent la 3<sup>ème</sup> révision d'un secteur du PAL : l'une traite un volet urbanistique (aménagement des zones artisanales), l'autre un volet paysager ; toutes deux devant prendre la forme de documents techniques, applicables et contraignants, exprimés en termes d'urbanisme réglementaire et de plan de zones.

La présente étude vise à réintroduire les dimensions qualitatives – fonctionnelles, sociales et sensibles – de la vie quotidienne, des nouvelles pratiques de mobilité, de l'esprit des lieux ou de la perception du paysage. Cette approche sensible du territoire est conçue comme un accompagnement des approches techniques précédentes. Le but est d'alimenter la finalisation des documents normatifs et d'en orienter les choix potentiels en fonction des usages, des représentations et des imaginaires partagés par les tramelots.

Par exemple, il ne s'agit pas seulement de protéger les « objets du patrimoine » existant (les arbres emblématiques, les bâtiments historiques ou les vues pittoresques sur le paysage) mais de comprendre comment « faire patrimoine » avec les projets de développement économique ou industriel en cours ou à venir (comment inscrire ces projets dans un devenir écologique du territoire).

Pour cela, le Parc a souhaité identifier et valoriser les éléments de contexte qui apparaissent déterminants dans la définition de ce devenir : structures pérennes du paysage naturel et urbain, cheminements anciens et nouveaux, espaces publics existants, latents ou manquants, valeur historique, valeur d'usage et valeur de renouvellement de lieux ou de biens communs, etc. Comment ? En initiant une démarche d'implication des habitants, des acteurs et des élus dans ce processus d'identification et de valorisation, dont le présent document constitue le témoignage et la première pierre.

## Enjeux

Formellement, le Parc fait appel à un spécialiste pour une mission de suivi et d'accompagnement de la démarche. Deux enjeux ont constitué le point de départ de la commande :

1. **Alimenter le projet de révision du PAL** en y introduisant deux dimensions contextuelles majeures jusqu'ici non prises en compte :
  - o la dimension "*Paysage, natures et artifices*", en lien avec les enjeux de nature au village (repérage des motifs paysagers et des effets sensibles qui font l'esprit du lieu, en tant qu'outils de négociation, de conception ou de décision pour valider la légitimité de projets architecturaux ou paysagers) ;
  - o la dimension "*Cheminements, Espaces publics et nouvelles mobilités*", en lien avec les enjeux de sociabilité du village (repérage de la nature et de l'organisation des espaces publics dont la réhabilitation ou le prolongement de l'existant constituent le fondement de la valeur d'usage de la commune).

1. **Initier une démarche citoyenne pour Tramelan**, en mettant en œuvre une méthode de « récit du lieu », qui consiste à équilibrer et croiser les paroles respectives de trois types d'acteurs – des habitants, des experts et des élus, pour :
  - o *partager les représentations* du patrimoine (au sens du cadre de vie) et identifier des enjeux de territoire à bref, moyen et long terme ;
  - o *extrapoler des actions potentielles* permettant à la fois de « faire patrimoine » et de répondre aux stratégies et injonctions de la densification et de la transition écologique.

## Méthode

Pour cela, deux marches collectives d'une quinzaine de personnes ont été organisées, sur deux secteurs géographiques différents, en deux fois deux temps : la marche proprement dite et un atelier de synthèse<sup>1</sup>.

- o Au cours de la **marche exploratoire**, les participants sont invités à raconter "leur commune", par la parole et/ou par la photographie, en décrivant, discutant ou faisant partager leur expérience, leurs observations ou leur compréhension du lieu. Les usages des espaces, les pratiques personnelles, le type de fréquentation, les points positifs ou négatifs de l'itinéraire proposé et négocié par le groupe lui-même, sont autant de sujets qui sont abordés.
- o Les propos recueillis sont ensuite remis en discussion et en perspectives au cours d'un **atelier rétrospectif** consistant, sur un document cartographique représentant la commune et l'itinéraire parcouru, à retranscrire, annoter, esquisser, dessiner, imaginer... toutes sortes de manières de "faire patrimoine"<sup>2</sup>.

Le matériel ainsi récolté est ensuite transcrit, déconstruit et reconstruit, sous deux formes principales :

- o un **récit descriptif**, qui restitue au mieux les propos énoncés lors des marches, dans leur déroulé : il prend une forme analogue à un "roman photo", où l'image accompagne le récit autant que le lecteur dans le territoire ; il préserve la chronologie des propos qui s'énoncent au cours de la marche ; il s'efforce de révéler la diversité des points de vue, partagés ou divergents, bien connus ou oubliés, majeurs ou mineurs ; met à mesure en exergue les propos récurrents ou les questions émergentes qui sont partagées par le plus grand nombre après un moment de débat ;
- o un **récit interprétatif**, qui extrapole à partir de ce travail de restitution des marches et débats, des problématiques à creuser, des lieux à investir et surtout des enjeux à assumer dans la programmation des actions : il prend la forme d'une vision prospective du devenir de la commune, qui par l'énonciation écrite comme par l'esquisse cartographique, prend une valeur programmatique ou projectuelle opératoire pour resituer, alimenter ou orienter les options réglementaires en cours d'élaboration.

---

<sup>1</sup> La première étape de cette démarche a consisté à inviter la population à s'exprimer sur un mode inédit, en organisant sur place une série de "marches commentées" impliquant des groupes composés de spécialistes, de représentants politiques, d'associations et d'habitants. Cette technique pilotée par un spécialiste a permis de recueillir un récit « polyglotte » (émanant des paroles les plus diverses), dont la recomposition a donné lieu à la publication du présent livret.

Cette méthode, que nous avons développée et mise en œuvre avec Nicolas Tixier et le collectif BazarUrbain dans les contextes de projet urbain les plus variés, s'inspire de méthodes initiées dans les milieux de la recherche (*laboratoire Cresson, Grenoble*, [www.cresson.grenoble.archi.fr](http://www.cresson.grenoble.archi.fr)).

<sup>2</sup> D'un point de vue technique, les seules consignes données aux animateurs (comme d'ailleurs aux marcheurs au début de chaque marche ou atelier) consistent à rappeler que l'on poursuit trois objectifs :

- o susciter une expression spontanée (et non orientée) des représentations, des usages et des perceptions du territoire ;
- o révéler la diversité des points de vue et des vécus du lieu et les faire partager ;
- o faire émerger des problématiques transversales et en débattre.

## Livret

Les deux récits précédents font la structure de ce livret.

Il s'agit bien d'un "petit livre" – qui ne donne pas de leçon, **qui est accessible à tous**, que l'on peut commencer par le milieu ou par la fin, qui peut être lu par bribes ou intégralement, dans l'ordre ou le désordre, par souci d'information ou par simple curiosité, ...

C'est un petit livre ensuite au sens il ne doit pas être considéré comme le résultat d'un travail achevé mais comme un point de départ – qui marque sans doute une première étape, mais qui est conçu pour servir aux acteurs et responsables politiques de **tremplin pour approfondir le débat, lancer des études et concrétiser des actions**.

- Il n'a pas de prétention d'exhaustivité mais porte une ambition pragmatique et méthodologique majeure – réintroduire l'action la parole et l'imaginaire de *celui qui habite* le lieu comme fondement des procédures techniques d'aménagement du territoire.
- Il n'a enfin aucune valeur coercitive mais une forte valeur incitative – c'est un outil de discussion et de débat, un outil fondamentalement *politique* à ce titre, ouvert à celui qui veut bien s'en saisir – élu, acteur ou simple citoyen.

C'est un livret enfin, au sens où il pourrait jouer pour certains **le rôle d'une partition dans un orchestre**, aider à jouer tout seul ensemble. Par principe inachevé, ce document initie une démarche d'implication des acteurs individuels de la commune (privés, publics, petits propriétaires ou grands acteurs) dans la construction d'une vision partagée mais évolutive, qu'il s'agit de poursuivre sur d'autres modes, en fonction des orientations qui seront impulsées. Il ne donne donc pas de programme en soi, mais il est le document fondateur de toute la démarche à au moins trois titres<sup>3</sup>.

- D'abord il constitue un témoignage de ce qu'est la commune en 2020, avant que les développements nouveaux prévus sur le secteur des Lovières n'en transforment la dynamique. « Paroles données, paroles rendues ». En découvrant les textes qui y sont réunis, chacun peut, habitant ou expert, élu ou riverain, retrouver certains de ses propos, prendre acte de la parole de l'autre et s'accorder sur le partage d'une expérience commune diversifiée.
- Ensuite, il réunit un éventail de signes de ce que pourrait être la commune de demain.... En donnant à lire le conflit des interprétations, des opinions ou des perceptions sur les lieux les plus emblématiques ou les plus discrets du village, il ouvre le débat, fait émerger des usages, des ambiances ou des fonctions latentes, des envies, des non-dits et des évolutions possibles – autant de potentialités qu'il offre au concepteur, pour le projet.
- Enfin, il fournit aux élus ou aux maîtres d'ouvrage une matière vivante et concrète pour énoncer les enjeux fondamentaux de leurs propres projets, pour en orienter le programme et le cahier des charges sans toutefois le figer a priori. De l'analyse de cette matière ont ainsi été dégagés : une matrice de 9 "menaces et enjeux transversaux", une proposition d'articulation inédite entre urbanisme réglementaire et urbanisme temporaire, une vision prospective de la mutation du territoire de Tramelan à partir d'une transcription cartographique des marches et débats.

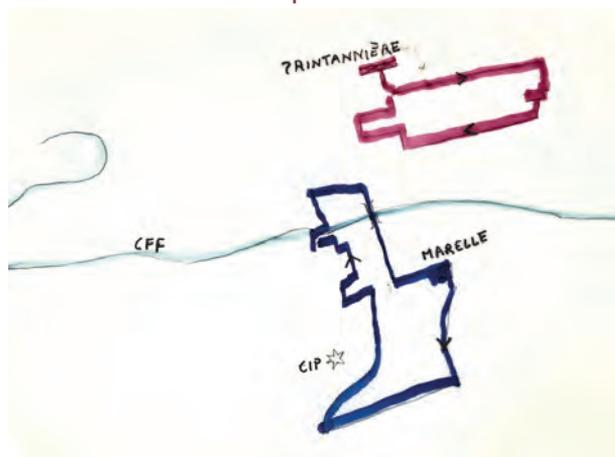
Pascal Amphoux  
juil. 21

---

<sup>3</sup> Dans tous les cas, la forme de restitution poursuit trois objectifs :

- restituer à tous les marcheurs participants une représentation tangible et surprenante (le livret) de ce qu'ils ont apporté (il ne s'agit pas d'un compte-rendu mais de la formalisation d'un imaginaire collectif),
- construire entre les acteurs différents une représentation partageable des éléments de "patrimoine" à protéger, ménager, mais aussi à créer ou constituer ;
- préfigurer un cahier des charges pour des actions à venir.

Marche 1  
En partant de la Printanière



# Marche 1

# DE L'ADRET...

DATE : SAMEDI 5 SEPTEMBRE 2020, 14.00

PARTICIPANTS :

DANIEL CHAIGNAT, Cinématographe, Instituteur retraité  
LILIANE CHAIGNAT, Association La Goutte d'eau  
CÉDRIC MERCIER, Contre-maitre Génie civil  
PIERRE MONNIER, Technicien d'exploitation, Retraité  
VALÉRIE PICCAND, Agricultrice  
FRANÇOIS ROQUIER, Entrepreneur  
MICHEL SCHAR, Constructeur de routes  
LARA SCHLUEP, mère de famille, mobilité scolaire  
MAGALI SCHMID, Parc régional Chasseral  
RICHARD VAUCHER, Entrepreneur  
FABIEN VOGELSPERGER, Directeur Parc régional Chasseral  
PIERRE-ALAIN VUILLEUMIER, Horloger

PHILIPPE AUGSBURGER, Maire de Tramelan  
GÉRALDINE GUESDON-ANNAN, Parc Régional Chasseral  
PASCAL AMPHOUX, Contrepoint, Lausanne





Il faut choisir un itinéraire, en passant par un maximum d'endroits, qui sont, pour vous, significatifs : des lieux, des passages, des situations, des vues..., que vous appréciez ou que vous n'appréciez pas, que vous aimez ou que vous n'aimez pas, qui fonctionnent bien ou qui de votre point de vue sont problématiques.

- L'idée n'est pas de se mettre d'accord sur ce qu'il faut faire ou ne pas faire, mais de révéler les qualités ou les défauts qui sont propres à ce territoire, pour les mettre en débat.
  - Donc, on peut descendre jusqu'à la grand-rue ?
  - A vous de choisir, à mesure que l'on chemine...
- La seule contrainte, c'est de partir d'ici – et d'y revenir !

- On y va ?



« Alors là, on commence par la plus forte pente !... C'est un chemin emprunté avant tout par les écoliers.

- Pas seulement. Moi j'habite au-dessus et souvent je l'emprunte pour descendre vers la gare ou la grand'rue, en rejoignant d'autres passages
- Oui mais ce qui est remarquable, c'est que celui-là, il est récent et complète le réseau des traverses existantes

### Ce chemin de l'école reprend la tradition des traverses d'origine

En plus, il y a un côté parc, c'est vraiment agréable. Avec ces deux arbres sur ce replat dans la pente, c'est magnifique ...

### Deux arbres sur un replat...

- Ils font comme "une porte" du collège... qui ouvre sur le paysage d'en face !
- On est sur le versant urbanisé, qui profite de la vue sur celui qui ne l'est pas, un versant nature et agricole – avec les champs, la forêt, la crête.

En montant, c'est une porte pour l'école, en descendant une fenêtre sur le paysage





Alors là, après le replat, on "tombe" littéralement sur le 26 mars ! Il y a des barrières sans doute mais il y a toujours des risques ici...

- Il n'y a encore jamais eu d'accident mais c'est limite...
- Oui, il n'y a pas de trottoir, ou tellement étroit...
- Cela reste une route et du coup les parents amènent leurs enfants en bagnole.



### La barrière, elle est comme "à fleur de route" !

- Là, vous tendez la main vous êtes directement sur la route.
- Il y a danger pour les gamins : il faut améliorer les chemins piétonniers, créer des petits chemins sécurisés, créer pédibus ou autre...
- Mais il faudrait surtout éviter que les enfants soient amenés en bagnole.



- C'est clair que c'est un secteur sensible à relever, la rue du 26 mars : ça croise quand même un chemin écolier, on le voit, et ça mériterait qu'on en régule la circulation.



### Moi, je suis pour généraliser le 30 à l'heure dans tout le village

- Oui, il y a déjà quelques cas où c'est trente à l'heure dans le village, cela serait aussi possible ici.
- Ce serait plutôt nécessaire.
- Il faut avoir le courage d'aller plus loin...
- Soit c'est à trente à l'heure partout, soit c'est rien.

