

Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT)
Association régionale Bienne-Seeland

Projet d'agglomération "urbanisation et transports" 2004 Agglomération de Bienne

Mise au net suite à la procédure de consultation et à l'examen sommaire
effectué par le canton

Rapport complémentaire



16.06.2005

Table des matières

| | |
|---|----|
| Récapitulation..... | 3 |
| A Résultats de la procédure de consultation..... | 4 |
| B Modifications et compléments apportés à la 1 ^{re} partie du rapport principal: rapport explicatif..... | 12 |
| C Nouveaux chapitres 10 et 11 de la 1 ^{re} partie du rapport principal: rapport explicatif..... | 21 |
| D Modifications et compléments apportés à la 2 ^e partie du rapport principal: mesures..... | 27 |
| E Fiche additionnelle T12 complétant la 2 ^e partie du rapport principal: mesures..... | 38 |
| F Appendice: Analyse de l'efficacité..... | 41 |

Récapitulation

Une première mouture du projet d'agglomération "urbanisation et transports" 2004 a été adoptée en novembre 2004 par la délégation des autorités et par le comité directeur de l'Association régionale Bienne-Seeland en vue d'une procédure de consultation et d'un examen sommaire par le canton.

La procédure de consultation a révélé que les communes et les organisations soutiennent les principaux fondements, les objectifs et les propositions de mesures du projet d'agglomération. Les prises de position contenaient de nombreuses suggestions et rectifications qui ont pu être intégrées dans le document. D'autres souhaits ne pourront quant à eux être pris en considération que lors de la suite des travaux et de la mise en œuvre.

Il ressort par ailleurs de l'examen sommaire effectué par le canton que le projet d'agglomération biennois satisfait aux exigences de base formulées par la Confédération. Seuls un approfondissement et une concrétisation des étapes de mise en œuvre ainsi qu'une analyse plus détaillée de l'efficacité des mesures proposées ont été demandés à titre complémentaire.

L'écho positif ainsi rencontré permet de renoncer pour l'instant à remanier de fond en comble le projet d'agglomération. Le cas échéant, une telle démarche s'imposera plus tard, une fois que le canton et la Confédération auront définitivement pris position. La délégation des autorités a par conséquent décidé de ne pas modifier le rapport principal du 16 novembre 2004 et de présenter les résultats de la procédure de consultation ainsi que les modifications et compléments apportés au texte dans le présent rapport complémentaire.

Le rapport est structuré comme suit:

| | | |
|-------|----------|--|
| Gris | A | Résultats de la procédure de consultation |
| | | 1 ^{re} partie du rapport principal: rapport explicatif |
| Blanc | B | Modifications et compléments apportés aux chapitres 1.4, 1.5, 4.2, 5.1, 6.1, 6.2, 7, 7.5, 8, 8.1 et 9.4 |
| | C | Nouveaux chapitres 10 et 11 |
| | | 2 ^e partie du rapport principal: mesures |
| Jaune | D | Modifications et compléments apportés aux fiches T1, T2, T3, T4, T5, T7, T8, U1, U4, U8, U9, T26, T27, T29 |
| | E | Fiche additionnelle T12 |
| | | Appendice du rapport principal |
| Vert | F | Analyse de l'efficacité |

Le rapport complémentaire a été adopté en juin 2005 par la délégation des autorités et par le comité directeur de l'Association régionale Bienne-Seeland. Il servira de base à la poursuite des travaux et à la mise en œuvre du projet d'agglomération. Il est possible de le télécharger à l'adresse www.region-biel-seeland.ch.

A Résultats de la procédure de consultation

1 Procédure de consultation

La procédure de consultation, coordonnée par l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire, a eu lieu du 10 décembre 2004 au 28 février 2005.