**Ou du moins sur les axes horizontaux, ici au 26 mars et à la Grand'rue**



A la Printanière, il y a bien 300 enfants !

- C'est donc un quartier où il y a beaucoup d'enfants, qui passent tous par là pour aller à l'école. Les traverses débouchent directement sur le 26 mars ou sur la grand'rue et les enfants doivent passer par là !
- Il faudrait au moins marquer le débouché des traverses sur ces rues

Quand on était gosses, on pouvait descendre directement près de l'usine.

- Depuis le centre de requérants, avant on pouvait aller tout droit du nord au sud, sans faire des détours d'est en ouest.
- Si on veut que les gens aillent à pied, il faut des tracés directs et rapides - et ce sont les gosses qui les trouvent !

**Sans les traverses, ce sont  
des centaines de mètres  
à parcourir en plus**



Un des sentiers a été fermé, c'est un scandale !

- Certains chemins sont aujourd'hui des culs-de-sac.
- Oui. Une bonne dizaine de chemins de traverse ont disparu, parce qu'ils étaient sur des chemins privés ou alors parce qu'ils débouchaient sur la voie ferrée.
- Et pourtant, les traverses sont communales dans ces quartiers et c'est la voirie qui les entretient. Le déneigement se fait très bien, et ça c'est très bien - pour les écoliers notamment.



Personne ne pense à parler de sens unique ici ?

- Ni de zones de rencontre à 20 km/h, des espaces partagés, avec priorité piétonne.
- Il y a déjà des secteurs à Tramelan où c'est 30 km/h... Ce serait déjà un progrès !
- Dans tous les cas, il faut qu'un meilleur partage de la rue soit assuré entre le piéton, le vélo et la voiture
- Donc...



**les rues "partagées",  
et les traverses "piétonnes"**



Ici c'est un coin chaud de Tramelan !

- Il y a beaucoup de carrefours qui devraient être améliorés. Il faudrait les prendre un par un. Ça a déjà été étudié et les problèmes sont connus...
- Des chemins ont été priorités par des commissions de parents, mais tout le monde n'est pas d'accord... - et chacun met la priorité devant chez lui.
- Ce n'est pas possible de tout aménager selon le désir de chacun ! Il faut privilégier l'intérêt commun



Regardez, les rollers, les vélos électriques - et les trottinettes en ville... On en aura bientôt...

- On est dans un quartier d'habitation, ce devrait être possible de réduire la route au moins en dessinant une bande cyclable.
- et en signalant le débouché des traverses.

**Modérer le trafic, c'est faciliter  
tous les usages à venir  
de la mobilité douce**



Le quartier a été construit après que les tracés des routes aient été définis.

- On a regardé où mettre les maisons "autour des routes".
- Alors que pour les traverses, c'était l'inverse, elles pré-existaient et même pour les nouveaux quartiers, c'est le tracé des champs qui a été repris.



Les chemins d'école doivent être aménagés de façon simple et en dehors des voies de circulation - car les bagnoles, on ne pourra pas les enlever.

- Oui mais il y a aussi les chemins privés qui sont tolérés, que l'on peut emprunter, sans entrave, parce que c'est l'usage... On ne peut pas faire passer le droit coutumier avant le droit courant ?
- Ce serait dommage qu'on ne puisse pas valoriser les usages ou les coutumes...

**Entre le droit privé et le droit  
public, un droit d'usage**



Tout le quartier s'est fortement développé et beaucoup de gens partent travailler à l'extérieur.

- De 6h00 à 8h00, beaucoup de circulation sur cette route ! Mais c'est aussi le chemin de l'école. Donc : vers 7h30 / 8h00 – *conflit !*
- A midi, les gens qui rentrent et les flots de gamins qui sortent, il y a une forte concentration – *danger !*
- Et à partir de 16h00-17h00, on y arrive bientôt ici aussi – *bouchons !*

Dans le plan de zone, il a été décidé de ne pas rejoindre la route principale pour limiter la circulation. Mais c'est une voie d'accès importante.

- Et on n'est pas tous d'accord car la circulation aussi c'est important. Il faudrait faire une sortie de l'autre côté pour évacuer le grand trafic ailleurs.
- On peut vouloir éviter le transit comme résident mais la grand'rue est aussi saturée... Et on ne peut pas dire qu'on réduit ici si on ne trouve pas un moyen de décharge ailleurs...

**A la grand'rue, au 26 mars,  
il faut limiter cette circulation...  
Il faut trouver une solution !**

Tiens une vraie "fenêtre" sur le paysage !

- Dans le sens de la rue, c'est la route et le bitume, mais transversalement, c'est l'ouverture ! Non seulement avec les traverses, mais aussi avec des vues et des échappées sur le paysage naturel.
- Et l'on comprend bien que si cette zone bâtie s'est développée, c'est parce qu'elle bénéficie plein sud de la vue ouverte sur le versant non construit.



Cette maison mérite d'être remarquée.

- On aime ou on n'aime pas. Mais c'est une architecture singulière, une villa des années 60, et son inscription dans la pente est de belle qualité.
- Des bâtiments institutionnels ou industriels, mais aussi des habitations remarquables.

**Il y a à Tramelan  
un patrimoine architectural  
de toutes les époques**

- Un patrimoine architectural associé à un patrimoine paysager unique de vues et de traverses dans le sens de la plus grande pente



### La fameuse traverse !

De la rue, elle est à peine visible (il faut vraiment connaître).

- Mais quand on s'y engage, on a encore des vues sur le paysage d'en face...
- des vues plongeantes sur le village
- avec des ouvertures ou des échappées latérales, à gauche et à droite...



### Une prairie ouverte !

- Du côté gauche, une prairie, un grand pré...
- Ouvert à tous...
- Aux gens, à la lumière, au végétal, à la vue, ...



### Avec un compost partagé

- sans doute à l'initiative d'un propriétaire...
- Ce sont les propriétaires qui entretiennent les côtés de la traverse, et tout le monde en profite.

- Certains endroits situés au milieu des quartiers ne sont pas utilisés !
- On pourrait peut-être en aménager certains, avec des bancs publics, des bacs à sable, ...



### Et des espaces de réserve mi-privés, mi-publics

- Certains ont une valeur car ils sont en zone à bâtir mais on devrait pouvoir en profiter : mettre des bancs, des jardins ou simplement des bosquets, avec des essences locales.

Ces dents creuses sont des espaces communs, mi-privés mi-publics



Autre exemple du côté droit, c'est une parcelle privée...  
Mais ça donne une profondeur magnifique

### – une respiration au milieu des villas !



Et ce sont ces variations qui font l'agrément de ces traverses.

- Ce sont des raccourcis utiles et nécessaires, mais ce sont aussi de vrais plaisirs : celui-ci se rétrécit, s'enveloppe, cadre une vue, puis s'élargit, se dilate, s'ouvre à gauche ou à droite – il révèle en même temps la topographie et fait comprendre toute la géographie de Tramelan

### Un petit coin de nature dans le village



- On comprend l'Intérêt de garder quelques parcelles à l'usage public – rapport au paysage, aux vues, au réchauffement climatique... Il faut éviter de tout remplir et préserver quelques parcelles...
- Il serait intéressant de dézoner un terrain comme celui-là et de le mettre ailleurs dans des quartiers en train de se développer.



Concernant le terrain en zone à bâtir : c'est compliqué en raison du mode de vie actuel, de l'accès voiture, etc. Si on dézone ici, il faut en zoner un autre ailleurs.

- On veut une densification de l'espace urbain, mais ce n'est pas toujours possible.
- Certaines parcelles sont bloquées, pour des questions d'hoirie, de succession, etc. et finalement, tout le monde est satisfait que cela ne se construise pas. N'empêche que si on en avait les moyens ces deux-là constitueraient

### Une opportunité pour établir une continuité piétonne horizontale



Et là c'est bien d'avoir fait les escaliers, les arbres poussent, ça fait une arrivée magistrale sur le village, la vue est sublime...

**Mais il faudrait que cette  
traverse continue jusqu'à  
la grand'rue !**





Quelle dérupitée !

- On descend face à la pente, le village, bien dense, s'étire en longueur dans le creux du vallon, et le versant d'en face est vierge et nature.
- En plus on est plein sud, pleine lumière plein soleil !
- ... et au frais en même temps...

### **C'est que Tramelan devient attractif avec le réchauffement climatique**

- Et aussi à cause de la facilité d'accès automobile.
- C'est vrai, Tramelan est aujourd'hui très proche de Biemme, qui reste très cher.
- L'autoroute a été un point positif de ce point de vue, mais il faut reconnaître que ça a amené du trafic en plus et des problèmes de voirie.

### **La bagnole, c'est devenu le premier sujet de discussion, c'est fou !**



Un autre aspect de ces nouveaux quartiers, c'est leur aspect stérile et bétonné.

- Un des plus grands problèmes, c'est le parcage des voitures. Il y a de plus en plus de voitures...
- Et cela entraîne une imperméabilisation de surfaces de sol considérables, alors même qu'on vient habiter là pour la nature...
- Quand on voit ça, on se dit que l'on pourrait dégrapper des parties entières pour retrouver la pleine terre, ...

### **... reconquérir des surfaces d'ombre et garantir la porosité des sols**





« Ils m'ont posé une chicane et un candélabre de l'autre côté ! Regardez de quoi ça a l'air, juste devant l'entrée, chez moi !... »



A vouloir bien faire, on obtient parfois des résultats contraires. Si l'aménagement routier crée des bouts de trottoir inutilisables, entrave une entrée ou un stationnement logique, il ne crée plus que des obstacles.

- Regardez comment se parque le scooter, il y a un problème ...
- Et certains de ces obstacles sont même dangereux, erreur de conception des ingénieurs..., on connaît des cas d'accident mortel à moto.
- C'est vrai que ça circule ici, mais ceux qui roulent le plus vite, ce sont souvent les riverains eux-mêmes !...



Après, les gens construisent des parkings, à l'endroit précis où des traverses seraient utiles au piéton et où les vues sont magnifiques...

- Le développement du village c'est bien, mais la terre, ce n'est pas renouvelable ! Oui, il faut des industries, mais on n'a qu'un seul capital "terrestre". Oui, il faut modérer le trafic, mais il ne faut pas entraver les usages, ... Alors comment faire ?
- Il faut repenser le ralentisseur comme un espace utile et non seulement comme un obstacle :

### Planter un arbre, signaler une traverse, poser un banc...



Exemple. La plantation d'une ligne d'arbres entre ces rangées de garage pourrait servir de ralentisseur en rétrécissant le gabarit perçu de la voirie, mais aussi en apportant de l'ombre, du confort et du lien entre les habitations de la rue entière.

On dit que les gens se déplacent moins à pied qu'avant. Si on maintient les traverses, ça les incite à se déplacer à pied et peut-être à laisser la voiture pour les courses de moins de 1 km.



Ah, voilà le plus beau chemin piétonnier ! Il vient d'être refait. Cela redonne un charme au village.

- Ce serait bien d'en avoir partout.
- Oui mais le jour où il fait chaud je ne remonterais jamais par là. La minéralisation du sol, les tailles excessives rendent la chaleur trop importante en été. L'ombre améliore la qualité de l'espace public et l'ambiance générale de la rue.

**Seule la diversité d'ambiance et d'aménagement des traverses peut répondre aux variations des usages, des goûts ou des saisons**

Et là, c'est le chemin qui a été enlevé sur une propriété privée.

- C'est là que les gamins avaient fait leur propre sentier dans le talus à l'ouest de l'usine..., et l'usine l'a supprimé avec la construction nouvelle.
- Après, ils se sont frayés un passage dans le sous-bois de la propriété d'à côté, mais eux aussi ont fini par fermer l'accès.

Donc il y avait un chemin avant, il n'y en a plus. Il n'y a pas eu de réflexion, ni de droit de passage, ni de négociation...



*Et il y a beaucoup de cas comme ça.*

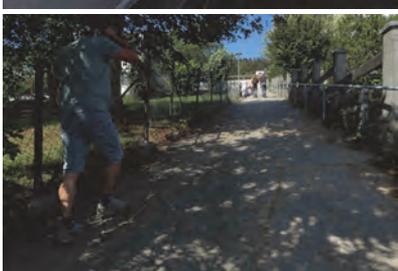
- Les traverses qui étaient sur du domaine privé ont disparu car les propriétaires se les sont appropriées.
- Elles ont disparu et cela oblige les habitants à faire de grands détours, souvent à prendre la voiture pour juste aller aux commis...
- On veut recréer un réseau de mobilité douce, il faut les retrouver

**Les traverses sont une forme urbaine historique dont on mesure aujourd'hui la valeur prospective**

*Et en remontant...*

Une traverse qui a été utilisée pendant 20 ou 30 ans prend une valeur d'usage quand même... Et juridiquement, il y a certainement des choses à faire...

- des usages à changer,
- des droits de passage à protéger,
- des formes de négociation à inventer,
- des intérêts publics et privés à cumuler...



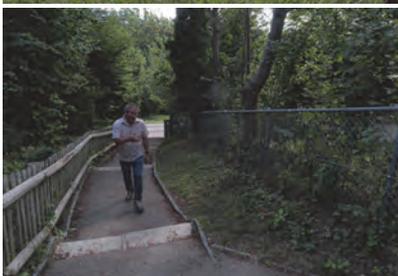
**La révision du PAL, c'est l'occasion unique de réintroduire de telles exigences**



C'est aussi une "dent creuse" ici ! Un terrain en attente, un espace de réserve...

- Au même niveau que tout à l'heure. Il y a de beaux terrains privés. On est dans le prolongement et la continuité horizontale des deux terrains de tout à l'heure.

**Une promenade piétonne longitudinale deviendrait possible s'il y avait négociation de droits de passage en même temps que de droits à bâtir**



Car c'est sûr, il va y avoir du tournus avec toutes ces maisons..., les maisons construites dans les années 70 vont bientôt être libres.

- Les traverses sont liées à l'aménagement des horizontales, il faut formaliser ce réseau...
- Il faut lier la mobilité des enfants aux traverses, les traverses aux rues, les rues à la route d'en bas et à la grand'rue... Et par là-même...

**préserver résolument tous ces petits coins secrets...**





« La réflexion est peut-être plus complexe qu'il n'y paraît. Tramelan est un village qui a du caractère. On pense que la construction, c'est le développement et on détruit ce caractère, je pense notamment au précédent qu'a constitué la piscine pour le développement du secteur...

- J'ai peur qu'au moment où on aura épuisé les dents creuses, on construise en face, sur les terrains agricoles, jusqu'à la piscine et au-delà. C'est la même chose aux Reussilles. Il n'y a plus de terrains à bâtir ! Alors on s'étend toujours plus loin vers l'extérieur, et on ferme les traverses à l'intérieur !
- Maintenant les traverses tombent souvent sur des culs de sac... Et il faut en reprendre une autre plus loin en faisant des parcours en baïonnette.

### Mais il faudrait qu'il y en ait partout pour que l'on puisse circuler librement à pied dans tout le village



*On revient au 26 mars...*

Je passe souvent par là... Mais au coin, je tremble car ça roule parfois à 50 ! Des personnes âgées avec déambulateurs qui se promènent. Les enfants, les poussettes, ...



Une fois c'est sûr, y'en a un qui va gicler !

- Il faudrait mettre un 30km/h, cela ne serait pas de trop.
- Les traverses sont donc très liées à l'aménagement



### Et le problème des mobilités est plus général...



- Il faut penser la mobilité globalement, pour tous les usagers, des enfants aux personnes à mobilité réduite, en passant par les travailleurs, les mamans, tous les habitants.
- Il faut connecter les rues horizontales avec les traverses piétonnes.
- Il faut penser aux nouvelles formes de mobilité, le vélo, la trottinette, la voiture électrique, le co-voiturage, qui est une ambition régionale, des bandes cyclables pour atteindre les lieux les plus vivants du village : la coop et la migros, la grand'rue, la gare, la passerelle...
- Et il faut penser la mobilité avec les plantations pour ralentir le trafic ou ombrager le cheminement...

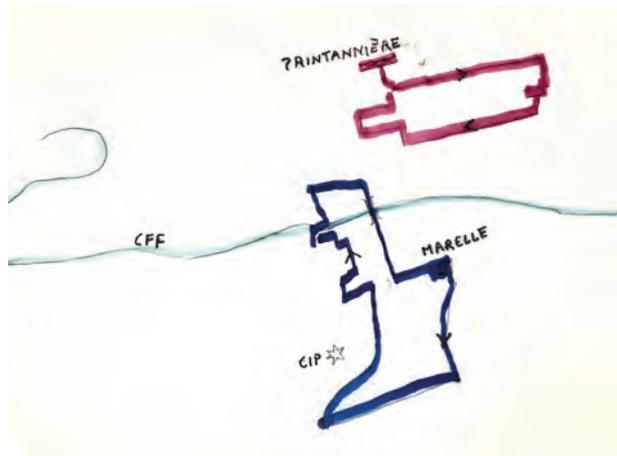
Planter des arbres c'est bien, mais il faut les entretenir...



- C'est pour ça qu'il faut donner à cet entretien d'autres raisons : on peut planter un verger ici, on peut composer un parc dans une dent creuse, mais on peut surtout accompagner la stratégie de mobilité !

**Les arbres peuvent qualifier le réseau des cheminements et accès aux lieux les plus vivants de Tramelan**





Marche 2  
En partant de la Marelle

# Marche 2 ... À L'UBAC

DATE : LUNDI 7 SEPTEMBRE 2020, 17.00

## PARTICIPANTS :

LUCIEN BÜHLER, Instituteur (retraité)  
EMMANUEL COMTESSE, biologiste  
ELISABETH COMTESSE, Pro Natura  
ISMAEL FAVRE, Conseil Général Tramelan  
ROMAIN FUERST, Parc régional Chasseral  
THIERRY GAGNEBIN, Economiste  
ALINE GERBER, Parc régional Chasseral  
JACQUES GIAUQUE, Géomètre  
JEAN-CHARLES JUILLARD, Entrepreneur  
MARC NUSSBAUMER, Spécialiste en assurances  
MAGALI SCHMID, Parc régional Chasseral  
DOMINIQUE SUISSE, Association de sauvegarde du patrimoine  
rural jurassien (ASPRUJ)  
MYRIAM TELLENBACH, Secrétaire  
OLIVIER VOUMARD, Directeur Précitrame Machine SA

PHILIPPE AUGSBURGER, Maire de Tramelan  
GERALDINE GUESDON-ANNAN, Parc Naturel Chasseral  
PASCAL AMPHOUX, Contrepoint, Lausanne





« La seule contrainte, c'est le point de départ et d'arrivée. Ici ! Après, il s'agit sur un trajet d'environ une heure de passer par les endroits qui vous paraissent les plus significatifs, heureux ou problématiques, par rapport aux questions d'environnement, de paysage, de modes de vie, de commodités, d'absurdités...

Le but n'est pas de juger de ce qu'il faut faire ou ne pas faire (même si vous pouvez émettre des avis), mais de repérer des qualités singulières qui font l'identité du village pour orienter des choix réglementaires qui pourront être faits à l'occasion de la révision du PAL ».

C'est parti !

« Ici, sur les bords de ce parking, il y a des familles, des parents, des enfants qui se réunissent sur le bitume autour des jeux de la Marelle.

- Certains arrivent en voiture, d'autres en vélo ou à pied.



### C'est étonnamment un vrai lieu de sociabilité

Alors, si on veut voir le village, on peut monter par le chemin des bornes et on ressortira par là-bas, on aura une vue d'ensemble...

- On est sur le sentier des bornes ? Mais c'est une voie très ancienne !
- Oui... C'est surtout la séparation entre Tramelan-dessus et Tramelan-dessous. C'est pourquoi il y a un "sentier des bornes", qui descend dans la forêt en face, qui traverse le village et qui remonte ici. Il y avait souvent des conflits entre les deux communes : les jeunes du haut n'avaient pas le droit de fréquenter ceux du bas...
- Le sentier fait pas mal de zigzags dans le village. Il correspond en partie aux traverses piétonnes de l'autre côté.
- Donc c'est une traversée historique de tout le vallon à préserver et valoriser

### Le chemin des bornes est une traverse historique, qui relie les deux versants

Mais là tout ce secteur va se transformer. C'est une zone industrielle que la commune a libérée pour son nouveau plan – un des deux plans de développement économique cantonal, avec celui de Saint-Imier.





Elle va se développer jusqu'à la lisière...

- Jusqu'à la lisière ?
- Oui. Avec le respect des distances à la forêt. Une entreprise de la place avec environ 200 employés nouveaux ou "qui migrent" – ce qui est assez intéressant au niveau du paysage industriel de Tramelan.



La plupart des terrains appartiennent encore à des agriculteurs. Ces surfaces ne seront pas agricoles dans la durée. Il y aura des négociations pour des échanges de terrain.

- Mais les monnaies d'échange sont rares ! C'est plutôt dans le cas de cessations d'activité que les négociations se font.
- Des nouvelles entreprises, c'est bien car cela crée de l'emploi, mais je suis mitigé pour ce bétonnage à outrance... Cela crée aussi des désagréments, au niveau du paysage, au niveau de la circulation, déjà saturée à certaines heures...



- Regardez les enfants monter. Il faut aussi savoir s'arrêter.
- C'est vrai. Le chemin permet de se rendre à la cabane de cynologie en passant par l'Arbalète. La route est pas mal utilisée par les promeneurs. A l'époque il y avait un portail qui obligeait les conducteurs à sortir de leur voiture. Maintenant il y a quelques véhicules qui passent. Mais l'idée, c'est en tout cas pas d'en faire une route traversante.

### Ça doit rester un chemin piéton – un chemin de traverse.



A l'origine faut bien voir que c'est tout éclaté, y'a des usines dans les quatre coins du village : à l'entrée, ici, là, en haut à gauche, en bas, à l'ouest, aux Reussilles. Donc une des singularités de Tramelan., ...

..., c'est cette fusion intime entre l'habitat et l'industrie





- Ça se voit dans le paysage : à droite les toits en cuivre, un toit vert un peu plus foncé à gauche, des bâtiments de taille et d'époques différentes.
- Y'a pas de friche industrielle ?
- Non, y'a plus de bâtiment disponible. D'où la nécessité de cette zone.
- Et pour développer il faut une zone qui soit vraiment bien desservie...

### Donc, c'est ici qu'on va développer la zone industrielle



- Mais il y a tout de même des bâtiments des années 50, des bâtiments désaffectés, d'autres bâtiments dignes d'intérêt, qui devraient être réhabilités.
- Y'en a aussi, c'est vrai, c'étaient souvent des ateliers d'horlogerie, qui ont été convertis pour d'autres usages, parce qu'ils n'étaient plus adaptés à la production et aux normes actuelles... Donc...

### Il y a aussi un réel potentiel de bâtiments à réhabiliter



Ça veut dire que tout le trafic passera par le pont et qu'ils utiliseront ces places de parc ?

- Oui. Tout le trafic se fera par le pont. Le pont, c'est central.
- Et là, ça va aller jusqu'à la lisière ?
- Non non, ça va s'arrêter à l'arrière du bâtiment, là où il y a le tuyau.



- Avant, y'avait le problème d'accéder à ce versant au niveau de la gare, avec le creux du vallon. Et maintenant, on peut regarder l'évolution du village.
- C'est quand même magnifique. Dès le moment où on a décidé « le site est là », l'accès était là !



- Est-ce que ce sera vraiment si magnifique, si on continue à développer de la sorte ?
- Question trafic par exemple... La route cantonale traverse le village. Donc c'est un problème - à longue échéance et depuis longtemps !..
- Il y avait eu un projet de faire un "périphérique", une route de contournement. Années 70. Finance. Crise horlogère... Les besoins ont été moindres..., et au canton, ils ont dit qu'il fallait faire un trait dessus !

Y'en a qui ont dit « il faudrait la mettre au nord », y'en a qui ont dit « il faut passer en souterrain ».



- Mais tout cela n'est plus d'actualité.
- On est à l'ère de la mobilité douce et des transports publics

### Comme grande traversée piétonne, le chemin des bornes devient une condition pour réhabiliter la grand'rue



On pourrait avoir l'idée de le mettre en valeur avec la plantation d'une haie ou d'une allée d'arbre. Mais maintenant se pose la question de savoir si c'est encore possible : le terrain a été vendu par la commune pour la construction de l'usine ?

- Non non. Le chemin restera communal même avec le développement économique régional.
- Ce serait bien de le mettre en valeur pour les gens qui s'y promènent, le rendre agréable.



- Oui, mais Il va déjà y avoir une plantation d'une très grande allée d'arbres à côté de l'usine, pour répondre aux normes de protection lumineuse en vigueur.
- Des panneaux solaires vont être posés sur le toit, le soleil va s'y refléter et cela risque d'éblouir les habitants. Il faut donc des arbres assez grands pour cacher ces reflets !
- Et pour estomper la présence et préserver l'unité verte de ce versant, face au versant urbanisé.



**De ce point de vue, c'est assez grand pour un "village de montagne" !**

Tramelan a un côté grande ville très marqué.

- La façade du village est très caractéristique et d'une grande qualité, qui contraste avec la nature autour. Une qualité urbaine d'ensemble face à une qualité agricole et naturelle
- C'est vrai, c'est frappant !
- Depuis ici, c'est très urbain alors que depuis le village, c'est l'inverse, on ne voit que la forêt, les pâturages et les prés...
- Pourtant, il y a de nombreuses dents creuses dans la ville de Tramelan. Mais depuis ici, elles ne sont presque pas apparentes !



Moi qui habite à Tramelan, je dirais que par endroit il n'y a pas de verdure..

- Vous diriez qu'on manque de verdure ?
- Non pas vraiment, puisqu'on a la forêt et la pleine nature à proximité. Au contraire j'aime bien ce côté-là. Mais c'est les deux ... Avoir la ville et la nature. Il y a la face urbaine et la face nature.
- Ce n'est pas une opposition, c'est une véritable complémentarité...



**Ce contraste entre le versant urbain et le versant nature, c'est tout Tramelan !**



Et c'est ce caractère de contraste qu'il faut préserver.

- Oui. Je dirais même que ce contraste entre l'adret et l'ubac, à Tramelan, est naturel !

## Il a toujours été "naturel" qu'il y ait du développement à Tramelan...

Le développement des zones d'activité s'est fait un peu au hasard à l'époque.

- Il y a bien quelqu'un qui prenait les décisions.
- Je ne sais pas si c'étaient des familles qui faisaient chacune un truc dans leur quartier, en fonction de ce qui existait déjà, mais ça s'intégrait à mesure.
- Il n'y avait pas de vision à long terme, pas de planification, mais chacun s'adaptait au fil du temps.
- Et si le résultat est de qualité, c'est parce que l'on perçoit cet ancrage historique du développement.



Depuis la lisière de la forêt, certains immeubles des années 60 sont bien visibles mais relativement bien intégrés.

- Des années 70-80 aussi...
- Ils font partie de l'identité bien sûr.
- Les blocs Kummer ne sont pas ceux qui s'intègrent le moins.
- Ils sont au recensement d'ailleurs



Aujourd'hui on planifie des zones pour essayer de contrôler le développement qui est trop rapide et on voit des bâtiments nouveaux surgir, qui ne font pas tous l'unanimité.

- C'est tout de même une architecture de qualité...
- ... et bien inscrite dans la pente du terrain.
- Oui, mais c'est là que ça déborde justement sur les champs et la zone agricole...



## La qualité architecturale est une chose, mais elle ne garantit pas la valorisation du paysage



Regardez. En dessus de la patinoire, ce sont les premières locatives. pour les personnes qui travaillaient,... modestes, mais très belles...

- Avec aussi les vestiges des cibles de Tramelan Dessus, y'avait deux stands. avec celui de Tramelan Dessous
- Et puis tout ça, c'est les années 60. C'est pas ceux qui s'intègrent le moins bien.

### Y'a quand-même une bonne intégration de certains bâtiments

- Oui.  
Si l'on fait abstraction de la patinoire !



Certains de ces bâtiments font partie du patrimoine.

- L'école primaire tout en haut, aussi années 60-70. Le terrain annexe autour reste réservé pour l'école pour l'agrandir éventuellement, ou pour faire autre chose...
- Mais pour le moment, c'est un espace commun, pour tout le monde

**C'est un espace de réserve,  
faut pas y toucher !**



Il y a eu une certaine folie des grandeurs quand la patinoire a été faite, dans les années 83-85. Elle aurait moitié moins de gradins, ça irait aussi !

- Oui mais Il y a une grande culture du hockey. Il y a des clubs qui viennent jouer jusque vers 10h30-11h le soir.
- Et les parkings construits pour l'usine sont aussi utilisés pour les matchs de hockey, pendant les heures de fermeture.

### **C'est un pas vers la mutualisation des parkings**

L'installation de cette centrale solaire est récente. Le but est d'avoir une production indigène d'énergie, mais il y a peu de consommateurs en raison du prix.

- Donc la commune rachète ce qu'elle ne vend pas !...
- Les panneaux solaires de la patinoire posent problème puisque les normes ne sont pas respectées en matière de réflexion lumineuse selon l'OACOT. Une allée d'arbre devra être plantée pour cette raison.
- On bien peut critiquer les normes, mais c'est tout de même rigolo qu'une allée d'arbres puisse être créée pour les compenser...



### **Une ligne d'arbres pour un grand toit producteur d'énergie... Energie et paysage peuvent être complémentaires.**



On continue...

**Ce qui est beau, ici,  
c'est l'absence d'aménagement dans  
les prés et pâturages  
– le dégagement !**

Même s'il y a des bancs...