Cercle des participants et documents remis

La procédure de consultation avait pour objet la première mouture du projet d'agglomération "urbanisation et transports" de Bienne, datée du 16 novembre 2004 (rapport principal et synthèse). Les communes, organisations et associations suivantes ont été invitées à prendre position:

Cercle étroit (documents remis: rapport principal et synthèse)

- Communes de l'agglomération, y compris celles des rives gauche et droite du lac de Bienne
- Comités directeurs des associations régionales de Bienne-Seeland, Jura-Bienne, Granges-Büren, EOS
- Comité de la conférence régionale des transports (CRT)
- Communes de Granges, de Lengnau, de Bettlach, de Lyss et d'Aarberg
- Délégation des autorités, direction du projet et groupe de spécialistes de la stratégie concernant la mobilité dans l'agglomération biennoise

Cercle élargi (documents remis: synthèse, rapport principal sur demande)

- Autres communes des régions EOS et Granges-Büren
- Autres communes de la région Jura-Bienne dans la zone d'influence de l'agglomération biennoise
- Chambre économique Biel/Bienne-Seeland et Tourisme Bienne-Seeland

Questions posées

Les destinataires de la procédure de consultation ont été invités à répondre aux questions suivantes:

- A Les points faibles et les problèmes ont-ils été correctement décelés?
- B Pouvez-vous souscrire aux objectifs principaux et aux orientations fondamentales du projet d'agglomération de Bienne?
- C Les objectifs en matière d'urbanisation et de transports ont-ils été judicieusement fixés?
- D Les trains de mesures vous paraissent-ils cohérents? Quelles sont les mesures prioritaires à vos yeux?
- E Estimez-vous que les coûts des mesures prévues pour la période allant de 2006 à 2010 sont supportables, notamment en ce qui concerne la part communale?
- F Considérez-vous que la délimitation et l'organisation de l'agglomération prévues par le projet sont appropriées?
- G Avez-vous des remarques à formuler sur certaines mesures?

Séances d'information

En plus de l'envoi des documents, deux séances d'information ont été organisées en janvier 2005:

- 13 janvier 2005 Séance d'information destinée aux spécialistes (services spécialisés du canton et des communes, entreprises de transports)
- 19 janvier 2005 Séance d'information destinée aux représentants des communes, des organisations et des associations

Réponses reçues

Les communes, organisations et associations qui ont fait part de leur point de vue sont au nombre de 57:

- Communes de l'agglomération 16 (sur 24)
- Autres communes du Seeland 23 (sur 45)
- Autres communes du Jura bernois 7 (sur 46)
- Organisations et associations 13

Un tableau synoptique de tous les préavis ainsi qu'un bref commentaire figurent dans le rapport intitulé "Stellungnahmen und Kommentar" qui peut être téléchargé à l'adresse www.region-biel-seeland.ch.

2 Résultats

Les prises de position et les conséquences qui en ont été tirées sont résumées ci-après.

Question A: Les points faibles et les problèmes ont-ils été correctement décelés?

Résumé

L'analyse des points faibles et des problèmes est approuvée à une large majorité.

Plusieurs prises de position déplorent cependant que l'examen se soit focalisé avant tout sur le noyau de l'agglomération et n'ait pas suffisamment tenu compte de la périphérie. C'est ainsi qu'est évoqué dans ce contexte le problème du trafic d'évitement (p. ex. sur les axes Büren-Lyss-Aarberg-Chiètres et Lyss-Jens-Bienne) qu'induisent la surcharge des nœuds de communication et les mesures de modération du trafic prises dans les zones centrales. Le TCS considère pour sa part que les prévisions relatives à l'évolution du trafic sont exagérées et aboutissent à des restrictions disproportionnées pour la circulation.

Commentaire/conséquences

Les ressources disponibles n'ont pas permis de procéder à une analyse approfondie pour l'ensemble de la région, et c'est volontairement que l'examen des points faibles a été limité aux endroits où le trafic soulève le plus de problèmes (noyau de l'agglomération). Les difficultés que rencontre, par exemple, la région Jura-Bienne n'ont par conséquent pu être abordées que superficiellement. Lors de la mise au net cependant, les problèmes occasionnés par le trafic en périphérie qui ont des répercussions pour l'agglomération ont été davantage pris en considération dans la mesure du possible. Des compléments ont notamment été apportés pour certains axes importants (p. ex. l'axe Büren-Chiètres). Ce n'est toutefois qu'au stade de la concrétisation des mesures et de la mise en œuvre qu'il sera possible de traiter de manière plus approfondie les besoins des secteurs situés en périphérie.