- Il y a plusieurs bancs installés en lisière de forêt sans pour autant qu'il y ait des chemins d'accès bien marqués.
- C'est une qualité. ça veut dire que les gens sont attachés à cette vue, plus qu'à des aménagements particuliers

Historiquement ils donnaient des lopins de terre à tous les habitants et chacun nettoyait sa parcelle. C'est pour cela que c'est hyper « putzé ».

- De l'autre côté, sur le haut, il y a encore des arbres, des bosquets. Ici il n'y a rien.
- Il y a encore de l'alouette des champs aux Reussilles. Mais ici, je n'en ai jamais entendu !
- Cela dépend beaucoup de la fréquence de fauche, pour que ces espèces puissent nicher.
- Mais avec le développement prévu...
- C'est vrai, les gens y sont attachés et pour le moment il n'y a pas trop de réclamations par rapport à ce développement à venir. Avec la distance à la forêt, et les bâtiments qui ont une hauteur raisonnable, la vue ne sera pas trop gâchée.

**Finalement, on verra davantage  
les bâtiments depuis le village  
que depuis la lisière.**

- On aurait aussi pu prévoir un étage de plus à certains endroits afin de limiter l'emprise sur le terrain.
- Mais bon, c'est comme ça...



Pour les usines déjà construites, les places de parc ne devaient pas être intégrées au bâtiment

- C'était une exigence cantonale via le plan de quartier). L'entreprise était conçue "sans voiture" – mais sans prendre en compte la problématique du terrain agricole perdu pour créer les places à côté de l'usine.
- Mais dix ans plus tard, l'usine IMP qui va s'implanter juste à côté aura tous ses garages enterrés, pour une utilisation plus rationnelle du terrain.

## En 15 ans, c'est une philosophie complètement différente par rapport à l'utilisation du terrain.



Et c'est aujourd'hui en train de changer à nouveau : on revient au bâtiment sans voiture, mais ni dehors ni dedans...

- La réglementation commence à concevoir des avantages pour tous ceux qui s'engagent sur des programmes "zéro voitures",
- sur des logements ou des équipements qui sont accessibles à pied, à vélo, ...
- ou en transports publics.
- Il faut y penser.



Finalement, un programme ambitieux dirait :

**Développer l'industrie ? Oui !  
Mais à condition de :  
réintroduire l'alouette,  
préservier les vues,  
valoriser les dégagements  
et réduire l'usage de la voiture !**





Après, pour moi, ce qui est le symbole de Tramelan, c'est le CIP ! On aime on n'aime pas. Mais ça a quand même été un moteur...

### Le symbole de Tramelan, c'est le CIP

- Beaucoup de personnes de l'extérieur connaissent le CIP, mais pas le village de Tramelan.
- On peut venir en voiture, se parquer devant et ne pas visiter le reste du village.



Ça a été une grande chance pour la région. Tout le monde est très content ; cela amène du monde, il y a des cours de formation, une bibliothèque, une salle de conférence, des salles pour des réunions, un restaurant, des expositions, des manifestations...

### Cela amène une vie culturelle à Tramelan.

- Et au final, il vieillit assez bien
- Je dirais que c'est un bâtiment contemporain qui fait déjà partie du patrimoine architectural
- Le but était d'avoir un centre de formation qui ne ressemble pas à une école. D'où le programme composite qui mélange les usages et les usagers. Les employés des usines vont manger à midi. Le CIP est actif aussi le soir avec le restaurant et les parkings sont utilisés les week-end quand il y a des match de hockey...



### Grâce à lui, c'est une zone mixte et quand même dynamique

- Ce bâtiment est le résultat d'un concours d'architecture, il a été réalisé par un couple d'architectes valaisans très connus.
- C'est une construction singulière très intéressante du bureau Wenger et Wenger
- Ce bâtiment a été conçu et construit quand il n'y avait rien sur ce site.
- Mais maintenant, il y a de nouvelles constructions, et il faut de nouveau réfléchir à l'évolution de son utilisation de son implantation, de son rôle nouveau par rapport au développement du quartier...





## Il apparaît comme une île sur sa colline

Mais on voit bien qu'il va devenir le point d'aboutissement de l'axe majeur qui va distribuer tous les bâtiments nouveaux.

Cette usine à droite est aussi liée au CIP. Il y a des ateliers pour accueillir des personnes en réinsertion professionnelle / reformation (des ateliers de mécanique par exemple).

- Est-ce qu'il y a aussi des liens de ce type prévus avec la nouvelle usine qui se construira sur ce site ?
- Non, pas à ma connaissance. Mais ce serait intéressant. Le CIP est actif dans la région pour trouver des entreprises qui peuvent accueillir des ateliers de formation continue ou de reconversion professionnelle. C'est une grande chance pour la région.
- Il y a des liens directs entre l'économie et le rôle de centre de formation du CIP.

Donc il est très bien placé et sa position de tête de cette nouvelle rue des sports et de l'industrie peut en faire le point focal de mixité de tout le secteur, en même temps qu'un attracteur de toute la région

## D'où l'importance d'un traitement soigné, arboré, partagé de ce nouvel axe majeur

Pour l'accès au site, l'architecte avait présenté deux possibilités : deux routes d'accès depuis l'Est et l'Ouest, ou bien le pont.



C'est finalement le pont qui a fait l'unanimité. D'où la bonne desserte sans doute, mais aussi le risque aujourd'hui de saturation.

- Aux heures de fort trafic, il y a de tout. Faut raisonner "Jura bernois", c'est comme une grande agglomération, il peut y avoir des gens de Moutiers, de Delémont, de Bassecour, de Saint-Imier, de Biemme, des frontaliers, et puis d'autres qui de Tramelan vont à Biemme ou à la Chaux-de-Fonds, il y a des flux croisés. Donc... Comment réguler ?
- Je pense qu'on manque quand même d'offres de mobilité, de diversité, de collaboration interrégionale avec la France, ... pour remettre en place des démarches innovantes : le train, les bus, le vélo, le covoiturage...

### Il y a des incitations au covoiturage

- Il y a même des applications qui ont été développées.. Par exemple, ceux qui font du covoiturage doivent payer quelque chose et ce fonds est réattribué à ceux qui viennent en train, pour les aider à payer leurs abonnements. 'Y a pas mal de démarches comme ça. Mais ça ne résout pas tous les problèmes...

### ... et il faut bien un minimum d'accessibilité voiture dans une zone industrielle

L'économie permet de pérenniser l'emploi et le savoir-faire dans la région. Pour moi cela reste un défi pour ne pas devenir une ville dortoir.



L'industrie est nécessaire au village, c'est son histoire. Et pour rester compétitive, on doit diversifier les modes de déplacement mais sans condamner la voiture.

- On pourrait très bien imaginer que les entreprises qui s'implantent en fassent un gage de qualité de vie, d'urbanité, de mixité et d'image, qu'ils s'engagent à ne pas augmenter le nombre de véhicules, à mutualiser les parkings, à renforcer l'accessibilité directe à la gare (on est à 100 ou 200 m à vol d'oiseau), etc.
- Qu'ils fassent en sorte par exemple que ces routes parallèles (entre lesquelles vont se déployer les bâtiments industriels) soient traitées comme des espaces publics partagés, sur lesquels on passe en voiture certes, mais aussi à pied ou en vélo.

Il faut absolument leur faire perdre ce caractère routier, les planter d'alignements majestueux, prolonger en cela et systématiser les plantations qui ont été heureusement faites autour du CIP et sur les parkings déjà mutualisés avec les terrains de sports.



Que l'image de cette zone industrielle devienne celle d'une "urbanité naturelle"

Que l'on fasse des voiries automobiles de véritables espaces publics partagés





Ici, au moins, c'est un chemin de promenade toute saison. Il n'y a pas de voiture...

### **C'est un problème. Il n'y a presque rien qui soit adapté aux déplacements en vélo**



- On vient de le voir pour les enfants qui vont à la piscine. Il y a quand même un paradoxe : les parents amènent leur progéniture à l'entraînement en voiture !
- Si on n'avait pas été devant, ils les auraient même déposés jusque devant la patinoire.



- Le chemin de la Croix c'est la promenade « devant-ville », elle est connue des habitants de Tramelan.

### **Il y a le projet de planter une allée de grands arbres**

via le plan paysage...



- Des arbres c'est bien, ça fait de l'ombre si on veut se promener en été. Et ça permet de se reposer, de prendre l'air, pas loin du village.
- Pourquoi pas, ce serait un guide pour les gens qui se baladent, qui viennent du home.
- Ça ferait une perspective dans le paysage !
- Des points d'eau seraient aussi intéressants par exemple une fontaine.
- Il y a déjà des interventions artistiques, la sculpture tenségré du CIP, la stèle, il pourrait y en avoir d'autres...
- Ce sont des stèles de la paix, qui ont été construites et posées pour le Jubilé de Albert Gobat, prix Nobel de la paix qui vient de Tramelan. Et ce sont des artistes de Tramelan qui ont fait chaque stèle, etc.
- Donc c'est intéressant d'accentuer cet axe, qui va devenir un chemin d'accès majeur à la nouvelle zone industrielle.



- Et d'en souligner la ligne horizontale par une allée d'arbres, le ponctuer de points d'eau, de bancs ou d'interventions artistiques, réfléchir à la mobilité douce, et plus généralement à la structuration du paysage de ce versant à long terme...

### Ce chemin de la Croix, avec sa plantation, pourrait faire référence

- Il pourrait être prolongé et le principe de la plantation repris pour aménager les voies parallèles qui se densifient entre le complexe sportif et la nouvelle zone industrielle



En aparté, j'aimerais juste vous présenter... la rue du midi, qui est particulière à Tramelan.

- Elle commence par un locatif où vivaient les ouvriers, puis une usine, puis les villas des directeurs et des chefs d'atelier. Et au bout il y a l'école secondaire.
- Toute l'histoire du village sur une seule et même rue. A l'époque c'était la fabrique d'horlogerie Auguste Raymond. Maintenant ce sont des lofts.
- Des bâtiments qui sont tous de grande qualité architecturale, mais surtout un ensemble presque urbain qui raconte toutes les époques.



### La rue du Midi, c'est une rue historique et très urbaine à Tramelan





### Attention, laissez passer...

C'est une autoroute pour les vélos !

- Oui c'est le risque !
- C'est pour ça qu'il ne faut pas seulement faire des pistes cyclables mais aménager les chemins comme des espaces publics élargis – où le promeneur peut cheminer, s'arrêter, se poser, discuter... et croiser le cycliste sans risquer de se faire renverser.



Une question.

- En contrebas c'est "à bâtir"... Dans les premières esquisses, on parlait "logements". Mais pour l'instant c'est industriel.
- Les paysans aimeraient que ça reste en zone à bâtir, mais les industriels disent que c'est trop cher, c'est en pente, on n'arrive pas à faire des usines correctes dans ces talus, etc.
- Pourquoi pas ? Je ne suis pas propriétaire de ce terrain, mais faut vraiment voir les choses sur le long terme... Le terrain artisanal ou industriel est aujourd'hui une denrée extrêmement rare.
- Faut pouvoir le préserver, le pérenniser pour les développements futurs, les nouveaux produits, les nouveaux métiers (on ne sait pas quel est le devenir du tissu industriel).



**Pour ça, on doit avoir un "tampon",  
un espace de réserve – de terrains  
industriels ou artisanaux**

**Pour un village c'est une force,  
c'est un atout**



L'idée, c'est de se dire qu'ici en bas, a priori, ce sera difficile à développer ...

- Et pourquoi donc ? C'est beaucoup plus proche de la gare. Au niveau mobilité, l'impact ne sera pas plus fort qu'en haut. Et même moins.
- Oui, mais il y a la proximité de l'école, avec les camions...
- Je ne suis pas historien, mais dans cette usine-ci il y a eu jusqu'à 300 collaborateurs et en face chez Schedling presque autant... Et ça fonctionnait.

**Si on veut réinvestir les zones historiques pour de l'activité, c'est un problème d'accès sans voiture – de transport public et de mobilité douce ...**



Historiquement, presque tous les bâtiments industriels de Tramelan sont "d'un certain niveau de gamme", on n'est pas dans l'industriel "dalle et tôle ondulée"...

- Ça veut dire : « On doit garder un certain standing industriel – là aussi »...
- Et ça veut dire : « il peut s'payer de construire dans un talus » – en étant novateur, en tirant parti des vues, de l'orientation, de la luminosité en toiture, etc.

**Cela pourrait mériter un concours pour intégrer les données architecturales aux enjeux de paysage et de mobilité**



On descend pour aller voir et on reviendra par le pont...

- Le cimetière est encore ouvert à cette heure.
- Oui oui, on peut y passer à toute heure...
- Avant qu'on ne s'y fasse coincer !





Ce cimetière est vraiment beau, c'est presque un parc public, avec ses allées et ses points de vue sur le village. Est-ce que des personnes viennent s'y balader ?

- Pour le plaisir, je ne crois pas, par respect pour les familles qui viennent s'y recueillir. Mais il y a beaucoup de gens qui le traversent pour se rendre au CIP ou pour rejoindre le centre du village.
- Maintenant, la plupart des gens qui sont à pied prennent plutôt le pont pour se rendre d'un côté à l'autre de Tramelan, même s'il est plutôt dangereux et étroit.
- Sinon il y a les petits chemins. Mais il faut faire plus d'effort physique, descendre au fond du creux pour remonter de l'autre côté... Le pont permet d'éviter ce dénivelé.

**Le cimetière, c'est la promenade dans la pente ; le pont, c'est le raccourci qui évite le dénivelé.**



Il y a un endroit dans le haut du cimetière avec des orchidées sauvages !

- En tout cas il y a des champignons... La question est de savoir s'ils sont comestibles ?
- Ça dépend qui il y a en dessous !...



**C'est un vrai parc, avec ses allées majestueuses, horizontales, et ses traverses, dans la pente**





On arrive en bas.

- C'est ici, dans ce grand creux, qu'il y avait l'ancienne patinoire.

**C'était une patinoire naturelle  
– et un vrai espace public où  
tout le monde se retrouvait**

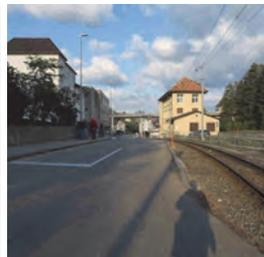


L'eau y gelait en hiver et formait la patinoire. Elle n'est plus utilisée, depuis qu'il y a la patinoire artificielle en haut.

- Comme enfants on adorait aller patiner là, en plein air. Y avait des matchs le soir. On pouvait skier ici et puis voir le match. Le talus faisait tribune. Y avait l'éclairage de la patinoire !
- C'est pour ça qu'il y a quand-même la volonté de maintenir un espace tampon ouvert entre le cimetière et les constructions à venir ? C'est aussi pour préserver la piste de luge ?
- Oui. Le projet de développement de cette zone prévoit des terrains pour l'industrie, mais aussi des zones-tampons vertes.