Question B: Pouvez-vous souscrire aux objectifs principaux et aux orientations fondamentales du projet d'agglomération de Bienne?

Résumé

Les orientations fondamentales du projet d'agglomération et les objectifs en matière d'urbanisation et de transports sont approuvés par la plupart des participants à la procédure.

Plusieurs communes périphériques ont cependant formulé des réserves ou fait part de leur opposition par rapport à l'orientation fondamentale C (promotion de structures du milieu bâti propres à diminuer le trafic). La crainte a été émise, en particulier, que le projet ne favorise par trop les communes du noyau de l'agglomération au détriment de la périphérie qui, dès lors, continuerait à perdre de son importance et serait freinée dans son développement. Diverses communes n'acceptent donc pas l'idée d'une limitation de la croissance (de leur milieu bâti) et d'une concentration sur les seules fonctions de zones d'habitation et de lieux de détente. Au contraire: de solides perspectives de développement tant qualitatif que quantitatif sont revendiquées pour les zones périphériques, y compris au plan économique (emplois, tourisme).

La ville de Bienne fait remarquer au sujet de l'orientation fondamentale C qu'il convient de réagir à chaque situation concrète au moyen d'une combinaison optimale des différents systèmes de transport. Les communes de Lyss et d'Aarberg suggèrent d'ancrer la gestion du réseau avant et après la mise en service du contournement de Bienne par l'A5 dans le projet d'agglomération, au titre d'orientation fondamentale supplémentaire. Le but poursuivi à cet égard est d'empêcher les conducteurs de véhicules de quitter prématurément l'autoroute et de traverser les villages en direction de Berne ou de Chiètres.

Commentaire/conséquences

L'objectif principal en matière d'urbanisation est maintenu. En tout état de cause, la coordination entre le développement du milieu bâti et l'offre de transports respecte les consignes énoncées dans le plan directeur cantonal et, partant, ne constitue ni une innovation, ni une rigueur accrue par rapport aux bases en vigueur dans le domaine de l'aménagement. Les considérations relatives aux objectifs et aux possibilités de développement des communes périphériques, notamment dans le Jura bernois, ont été précisées.

La mise au net tient compte du besoin d'ancrer la gestion du réseau dans le projet d'agglomération s'agissant de l'axe Büren-Aarberg-Chiètres (cf. également le commentaire relatif à la question D).

Question C: Les objectifs en matière d'urbanisation et de transports ont-ils été judicieusement fixés?

Résumé

La correction de la tendance qui est envisagée en matière d'urbanisation est considérée comme opportune et une majorité des prises de position la soutiennent. De même, l'objectif d'une amélioration de l'offre de transports publics destinée à favoriser le transfert modal suscite un écho favorable.

La désignation des axes de développement rencontre quant à elle une approbation de principe, et divers compléments ou adaptations ont été proposés au sujet des pôles de développement (logement, activités). Ainsi, la région Jura-Bienne souhaite que le périmètre pris en considération par la stratégie de développement du milieu bâti (annexe 17 du rapport principal) soit étendu à l'ensemble de la région, et que des pôles supplémentaires soient définis. Diverses prises de position déplorent par ailleurs le caractère encore très vague et peu contraignant des objectifs et des mesures concernant les zones périphériques.

Les communes sises hors de l'agglomération se déclarent disposées à soutenir les objectifs fixés en matière d'urbanisation à la réserve près que leur développement (démographie, infrastructures, économie) ne s'en trouve pas ralenti ou entravé. Ces communes relèvent que les infrastructures existantes et les zones à bâtir d'ores et déjà délimitées doivent être prises en considération lors de la définition des possibilités de développement. Elles accordent enfin une grande importance à ce que l'approvisionnement de la population soit garanti de manière décentralisée, car cet élément contribue sensiblement à renforcer la qualité de vie et celle de l'habitat.