**La zone est intéressante  
pour sa situation par rapport  
au village et à la gare**



On voit la passerelle d'ici ! Juste après c'est la gare, 2 ou 300 mètres pas plus, c'est tout proche et c'est un vrai potentiel !

- Mais quand même, la construction d'entreprises va changer ce quartier, ça va lui donner une tonalité industrielle.
- Peut-être, mais des bâtiments modernes peuvent être intégrés, avec un bilan énergétique neutre. Et ça amène de la vie, des gens qui sont là à midi, qui vont manger dans les restaurants - on ne fait pas de cantine. Il y a l'offre sportive là-haut, pas mal de gens qui vont courir ou nager entre midi et une heure...

**La proximité de la gare, c'est la possibilité d'un presque "sans voiture"**



**Tramelan c'est grand !** Pour des personnes qui viennent du plateau suisse, on ne s'attend pas à trouver **une petite ville en montagne.**

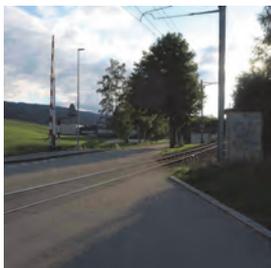
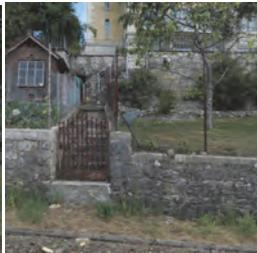
- Mais il n'y pas forcément les mêmes infrastructures, car si on veut se déplacer à pied, il faut faire de longs trajets pour parcourir tout Tramelan. D'où le recours fréquent au car ou au train pour remonter.
- Le train est déjà beaucoup utilisé par les tramelots, à l'intérieur même du village.
- Certains font leurs courses "en ville", descendent à la gare et remontent en car postal ou en train sur le haut du village.

**Le train à Tramelan est déjà utilisé comme un tram en ville**



**Il y a trois arrêts.  
Il pourrait y en avoir quatre.**

- ... ou cinq !...
- avec les chemins de traverse qui remontent sur la grand'rue



Mais les voies sont aussi un obstacle pour les piétons.

- Les CJ ont fermé un passage piéton traversant les voies, en les redirigeant sur une route... sans trottoir !
- A d'autres endroits, c'est pas mieux, on a des trottoirs ridicules...
- Et pourtant, ici, la voie ferrée et la route se recourent et ça passe.
- Non seulement ils ferment des chemins de traverse, parfois très anciens, mais le piéton se retrouve sur la route !

### **Il faudrait rouvrir les passages en les sécurisant pour rétablir le réseau des chemins piétons**



Si l'on veut que les gens changent d'habitudes, qu'ils cessent de se déplacer en voiture pour faire 100 m et se parquer devant les commerces ou les salles de sport, il faut promouvoir des actions qui vont dans ce sens.

### **Il faut être pro-actif dans la mobilité douce, dans les transports publics – et aussi dans l'articulation entre les deux**



Le problème c'est la pente.

- L'apparition du vélo électrique peut être un avantage de ce point de vue si on arrive à créer une infrastructure pour les vélos à l'échelle de tout le village (pistes cyclables, parcs pour vélo, lieux de recharge, d'emprunt etc...).
- Le train également, si on arrive à le faire fonctionner comme un tram avec peut-être une halte supplémentaire, et aussi des stations vélos et des chemins de traverse à chaque halte.
- Si de telles infrastructures sont mises en place, alors les gens vont suivre... et petit à petit les utiliser.



Dans ce bâtiment se trouve la plus grande colonie de martinets noirs du village. Il s'agit de nichoirs artificiels aménagés dans la toiture, qui apparemment sont visibles de l'intérieur.

- Il paraît que tu peux aller les voir de l'intérieur, mais il ne faut pas être épais !
- Ça a été renforcé par la pose de nichoirs sous le pont de Tramelan.
- Selon une institutrice du village, certains nids étaient occupés cette année.

Et sur cette parcelle, la commune fait un entretien différencié (une fauche tardive avec une barre de fauche).

- C'est ici qu'on a trouvé une orchidée. Et il y a un projet de la commission d'environnement, pour la mise en place d'un hôtel à insectes.

## Une expérience de renaturation active dont les principes pourraient être généralisés

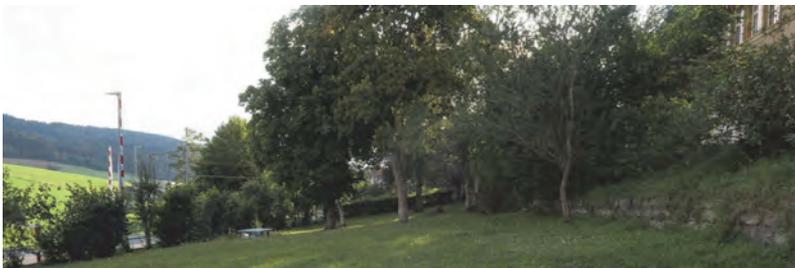


C'est un jardin public qui n'est pas public...

- Ça m'a toujours intrigué. Sur les plans, c'est indiqué "jardin public". J'avais demandé que cela soit ouvert et aménagé, on pourrait mettre un ou deux bancs pour les personnes âgées..., mais non.
- C'est vrai que je ne suis jamais entré.
- Ne serait-ce pas par le préau de l'école ?
- Il y a une table de pingpong, alors cela doit quand même être accessible aux enfants.
- Je croyais aussi, mais quand on était gosses on n'osait pas y aller. On devait rester en haut dans la cour. Je n'ai jamais compris pourquoi.



## Ce serait un espace public facile à valoriser





## Le cinéma a fêté ses 100 ans

Après plusieurs faillites, il a été repris par une coopérative de projection. La nuit de la reprise, la voûte étoilée a été photographiée puis reproduite au plafond du cinéma, avec des LED.

- On était donc dedans et dehors à la fois, avec les vraies constellations à l'intérieur.
- Ils sont très actifs. Ils y passent toutes les avant-premières de Suisse romande.
- Il y a beaucoup de monde qui montent ici de Bienne pour voir des films.

### C'est un attracteur régional

Là un chemin public qui débouche sur le pont. Mais il est un peu à l'abandon, plus personne ne l'utilise. Ce serait intéressant de le remettre en valeur. Il passe derrière le cinéma et Regenove.

- Il faudrait encore vérifier. Mais si c'est public, ce serait vraiment intéressant pour les piétons vélos parce qu'il permet d'éviter la route principale où il y a beaucoup de trafic, et la route de la gare où il y a aussi pas mal de passage.

### C'est presque une contre-allée de la grand rue



Et le Regenove, c'est beaucoup de cours de formation, de réinsertion professionnelle, un magasin de 2<sup>ème</sup> main... Chaque jour 200 à 300 personnes y cohabitent !

- L'association qui gère le bâtiment reçoit des mandats du canton qui favorise les bâtiments à moins de 500m des gares
- Pour un programme social, cette ancienne usine d'horlogerie était très bien située - avec ses 3 bâtiments de 1900, 1918, 1960

### C'est un magnifique exemple de réappropriation d'un bâtiment industriel





La rue centrale de Tramelan est au centre des préoccupations pour plusieurs raisons.

Il y a d'abord la question de la surcharge du trafic.

### **C'était une rue, c'est une route !**

- Les trottoirs sont ridicules. Regardez ces deux dames qui marchent l'une derrière l'autre ! Il y a des barrières devant chaque traverse.
- Il n'y a plus un arbre, alors qu'il y en a eu.
- C'est un vrai tube à 50 km/h, infranchissable aux heures de pointe, alors qu'il y a des rétrécissements et des élargissements, que le gabarit entre les bords est variable et qu'il y a des potentiels

- Ce que montrent les images anciennes.
- Et puis il y a la problématique de la traversée et des commerces...

### **Tout le village à 30, cela permettrait déjà d'apporter un peu plus de convivialité**

On n'a pas besoin d'un projet pharaonique de tunnel ou de contournement : pendant un an ou deux ça va bien, et après c'est de nouveau encombré !

- C'est un peu tabou, mais il faut réduire la vitesse, ...
- Ils l'ont fait à Saint-Imier,
- ... et agir à la fois sur l'espace de circulation et sur l'espace public, avec le piéton, les devantures, les bancs, des arbres qui redonnent un peu d'ombre aux endroits stratégiques...

Et pour les commerces, c'est vrai, beaucoup de magasins ont fermé ces derniers 20 ans.

- Avant, il y avait 4 banques et 3 magasins de télévision. Aujourd'hui, il n'y a plus qu'un de chaque. Mais en même temps...

### **Il y a de nouveaux magasins et l'on sent que c'est prêt à bouger**



Pas mal d'immeubles ont été rénovés ces dernières années. Il y a eu des ravalements de façade, il y a eu des incitations pour refaire les isolations acoustiques. Des bureaux s'installent...

### Un certain dynamisme est de retour

- Ici, il y a un nouveau magasin de vélo qui marche bien. On est content, parce que le local était vide, il y a eu plusieurs tentatives infructueuses.
- Et depuis son ouverture, ça donne de nouveau un peu de vie. Il y a beaucoup de gens qui viennent pour un nouveau vélo ou pour faire des réparations.



### Un magasin de vélo à la grand'rue, c'est peut-être le symbole de la mutation en cours

Dans une réflexion globale sur Tramelan, il faut donc réfléchir à ce que l'on veut pour cette rue centrale :

- Que favoriser, comment dynamiser les petits commerces, comment ralentir le trafic et redonner du confort au piéton ou au vélo ?



### Faire revivre la rue centrale, c'est penser tout cela ensemble

- Pour moi, il faut recréer un centre autour de Coop et Migros, avec une zone piétonne, des cafés... Mais vu le trafic ce ne peut plus être la grand'rue.
- Et pourquoi pas ? Il faut aussi réussir à arrêter l'hémorragie des gens qui vont faire leurs achats à l'extérieur. Les gens du Jura viennent à Tramelan et les tramelots vont à Bienne ! Il y a déjà deux grands commerces, c'est bien, mais il y a de quoi réhabiliter la grand'rue – avec des services et des petits commerces contemporains...



Mais pour moi, le nouveau centre c'est au CIP, avec le sport et le développement industriel.

- Là encore, pourquoi pas ? Il faut intégrer tous ces changements dans la réflexion. Et ça ferait donc une complémentarité à trouver entre trois centralités d'époques différentes - 19<sup>ème</sup>, 20<sup>ème</sup> et 21<sup>ème</sup> siècle :

### **La Grand'rue à réhabiliter, le centre Coop Migros à piétonniser la Rue neuve du CIP à développer**

En même temps il y a un autre centre oublié, celui qui est dessous, la Place de la gare et Tramelan-dessous.

- C'est aussi un centre ancien, avec des fermes, des locatives, de l'habitat ouvrier, une mémoire à la fois agricole et industrielle.

### **Tramelan Dessous devrait aussi faire l'objet d'un travail de revalorisation urbaine**

Avec la proximité de la gare et la rue de la gare, c'est un vrai potentiel urbain ! Ça veut dire quoi ? Ça veut dire rénovation des bâtiments. Y a des dysfonctionnements, des risques d'encombrement, des problèmes d'accessibilité pour les employés nouveaux, ... Que peut-on faire ?

- Il y a déjà qqes bâtiments qui ont été refaits, mais cela reste relativement dans l'ombre.
- Il faudra par exemple revoir la place de la gare, augmenter les cadences des trains à certaines heures, valoriser le jardin pour l'attente, installer les relais avec les bus, les abris vélos et la mobilité douce...
- Et si le développement de la zone d'activités se confirme, il faudra proposer un ascenseur

### **Il faudrait installer un ascenseur en tête de quai pour accéder directement au pont**

La construction du pont est apparue comme une idée lumineuse lors de la réflexion pour le développement de la zone actuelle du CIP.

- C'est vrai que le pont a changé le paysage du site de la gare. Ce n'était pas du goût de tout le monde d'avoir un grand pont en travers.
- Mais c'était la meilleure solution technique pour accéder au site en développement, et c'est cet aspect utilitaire qui a pris le dessus sur l'esthétique.





Avant le pont, on accédait à ce quartier par une petite route assez dangereuse.

- Il y avait la traversée des rails de train, et une montée assez raide, très souvent verglacée en hiver. Les cars qui montaient à la nouvelle patinoire ne réussissaient pas toujours à monter !



Après la construction du pont, il y eu le projet de mettre des nichoirs à martinets en-dessous.

- Belle coïncidence, on a découvert dans les archives que la petite rue qui descend la dessous s'appelait la rue des martinets – mais c'était des martinets industriels qu'il s'agissait et non des oiseaux.



Aujourd'hui, l'accès par le pont peut devenir problématique, si ça se développe de ce côté.

- C'est pour ça qu'il faut développer la mobilité douce au plus vite, les distances à pied restent inférieures à 500 mètres entre la gare et les bâtiments les plus éloignés de la zone de développement.
- C'est vrai qu'un ascenseur urbain, pour piétons et vélos, qui descende directement à la gare, ce serait super



Alors, le quartier des Lovières s'est développé dans la pente. Plus loin il y a le chemin de la malade, vers Tramelan Dessous, qui monte direction la forêt, c'est là qu'on parquait les malades...

### **Donc il y a une tradition d'accueil et de soins dans le secteur de Tramelan dessous**

- Aujourd'hui encore... On a l'accueil des migrants vers la Concorde, en bas...
- et puis le regroupement des services médicaux-sociaux ici aux Lovières, en haut.



A gauche, c'est le home pour personnes âgées. L'ancienne partie du bâtiment date d'avant la construction du pont, l'extension s'est faite après et sous son impulsion.

- Anciennement il y avait plusieurs médecins dispersés dans le village, mais on connaît la difficulté... On était arrivé au stade où le dernier médecin de Tramelan avait 70 ans et les autres avaient tous arrêté.
- Des espaces ont été mis à disposition par la commune dans l'idée de regrouper des compétences. On trouve un dentiste, un chiropraticien, etc., et une grande facilité d'accès.

### **C'est donc un quartier pour personnes âgées, mais c'est aussi une offre de services pour tous**



Ce centre médical a permis de regrouper un pôle de compétences, proche des accès, avec des infrastructures mutualisées entre le home et les appartements protégés qui ont, par exemple, des cuisines communes.



Je ne sais pas pourquoi les haies de charmille ont été supprimées autour du terrain de foot. Il y en avait aussi une qui séparait la patinoire et la marelle de l'autre côté du terrain.

- C'est récent. Ça a moins de 10 ans.
- Et même si ces haies n'étaient pas très diversifiées, c'était toujours mieux qu'un grillage comme maintenant.

### **Ce serait l'occasion de replanter une série de haies vives d'essences indigènes**



Finalement on arrive frontalement, face à la piscine !

### Piscine au sud

- On la voit depuis le bout du pont, mais quand on l'a passé, il faut faire tout le tour du terrain de sports pour y accéder !...
- Et dans l'autre sens, c'est la même chose, avec l'église et l'hôtel de ville...
- La passerelle c'est le tapis rouge devant

### Hôtel de ville au nord

### Le pont les relie visuellement, il devrait les relier par l'usage et l'aménagement

en distribuant des accès généreux :

- o aux terrains de sport,
- o au cimetière,
- o au quartier de soins côté ubac,
- o à la gare et à la grand rue côté adret.



# Perspectives

## Actions, gouvernance, enjeux et vision prospective

Quatre champs de perspective sont ici proposés – qui ordonnent les propos et les discussions tenues au cours des marches ou des tables de discussion. S'ils ne prétendent pas être exhaustifs, ce sont par contre **quatre manières d'entrer dans les problématiques** qui ont été partagées pour orienter des choix, établir des priorités et surtout programmer trois types d'actions à mener conjointement :

- des actions éphémères immédiates qui marquent l'imaginaire,
- des actions à moyen terme qui infléchissent des pratiques
- et des actions à long terme qui renforcent "l'écologie singulière" de la commune de Tramelan.

## 1. Un répertoire d'actions autonomes

Première étape. Le travail de montage des marches et débats précédents a permis de mettre en exergue, au fil des pages, une multitude de remarques synthétiques, de problématiques ou d'enjeux, d'où peuvent être tirés une collection de thématiques récurrentes ou d'actions potentielles :

- Marche 1
  - La place de l'arbre comme marqueur du territoire
  - La création et la valorisation des traverses
  - L'extension de la norme de la zone 30 dans le village
  - La gestion et l'usage des dents creuses
  - La diminution de la présence de la voiture dans les quartiers
  - Les liens entre « Mobilité et paysage »
- Marche 2
  - Le standard architectural
  - La renaturation active en s'appuyant sur les expériences déjà menées
  - La stratégie de programmation pour la grand-rue
  - Le rapport entre voirie et espace public
  - Les liens non explorés entre « Energie et paysage »
  - La relation entre « Industrie et paysage » (vues, dégagements, plantations, image de l'entreprise)
  - La mutation du quartier du CIP
  - La réhabilitation des relations Lovières / Village
- Débats croisés
  - Reconstituer un centre sur le segment central de la rue centrale
  - Connecter le réseau des traverses
  - Développer des micro-lieux communs ou publics
  - Articuler mobilités douces et transports modaux
  - Valoriser la trame paysagère de Tramelan ("mobilité" ne va pas sans "nature")
  - Réhabiliter des bâtiments anciens au rythme de construction des bâtiments nouveaux
  - Mettre en œuvre des pratiques d'« urbanisme temporaire » (cf. infra §2)

Ces thématiques peuvent être prises à la lettre et trouver leur sens indépendamment les unes des autres, au gré des opportunités politiques, économiques ou sociales qui se présentent. On peut par exemple établir un premier répertoire d'actions concrètes en distinguant :

- **des études typologiques sur des formes paysagères ou urbaines typiques** : les traverses, les dents creuses, les grandes rues longitudinales (ont été longuement discutées la grand'rue, le 26 mars et la rue nouvelle de l'industrie, trois rues longitudinales et reliant les traverses à l'échelle de la commune entière – cf. infra, vision prospective) ;
- **des esquisses, avant-projets ou projets sur des lieux singuliers** : La Grand'rue, les abords du CIP, la passerelle des Lovières, telle ou telle traverse...;
- **des études programmatiques et stratégiques portant sur des thématiques transitionnelles** plus génériques (articulant recherche de références et mise en œuvre locale) : « Mobilité et paysage », « Industrie et paysage », « Energie et paysage », « Espace public et voirie », « Dent creuse et bien commun », « Arbre de haute tige et structure paysagère ».

Mais si chacune de ces actions a sa légitimité propre et peut être menée de manière autonome, au coup par coup, c'est leur articulation qui peut leur donner une force stratégique et politique pérenne. Trois autres perspectives sont proposées :

- la première touche le mode de gouvernance et l'articulation entre urbanisme réglementaire et urbanisme temporaire,
- la seconde offre une représentation matricielle des risques des enjeux et des actions potentielles à mener,
- la troisième esquisse une vision prospective des mutations souhaitables de la commune, à partir d'une transcription cartographique des enjeux que les marches et débats ont permis de dégager.

## 2. Vers un urbanisme transitoire – Deux logiques complémentaires

Les enjeux de ladite transition écologique paraissent d'autant plus lourds que l'échelle du territoire considéré est grande. Si les grandes villes affichent des ambitions grandissantes mais peinent à mettre en œuvre les actions correspondantes, les petites communes ont un rôle inédit à jouer pour expérimenter concrètement de telles actions. Les débats ont mis en avant la notion d'urbanisme temporaire comme alternative ou complément à l'urbanisme planifié. L'ambition pourrait être ici de tester une forme de gouvernance qui associe les deux logiques trop souvent opposées, pour en assumer concrètement la complémentarité.

- une logique d'**urbanisme réglementaire** – logique contractuelle, normative, à long terme, celle à laquelle doit répondre la 3<sup>ème</sup> révision du Plan d'Aménagement Local, mais dans laquelle il devient possible de légaliser des formes nouvelles qui permettent, à l'échelle de Tramelan, d'aligner les outils économiques sur les objectifs environnementaux.
  - Les propositions pourraient être de donner une forme réglementaire à des « *Programmes Locaux d'Economie Circulaire* », à la délimitation d'une « *zone franche* » ou d'un « *territoire de franchises* » – visant à accorder des franchises, des avantages (et non des compensations) à toute initiative contribuant à relever l'un ou l'autre défi de la transition écologique.
  - Exemple. Ne pourrait-on profiter du nouveau développement du secteur industriel et du quartier des Lovières pour en faire une zone d'autonomie énergétique, un « territoire zéro déchet », un espace dédié aux mobilités douces, un territoire d'accueil et d'échanges de compétences avec des migrants, etc. – à promouvoir et négocier dans le cadre d'une planification d'une zone industrielle exemplaire ?
- une logique d'**urbanisme temporaire** – logique projectuelle, novatrice, vive et rapide, par laquelle il devient possible, en amont ou parallèlement à la production des documents d'urbanisme réglementaire, d'initier et de tester des actions immédiates qui permettent de stimuler et de valoriser les initiatives locales (ainsi que de préfigurer des développements à plus long terme) :
  - La proposition pourrait être de mettre en place un conseil ou une « *commission consultative des petites actions de bien commun* » dont le parc pourrait être instigateur ou garant extérieur et dont la composition devrait reposer sur un équilibre de principe entre habitants / élus / experts. Objectif : repérer des lieux, des acteurs et des projets potentiels qui contribuent à la promotion de "biens communs" ;
  - Exemples virtuels. Trois entreprises, deux écoles et un paysagiste plantent une ligne d'arbres de haute tige pour structurer à long terme l'implantation des bâtiments. Un jeune urbain et un agriculteur veulent lancer un espace de coworking et de vente directe sur une des stations du train... Etc.

Remarque. En tant que travail mené parallèlement aux mandats attribués pour la révision du PAL, la présente étude et ce livret s'inscrivent déjà dans cette logique de complémentarité : il ne s'agit pas de s'opposer aux approches techniques mais de les alimenter et de promouvoir une dynamique d'implication.

### 3. Une matrice de coordination des enjeux et actions à promouvoir

Troisième mode. Au delà du répertoire d'actions indépendantes, le tableau qui suit offre une trame d'actions coordonnées à partir d'une restitution "matricielle" des constats, menaces et enjeux énoncés ou extrapolés lors des marches et débats. Cette matrice croise respectivement :

- o 3 échelles de référence en abscisse (l'échelle "géographique" de la vallée, l'échelle "urbaine" de la cité, l'échelle "locale" de l'architecture)
- o 3 champs thématiques en ordonnée (la dimension paysagère, la dimension "Mobilités" et la dimension "Habitat / Travail")

|   | Echelle de la vallée   | Echelle urbaine  | Echelle locale   |
|---|--|--|--|
| Dimension Paysagère ("patrimoine du futur") | Adret / Ubac<br>Minéral / Végétal<br>Ville habitante / Ville productive  | Entre village-rue et ville linéaire<br>Structuration par la pente<br>Centralité linéaire   | Objets architecturaux<br>Point lignes et surfaces végétales<br>Micro-lieux de sociabilité  |
| Menace                                      | <i>Indifférenciation progressive des 2 versants</i>  | <i>Dévitilisation. Perte d'usages. Absence de centralité</i>   | <i>Disparition au coup par coup de qualités d'ambiance</i>   |
| Enjeu Action                                | <b>Planification et aménagement différenciés</b><br>Distinction et valorisation réciproques des 2 versants   | <b>Projet Réhabilitation de la Grand'Rue</b><br>Reconquête du segment central (Eglise / Hôtel de ville / Tramelan Dessous...)                    | <b>Places publiques et patrimoine architectural</b><br>Revitalisation de micro-espaces publics et mise en réseau   |
| Dimension Mobilités nouvelles               | Entre le train...<br>Mobilité douce et TP sur traversées horizontales (lignes d'horizon)   | ... et le tram<br>Ligne ferroviaire ("train-tram") et chemins de traverse (lignes de pente)  | Points d'intermodalités TP + MD dans les gares ou les stations du "train-tram"   |
| Menace                                      | <i>Augmentation du transit automobile</i>  | <i>Saturation mortifère de la Grand-Rue</i>  | <i>Aseptisation des espaces fonctionnels de mobilité</i>   |
| Enjeu Action                                | <b>Parkings de décharge et lignes d'horizon</b><br>Gestion de la croissance auto-mobilité par offre multimodale  | <b>Chemins de traverses et lignes de pente</b><br>Identité différentielle des montées ou descentes   | <b>"Tiers-Lieux", recharge et vélos publics</b><br>Services aux entreprises et aux pendulaires   |
| Dimension Habitat / Travail                 | Production industrie, artisanat, agriculture   | Equipements sportifs et culturels  | Habitat individuel ou collectif  |
| Menace                                      | <i>Déstructuration paysagère</i>   | <i>Congestion automobile</i>   | <i>Perte d'identité</i>  |
| Enjeu Action                                | <b>Structure paysagère préliminaire à l'ubac</b><br>Accompagnement des entre-prises (plantations, cheminement structurant horizontal, plan mobilité ...) | <b>Gestion événementielle et quotidienne</b><br>Esp. public majeur de déambulation et d'évacuation<br>Mutualisation des parkings<br>Auto-partage | <b>Stratégie de réhabilitation et densification à l'adret</b><br>Objets architecturaux ou végétaux d'intérêt<br>Exposition climatique<br>Vue sur le versant nature |

Ce mode de présentation permet de corréler 9 champs d'action en privilégiant une entrée thématique ou une échelle de référence : si l'on veut afficher une politique de mobilité cohérente (deuxième ligne horizontale), il faut coordonner des actions complémentaires qui agissent conjointement aux trois échelles de déplacement : celle de la vallée ("parking de décharge et lignes d'horizon"), celle du village ("Chemins de traverse et lignes de pente") et celle de lieux d'intermodalité ("Tiers lieux") ; si l'on veut construire une stratégie pour redonner une unité fonctionnelle au village, il faut faire une lecture verticale des trois actions proposées à l'échelle "urbaine" : la réhabilitation de la grand'rue, la création de chemins de traverse, la gestion différenciée du quotidien et de l'événementiel.

### **Action 1.1. « Planification et aménagement différenciés ».**

Le constat général est celui de la disparition progressive du contraste entre l'adret et l'ubac, une des qualités fondatrice et historique de l'implantation humaine dans la vallée. Ce caractère est d'autant plus menacé qu'il est peu identifié ou perçu comme naturel et immuable. Tout le monde, à l'adret, jouit en effet de la vue plein soleil sur un paysage naturel, agricole et sylvestre à l'ubac. Et si l'ubac s'urbanise et s'industrialise outre mesure, c'est le confort résidentiel de tous les jardins et balcons du village qui en pâtira, c'est l'attractivité du logement et du foncier qui chutera, etc. Il y a donc urgence à faire reconnaître ce caractère identitaire à tous les publics (action de sensibilisation, exposition, mission photographique...), et à se donner les moyens d'une planification différenciée (l'appellation proposée est analogue à celle de "l'entretien différencié" dans la gestion des espaces verts) avec des règles d'aménagement différentes entre les deux versants (par exemple, alignements verticaux à l'adret, alignements horizontaux à l'ubac, cf. infra §4)

### **Action 1.2. « Grand rue centralité linéaire ».**

Un projet de réhabilitation nécessaire. Tout le monde déplore la perte d'identité de la rue centrale et historique du village, son caractère routier, la surcharge de trafic, sa dévitalisation, l'absence de centralité. Un consensus apparaît sur la nécessité d'en limiter la vitesse (zone 30), au regard de l'abandon des solutions routières de contournement, de tunnel ou d'évitement jadis envisagées. Apparaît surtout la conscience que la solution ne peut être seulement technique et doit engager une réflexion transversale y associant le retour des commerces ou services, la valorisation du patrimoine architectural ou paysager, la réinvention d'une "centralité linéaire". Bref un projet de concours transdisciplinaire associant à minima les compétences de l'architecte-paysagiste, de l'urbaniste et de l'ingénieur transport.

### **Action 1.3. « Places publiques et patrimoine architectural ».**

La menace est ici plus diffuse et insensible. Tramelan est une commune de haute qualité architecturale. Jusqu'aux années 80 avec le CIP, il existe des bâtiments emblématiques de toutes les époques, de tous les styles et de tous les types (de la villa moderne des années 50 à l'immeuble de rapport du XIXème, de l'architecture industrielle aux grands bâtiments publics, etc). Ces architectures remarquables sont à l'origine toujours associées à un espace public de qualité qui le met en valeur, par l'accès, par l'usage et par la perspective. Mais depuis une trentaine d'années, les extensions bâties se banalisent et les espaces attenants aux plus anciens sont grignotés par l'emprise grandissante de la voiture et du stationnement. Une stratégie d'inventaire, de valorisation et de reconquête de ces micro-espaces publics, serait à ce titre nécessaire, à la faveur des tendances récentes à la mobilité douce. Deux places mériteraient une réflexion singulière de qualité : la centralité Tramelan-Dessus autour de la Migros-Coop et la centralité Tramelan-Dessous autour de la gare.