S'agissant des sites de décongestionnement potentiels pour les affectations générant une importante fréquentation, des règles du jeu plus précises accordant un droit de participation aux communes concernées ont été demandées. A cet égard, il a été relevé que l'implantation de telles affectations peut accroître considérablement le trafic dans les communes voisines, de sorte que des mesures d'accompagnement doivent impérativement être prises.

Commentaire/conséquences

Le plan directeur cantonal prévoit une croissance démographique de quatre pour cent dans les quinze années à venir pour les communes périphériques, et c'est sur cette valeur que se fonde le projet d'agglomération. La volonté de créer des pôles (sous)-régionaux doit être concrétisée par le biais d'une démarche concertée dans le cadre des mesures U1 à U3, en tenant compte des besoins et objectifs propres à chaque commune.

Offrir des conditions d'approvisionnement adéquates à la population des régions périphériques est un objectif du projet d'agglomération qui doit être encouragé par le biais d'actions ad hoc (mesure U2). Le complément suivant est intégré à la mise au net: Un développement économique approprié, notamment de l'industrie et de l'artisanat locaux, doit rester possible dans les communes périphériques et bénéficier d'une promotion ciblée. Il s'agit également de préserver et de renforcer le statut des sous-centres régionaux.

Le thème des règles du jeu applicables à l'implantation d'affectations générant une importante fréquentation doit être traité avec la collaboration des communes concernées lors de la concrétisation des mesures relatives à l'urbanisation (U1 à U4).

Question D: Les trains de mesures vous paraissent-ils cohérents? Quelles sont les mesures prioritaires à vos yeux?

Résumé

Les principales remarques et suggestions relatives aux trains de mesures TM1 à TM6 sont résumées et commentées ci-dessous. De nombreuses autres observations et propositions de corrections sont en outre intégrées dans la mise au net (cf. à cet égard le rapport intitulé "Stellungnahmen und Kommentar").

Remarques concernant le TM1:

La CRT, l'Association régionale Bienne-Seeland et les communes de la rive droite du lac de Bienne soutiennent le projet d'améliorer l'offre du BTI et demandent que les doubléments de la voie figurent dans la fiche T1. Il n'en reste pas moins que ce projet suscite également des réserves de la part de certaines communes pour des raisons liées à l'aménagement du territoire et au trafic routier (sécurité et fluidité du trafic). **Commentaire:** les doubléments ponctuels de la voie sur la ligne du BTI sont mentionnés dans la fiche de mesures T1. De tels doubléments sont toutefois limités aux points de croisement principaux, les plans détaillés n'étant pas encore établis. Il convient par ailleurs de tenir compte des éventuels conflits d'objectifs avec la voie d'accès à l'autoroute A5 dans le secteur de Nidau. Les doubléments de la voie doivent contribuer autant que possible à réduire la fréquence à laquelle les barrières sont fermées dans les périmètres où se croisent les trains et, partant, à améliorer la fluidité du trafic.

Diverses prises de position relèvent que des mesures d'accompagnement sont nécessaires en dehors de l'agglomération afin d'entraver les évolutions indésirables (p. ex. le trafic d'évitement sur l'axe Büren-Chiètres). **Commentaire:** il est tenu compte de cette remarque dans la fiche T8 ainsi que dans la fiche additionnelle T12.

Plusieurs communes demandent que la priorité en faveur des bus soit garantie au moyen d'une porte au giratoire du Kreuzweg, et que la mesure soit élaborée pour un périmètre relativement important, afin d'éviter les effets indésirables (formation de files d'attente). D'autres estiment par ailleurs que la démarche envisagée ne suffira pas à résoudre les problèmes au Kreuzweg. **Commentaire:** un complément est apporté en conséquence à la fiche T2/8. Cette fiche aura un statut prioritaire dans le programme de mise en œuvre, la clé de répartition des coûts devant encore être déterminée. Il est en outre prévu d'intégrer le Kreuzweg au périmètre de planification de l'A5 (voie d'accès à la rive droite du lac de Bienne).