### **Action 2.1. « Parkings de décharge et "lignes d'horizon" ».**

L'enjeu est celui de la promotion d'actions qui permettent aux parkings collectifs existants ou à des parkings complémentaires à créer de contenir l'augmentation du trafic automobile et à minima de juguler la fonction de transit automobile. Il a été beaucoup question de la mutualisation du parking des Lovières, une telle logique de mutualisation pourrait concerner les deux entrées et sorties de ville, à proximité des gares attenantes (Tramelan dessous, Les Reussilles). Les dites "lignes d'horizon" (axes horizontaux ou en pente douce qui desservent le village dans sa longueur) sous-entendent autant l'amélioration des services de transport public (logique de tram-train sur la ligne ferroviaire entre l'entrée aval et l'entrée amont, navettes ou bus, vélos en libre service) que les traversées piétonnes longitudinales qu'il s'agit de développer le long des axes principaux (26 mars / Grand rue / industrie nouvelle)

### **Action 2.2. « Chemins de traverse et lignes de pente ».**

Les chemins de traverse font partie du patrimoine de la commune. Ils datent d'une époque où la circulation piétonne était dominante. Tout le monde aujourd'hui en apprécie l'ambiance, l'ombrage, les vues... et regrette les tendances à la privatisation et à la fermeture de certains de ces passages historiques. A l'heure où l'on réinvente la mobilité douce, ils constituent le

patrimoine par excellence à réinvestir, réhabiliter, réinterpréter – à la fois sur le plan fonctionnel (toute habitation à Tramelan est située à moins de 200 mètres à vol d'oiseau de la rue centrale ou de la voie ferrée), sur le plan social (ces passages sont des lieux privilégiés de sociabilité, d'échanges entre voisins, de contrôle social dans les quartiers d'habitation, de revitalisation des commerces ou services de la Grand'rue sans voiture), sur le plan sensible enfin (chaque traverse a son identité propre, de la plus minérale à la plus végétale, de la plus solaire à la plus ombragée, de la plus ouverte sur le paysage à la plus fermée). Elles sont certes inscrites dans les lignes de plus grande pente, mais ce trait de caractère suggère déjà un traitement différentiel entre la montée et la descente à l'échelle d'une traverse, le traitement "intermodal" de chaque recoupement avec les voies horizontales (trajets en baïonnettes), surtout la reconstitution d'un réseau intégral permettant de cheminer à pied, à moins d'un quart d'heure, de n'importe quel point de la commune à n'importe quel autre point. La valorisation des haltes ferroviaires existantes, voire la création d'une station supplémentaire devrait permettre de faire fonctionner le train sur le mode d'un tram urbain dans sa séquence de traversée de Tramelan (avec 4 stations espacées d'environ 400 mètres).

### **Action 2.3. « Tiers-Lieux, vélos publics ou trottinettes électriques ».**

Au-delà des problèmes de gabarit, de vitesse ou de surcharge de trafic, se pose celui de l'aseptisation des espaces de mobilité : plus les placettes, redents ou espaces interstitiels sont désaffectés, plus le domaine routier de circulation, de stationnement ou de délimitation s'étend et réciproquement : il y a auto-amplification. Pour rompre ce cercle vicieux et répondre aussi à l'afflux de résidents ou travailleurs nouveaux, l'enjeu est ici d'y réintroduire de l'usage et de la sociabilité en offrant aux endroits stratégiques (à commencer par les haltes ferroviaires et leurs espaces publics attenants) des points d'intermodalité vivants – par ex. en associant la connexion transports publics / mobilités douces à des services aux entreprises et aux pendulaires, en inventant des "tiers-lieux", entre espace de travail et espace de loisir, ...

### **Action 3.1. « Structure paysagère à l'ubac ».**

Malgré la qualité architecturale de certains bâtiments récents, les signes d'une déstructuration paysagère du versant sud de la vallée sont tangibles et font craindre à terme une perte de valeur résidentielle en termes de vue pour l'adret, une perte d'image en termes de marketing pour les entreprises qui s'implantent à l'ubac, etc. Attention, le but n'est pas de protéger le paysage en tant que tel dans son état existant, mais d'en façonner "la structure", c-à-d. les traits identitaires qui, se renforçant ou perdurant à travers le temps, font de l'accumulation des architectures des voiries ou des plantations de toutes les époques, un ensemble cohérent. La structure paysagère de l'adret est exemplaire : les rues principales en longueur, les chemins de traverse dans la pente, les grands bâtiments, l'habitat ordinaire et l'industrie. L'enjeu est de garantir une telle qualité dans les développements nouveaux aujourd'hui programmés. Comment ? En accompagnant les entreprises et la commune dans la définition partagée d'exigences paysagères non normatives qui ne se limitent pas à la qualité architecturale de chaque nouvelle construction mais qui en structurent l'implantation relative par la composition de cheminements longitudinaux structurants, de chemins de traverse menant directement aux haltes ferroviaires, de plantations majeures, d'un plan de mobilité permettant d'éviter un apport nouveau d'automobiles privées, etc.

### **Action 3.2. « Gestion différenciée de l'événement et du quotidien ».**

Si tout le monde est d'accord pour considérer que le mélange habitat-travail « fait partie de l'ADN de la commune » et que le développement du secteur des Lovières est à ce titre légitime, on redoute en revanche le surcroît de trafic généré par les nouvelles entreprises, l'engorgement des parkings existants déjà bien utilisés, les conflits d'usage avec les équipements sportifs et culturels lors de manifestations. L'enjeu est ici d'inventer les moyens techniques ou réglementaires d'articuler le fonctionnement quotidien d'un quartier d'activités et le fonctionnement événementiel d'équipements sportifs et culturels : un "boulevard de l'industrie nouvelle", espace public majeur de déambulation et de rencontre (au quotidien),

d'acheminement et d'évacuation (lors des manifestations) ; une stratégie de mutualisation des parkings existants ou nouveaux ; une promotion des pratiques d'auto-partage ; etc.

### **Action 3.3. « Réhabilitation et densification à l'adret ».**

Si la structure paysagère du versant nord reste forte à l'échelle de la vallée, l'extension des zones villas, la tendance à la privatisation des espaces communs, l'imperméabilisation des sols, la disparition d'arbres majeurs ou de traverses menacent, ponctuellement mais de proche en proche, "lentement mais sûrement", l'identité de la commune. Une double stratégie paraît ici nécessaire : de réhabilitation des objets architecturaux, urbains ou végétaux d'intérêt à l'échelle communale ; de densification architecturale et végétale des secteurs d'habitation individuelle avec une attention à la préservation des ouvertures ou des vues sur l'ubac et aux conditions bio-climatiques d'habitabilité de ce versant (exposition plein sud).

## **4. Vision prospective et cartographies potentielles**

Une transcription "multi-couches" des marches et débats

Quatrième perspective : une extrapolation cartographique des représentations latentes de l'évolution du territoire qu'ont révélé les marches et débats. La vision prospective des mutations souhaitables qui en résulte superpose quatre couches graphiques qui localisent les enjeux de projet précédents :

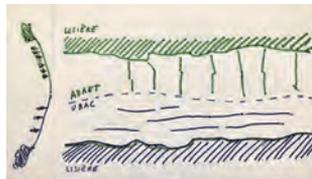
- une couche "Structure végétale" à prolonger
- une couche "Transports individuels motorisés" à modérer
- une couche "Mobilités douces et espaces publics" à développer
- une couche "Projets d'espaces publics emblématiques" à promouvoir

## Structure paysagère et végétale

Constat partagé : l'opposition et la complémentarité entre l'adret, versant nord exposé au sud et au soleil, lieu d'implantation historique du village de Tramelan, espace d'extension et de développement de l'habitat individuel ou collectif, et l'ubac, versant sud exposé au nord, lieu agricole de pâturages ou de cultures où se développent depuis peu des équipements sportifs et une zone industrielle pour accueillir de nouvelles entreprises. Ce contraste entre les deux versants qui renvoie à une structure géomorphologique et paysagère typiquement jurassienne (un val entre deux monts), est encore singulièrement préservé à Tramelan.

Sans mettre en cause le développement programmé à un échelon cantonal, la stratégie paysagère à mettre en place veillera à préserver un tel contraste. Elle consistera ainsi à « redonner le sens de la pente » en poursuivant et accentuant deux manières de planter contrastées :

- o sur le versant nord renforcer les cordons boisés le long des chemins de traverse qui descendent dans la ligne de plus grande pente, de manière à valoriser l'ombrage et l'usage de ces passages piétonniers ;
- o sur le versant sud, promouvoir des alignements de haute tige le long des chemins ou voiries horizontales distribuant les nouvelles entreprises, de manière à préserver la perception d'une unité paysagère naturelle depuis le versant résidentiel.



**Adret.** Espace résidentiel. Logement, villages anciens, villas nouvelles

Vue sur le versant sud :  
caractère végétal et agricole

**Ubac.** Espace productif. Agriculture ancienne. Entreprises nouvelles

Vue sur le versant nord :  
caractère minéral et urbain



## Le sens de la pente

### Stratégie végétale

Vision prospective

Depuis la lisière nord

Des cordons boisés ou haies vives dans les lignes de plus grande pente

Parallèlement à la lisière sud

Des alignements structurants d'arbres de haute tige sur les lignes d'horizon

## Transports Individuels Motorisés (TIM)

Constat partagé : Tramelan est un village rue qui souffre depuis 50 ans d'une augmentation du trafic automobile de transit. Les solutions techniques de contournement ou de passage souterrain ne sont plus d'actualité. La question de l'encombrement et de la dévitalisation de la grand'rue est récurrente dans tous les propos ; celle d'une sur-fréquentation de la rue du nord et du 29 mars également ; celle de la nécessaire tranquillité des voies d'accès encore.

Sans activer les logiques de substitution qui voudraient remplacer purement et simplement la voiture par d'autres moyens de transport, la stratégie consiste à associer des mesures de limitation du trafic à une augmentation de l'offre intermodale. Du point de vue de la mobilité TIM, les propositions évoquées touchent plusieurs aspects :

- o l'amélioration des modalités de gestion du stationnement : parkings relais, parkings de décharge ou parking mutualisés sur les points d'intermodalité (Reussilles, Tramelan dessous, CIF) ;
- o un schéma de distribution arborescent des différents quartiers – avec la possibilité d'autonomiser de plus en plus leur "bassin-versant" (accès automobile en "pseudo-impasses") en les reliant plus intensément (transit et continuité pour la mobilité douce) ;
- o l'accompagnement des entreprises en termes de plan-mobilité, d'autopartage, transport public etc.



## Arborescence

### Stratégie TIM

Vision prospective

- o Une traversante majeure (la grand-rue) et une traversante mineure (la rue du nord et du 29 mars)
- o Une logique de bassins-versants automobiles
- o Plusieurs parkings de décharge à mutualiser aux interfaces TP/MD



### La "pseudo-impasse" :

Une constellation d'"étoiles" de distribution automobile associées et reliés par les mobilités douces – ces étoiles ou "bassins-versants" à la fois se séparent (au sens où ils fonctionnent en impasse pour la voiture) et se relient (au sens où ils fonctionnent en voie de transit pour les mobilités douces)

## Mobilités douces et transports publics (MD / TP)

Constat partagé : On habite dans la pente. Le déplacement à vélo est donc peu répandu malgré deux remarques : un grand nombre de rues ou ruelles sont horizontales (où apparaissent les premières trottinettes ou de jeunes parents transportant leurs enfants vélo-cargués) ; l'apparition du vélo électrique peut changer la donne. Parallèlement, tout le monde s'accorde pour reconnaître une valeur de charme aux chemins de traverse anciens, dérusps, escaliers ou pas d'âne, qui "traboulent" directement dans la pente et permettent lorsque qu'on habite en haut de descendre à la grand-rue en qqes minutes ; mais si la valeur de charme des uns est reconnue, la minéralisation ou la simple disparition des autres, à la faveur d'opérations immobilières, est dénoncée.

Face à cette évolution, le schéma proposé est celui du réseau, de la mise en réseau progressive et systématique de tous les cheminements existants ou à créer : c'est une manière de répondre à deux demandes contemporaines :

- o garantir le confort d'acheminement de ce que les urbanistes appellent le "dernier km" (mais qui est aussi le premier)
- o « faire patrimoine » à partir du réseau abîmé des cheminements anciens, en en prolongeant les tracés et en réhabilitant leur fonctionnalité d'usage contemporain plutôt qu'en les protégeant au seul titre de leur valeur historique



## Réseau

### Stratégie MD et TP

Vision prospective

Connectivité intégrale

- o Lignes de pente (dominante piétonne)
- o Lignes d'horizon (dominante roulante)
- o Points d'intermodalité (à la croisée des chemins) : bancs pour la pause avec vue, station TP, abris vélos, recharge électrique...

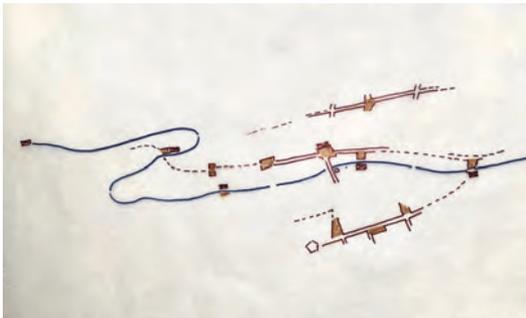
## Espaces rues / Espaces publics

Constat partagé : La disparition, la dispersion ou l'absence de centre. Il y a en avait d'ailleurs deux : Tramelan-dessus et Tramelan-dessous, dont le caractère historique, encore lisible, a été fortement mis à mal par l'emprise routière pour l'un, par la désaffectation des commerces et des bâtiments pour l'autre. La seule place vivante, dit-on, est celle de la coop et de la migros, mais on regrette son aspect carrefour.

Entre la mobilité et le paysage, l'enjeu est donc cette fois de porter attention nouvelle à l'espace public, qu'il soit grand ou petit, linéaire ou ponctuel, espace-rue ou placette.

Deux types d'opérations de reconquête sont évoqués :

- la reconquête emblématique des espaces-rues : la nécessité d'un projet urbain sur la partie centrale de la grand'rue est répétée à de nombreuses reprises (zone 30 voire zone 20, relance et attractivité pour les commerces, en amont de la gare jusqu'à la boulangerie de manière évidente, mais aussi en aval direction Tramelan dessous) ; de la même manière on évoque le retraitement de la rue du nord et du 29 mars qui tend à servir d'itinéraire de transit (une espace-rue à réinventer pour modérer le trafic et lui offrir des aménités d'usage) ou la structuration de la nouvelle zone industrielle dont on pourrait exiger la mise en place d'un projet paysager structurant d'axe principal emblématique (signature de l'entreprise) pour distribuer les constructions nouvelles
- la revitalisation discrète de petites places qui ponctuent parfois ces espaces-rues majeurs : la première visée pourrait être la place de la gare, ou un ascenseur permettant d'accéder directement du niveau des quais au tablier de la passerelle semblerait précieux, mais cela devrait toucher des places à Tramelan dessous, devant le centre d'accueil pour réfugiés, à la Printanière ou devant tous les arrêts du train tram



## Reconquête

### Stratégie Espaces publics

Vision prospective

Principe général de la reconquête : partage des mobilités et priorité piétonne

- Trois projets linéaires à haute valeur symbolique (la rue du nord, la Grand'rue et la rue du sud)
- X projets de places publiques à haute valeur d'usage (la place de la gare, la place centrale, etc.)



# Vers une image directrice

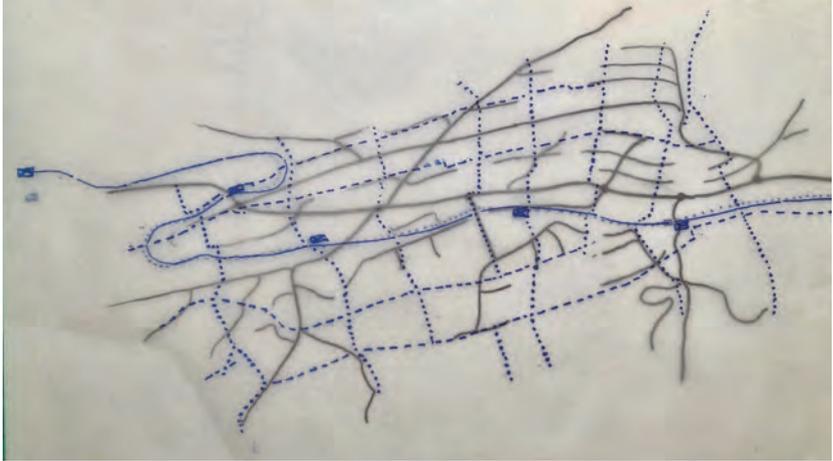
ou bien

## Comment la commune de Tramelan peut relever les défis de la transition écologique

En superposant les couches précédentes et les stratégies correspondantes, les quatre schémas conceptuels qui suivent ouvrent la voie vers la consolidation d'une image directrice, qui soit en mesure de répondre, concrètement et à l'échelle de la commune de Tramelan, aux défis abstraits et globaux de la transition écologique.

Cette image n'est que préfigurée et reste délibérément au stade de l'esquisse. Mais les arguments qui la fondent sont solides et l'on peut assurer qu'ils sont l'expression d'un imaginaire collectif partagé. Si le consensus sur les contenus ou les manières de faire n'est certes pas assuré, la pertinence des enjeux et leur "discutabilité" (ou la nécessité de mettre en débat les moyens à mettre en œuvre pour en relever le défi) sont au contraire garanties.

Cette esquisse doit donc être considérée comme une étape de travail, non comme un résultat final. Elle demande à être présentée, précisée réinterprétée par d'autres acteurs. Elle est une photographie de l'état des réflexions menées entre l'automne 2020 et l'été 2021. Elle constitue en quelque sorte une feuille de route pour formaliser une image plus rigoureuse des projets ou des actions concrètes à développer, en prolongeant, sur des modes nouveaux et évolutifs, la démarche interactive ici initiée entre trois types d'acteurs : les habitants, les politiques et les experts.



## Vers un territoire multimodal et intermodal

Superposition des couches TIM / MD / TP  
Enjeu **Transition Carbone**

La superposition des deux cartes de mobilité permet de visualiser un concept Mobilité générale. On y voit les trois arguments qui pourraient faire l'objet d'un cahier des charges pour une étude de faisabilité plus technique et plus réaliste, qui réfléchisse en particulier aux étapes nécessaires pour passer de l'état actuel des circulations et des comportements de conduite automobile à celui projeté :

- o la position centrale de la ligne ferroviaire comme axe majeur des transports publics et des rapports avec l'extérieur
- o l'arborescence du réseau des mobilités résidentielles automobiles avec sa logique d'accessibilité par "bassin-versant" et "pseudo-impasse"
- o la continuité radicale du réseau des mobilités douces, avec la mise en place d'une trame régulière permettant de parcourir l'ensemble du territoire habité à pied ou en vélo

## Vers un territoire renaturé et paysagé

Superposition des couches TIM / Structure végétale  
Enjeu **Transition économique et biologique**

La superposition des deux couches a priori les plus opposées montre comment hybrider une logique de rationalisation de l'accessibilité automobile avec une logique de naturation active. Le dessin est encore imprécis mais suggère clairement deux formes d'association à explorer :

- o sur le versant nord ou à l'adret, la recomposition, le long des chemins de traverse, de continuités végétales et animales, par la plantation de haies vives ou de cordons boisés dans les lignes de plus grande pente, profite des discontinuités produites dans la circulation automobile par le motif de la pseudo-impasse ;

*Ici, la plantation coupe la voirie ancienne et contribue à ralentir la circulation*

- o sur le versant sud à l'ubac, la plantation d'alignements d'arbres de haute tige marquant à l'inverse l'horizontalité intervient plutôt comme un instrument de composition urbaine des voiries nouvelles ;

*Là, elle accompagne la voirie nouvelle et contribue à construire son image et sa vie sociale*



## Vers un territoire symbolisé et dynamisé

Superposition des couches MD TP Espace publics  
Enjeu **Transition socio-économique et symbolique**

La superposition des deux couches a priori les plus proches, Mobilité douce / Transports publics et Espace rues / Espaces publics, donne une vision quasi opérationnelle des actions à mener.

Si la grille régulière des cheminements piétons peut faire l'objet de petites actions ponctuelles qui se complètent dans le temps au gré d'initiatives micro-locales pouvant impliquer directement des riverains, elle se hiérarchise et fait surgir trois situations problématiques qui ne peuvent faire l'objet que de véritables projets complexes et différenciés. La complexité, à spécifier par la rédaction de cahiers des charges précis, consiste à associer le passage de la voiture, du piéton du vélo et de tous les modes de déplacement, la revitalisation commerciale et "servicielle", la réintroduction d'usages et d'ambiances différenciés, la mise en relation d'espaces publics latéraux, l'emblématisation de bâtiments publics anciens ou nouveaux, ... La différenciation, c'est celle qui consiste à renouveler la valeur symbolique de trois espaces linéaires majeurs :

- o la grand'rue entre le place de la coop migros l'hôtel de ville et la place de la gare – ambiance urbaine XIXème à réhabiliiter ;
- o la rue de l'industrie nouvelle depuis le CIP jusque vers Tramelan dessous – ambiance industrielle XXIème à inventer ;
- o la rue du 26 mars – ambiance XXème à ré-interpréter.

A ces trois projets, s'ajoute, dans un autre registre, la question d'un partenariat CFF pour promouvoir la création d'une halte complémentaire sur un segment de ligne à faire fonctionner sur un mode de tram urbain

## Pour une vision prospective évolutive

Superposition des 4 couches (Structure végétale/TIM/MD&TP/Espace publics)  
Enjeu **Transition méthodologique et attitude de projet**

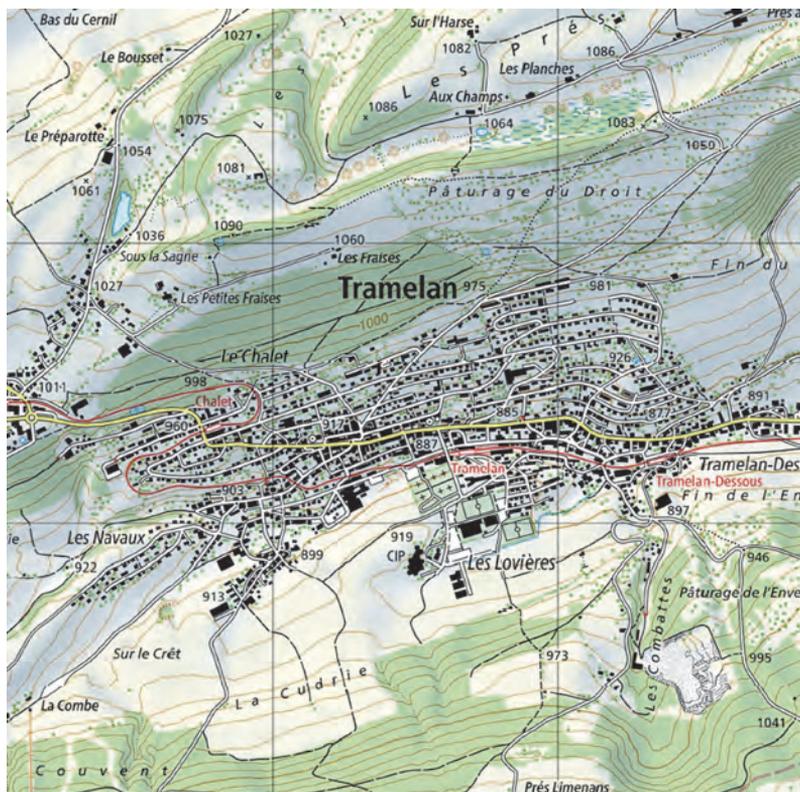
L'esquisse finale superpose les quatre couches et enchevêtre les enjeux précédents. Le flou permet à l'œil de faire remonter certaines problématiques à la surface ou de laisser transparaître des enjeux conjoints sur des points singuliers. C'est une vision prospective partagée à partager, qui repose sur des actions potentielles précises mais qui laisse ouverte l'ordre des projets émergents et adaptable leur réalisation en fonction de l'évolution du contexte.

Elle ne constitue pas un document normatif, elle demande par contre à être traduite dans les documents réglementaires. Elle ne rentre pas dans l'ordre de l'urbanisme de planification, mais dans celui d'un urbanisme de projet (au sens politique et professionnel du terme). Elle n'est pas un instrument de zonage fixant la nature des programmes pour un temps donné (et l'on voit à quel rythme des normes d'il y a quelques années à peine sont aujourd'hui remises en cause), mais elle peut devenir un instrument de référence évolutif stabilisant les grands défis d'aménagement pour la commune dans un temps de transition par nature incertain – et l'on comprend la nécessité de refonder les pratiques technocratiques de l'urbanisme moderne sur les enjeux contemporains. Réinscrire la programmation dans une logique de projet. La transition écologique est d'abord une transition méthodologique.

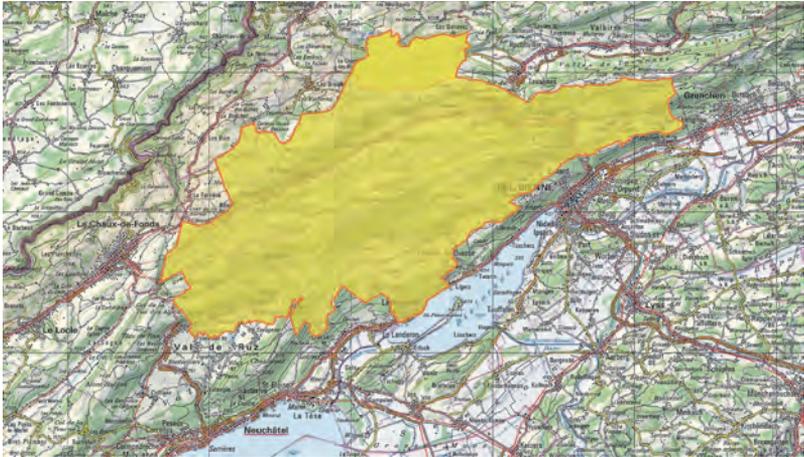


# Annexes

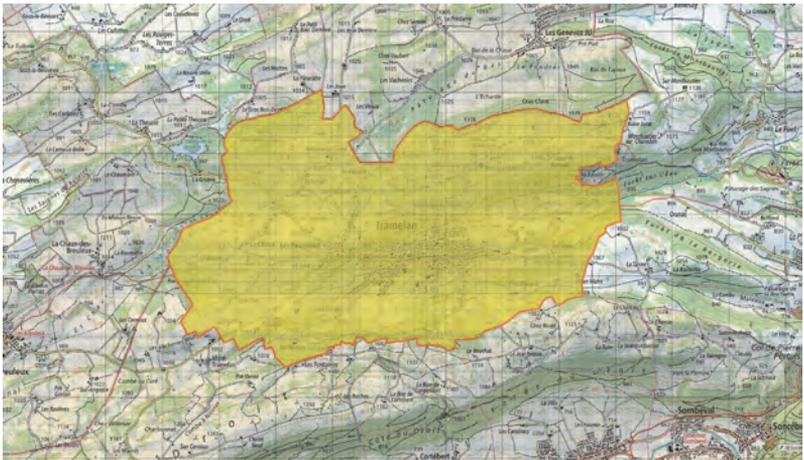
Le parc, la commune et les marches



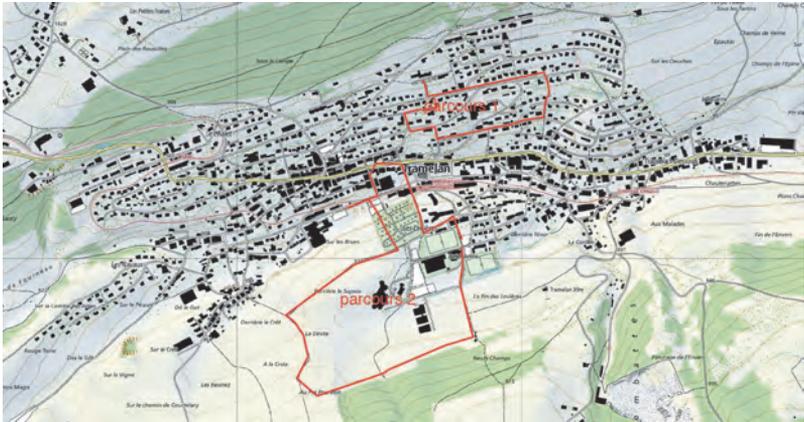
Situation



Le Parc Naturel Régional du Chasseral



La commune de Tramelan



Les marches



# Table des matières

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Présentation</b> .....  | <b>5</b>  |
| – Contexte   |           |
| – Enjeux   |           |
| – Méthode  |           |
| – Livret   |           |
| <b>Marche 1</b>  |           |
| <b>De l'adret...</b> .....   | <b>9</b>  |
| <b>Marche 2</b>  |           |
| <b>... à l'ubac</b> .....  | <b>25</b> |
| <b>Perspectives</b> .....  | <b>57</b> |
| – Un répertoire d'actions autonomes  |           |
| – Urbanisme réglementaire et urbanisme transitoire                                   |           |
| – Une matrice de coordination des enjeux et actions potentielles                     |           |
| – Vision prospective et cartographies potentielles                                   |           |
| <b>Vers une image directrice</b> <i>ou</i> .....                                     | <b>69</b> |
| Comment la commune de Tramelan peut relever<br>les défis de la transition écologique |           |
| <b>Annexes</b> .....   | <b>75</b> |
| Le parc, la commune et les marches   |           |
| <b>Table des matières</b> .....  | <b>79</b> |
| <b>Nota Bene</b> .....   | <b>81</b> |



# Nota Bene

Remarques et propositions

.....  
.....  
.....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