Ordre de priorité: les mesures le plus souvent considérées comme prioritaires sont celles des fiches T1, T2, T3, T5, T8, T9 et T10, tandis que les mesures énoncées par les fiches T4, T7 et T11 sont perçues comme moins urgentes.

Remarques concernant le TM2:

Les propositions sont accueillies favorablement, et l'objectif d'une coordination du développement à l'échelle de toute la région est salué. A diverses reprises toutefois, l'imprécision du contenu des mesures et le caractère non contraignant de ces dernières ont été critiqués. Les communes périphériques en particulier estiment qu'une compensation financière des avantages et des inconvénients des mesures d'aménagement est nécessaire. **Commentaire:** la concrétisation des propositions et la définition des mesures interviendront lors de la suite des travaux.

Remarques concernant le TM3:

Les associations Jura-Bienne et EOS, tout comme certaines communes, demandent que la portée de la mesure U4 (plan directeur de l'urbanisation de l'agglomération) soit étendue à l'ensemble de la région. **Commentaire:** ce souhait sera pris en considération au moment de la mise en œuvre. Il conviendra à cet égard de tenir compte des différents besoins des sous-régions s'agissant aussi bien du calendrier que du contenu.

Remarques concernant le TM4:

Plusieurs prises de position qualifient de prioritaire la réalisation du contournement de Bienne par l'autoroute A5, mesures d'accompagnement comprises. **Commentaire:** toutes les communes directement concernées soutiennent sans réserve la réalisation du contournement autoroutier.

Remarques concernant le TM5:

La proposition de prolonger la ligne du BTI (T29) est considérée par certains comme un élément essentiel dans la perspective du renforcement de l'attrait des transports publics, et il est demandé que les études nécessaires à la garantie du tracé soient entreprises rapidement. Par ailleurs, un certain scepticisme est manifesté quant à la rentabilité d'un tel prolongement. **Commentaire:** l'option du développement de l'axe de transports publics est-ouest (T29) est maintenue, la coopération de la ville de Bienne étant indispensable à cet égard. Cette dernière devrait se déclarer disposée à prêter main-forte à la première étape des travaux (concrétisation des mesures destinées à garantir le tracé).

Remarques concernant le TM6:

De l'avis des communes du Seeland oriental, le raccordement complet à la T6 à Studen est prioritaire, d'autant plus que le périmètre Lyss/Studen pourrait assumer une fonction de délestage pendant la

réalisation du contournement de Bienne. Lyss et Aarberg demandent en outre la correction rapide des défauts de la T6 (T33). **Commentaire:** le raccordement complet de Studen fait partie intégrante de la mesure T10; quant à l'aménagement de la T6 (mesure T33), il ne pourra pas être réalisé avant 2011, mais la planification doit intervenir à un stade antérieur.

Remarques d'ordre général:

La commune de Diesse déplore que le projet d'agglomération n'énonce aucune mesure visant à améliorer l'offre de transports publics en direction du Plateau de Diesse. **Commentaire:** l'opportunité de prévoir une telle mesure sera examinée lors de la suite des travaux.

La région Jura-Bienne demande le maintien de la capacité de la route de Reuchenette (unique liaison avec Bienne et en direction de Neuchâtel) et l'élargissement de cette dernière jusqu'à l'achèvement du contournement de Bienne par l'A5. **Commentaire:** l'état final prévoit la reconversion de la route de Reuchenette, de sorte qu'un élargissement provisoire ne serait pas judicieux. En tout état de cause, ni le canton, ni la ville de Bienne ne qualifient de prioritaires les mesures concernant la route de Reuchenette.

La commune d'Evilard/Macolin propose de renoncer au raccordement complet à l'A16 en faveur d'un contournement d'Orvin à partir de la sortie de Frinvillier. **Commentaire:** le contournement proposé ne concerne qu'un volume de trafic relativement faible et ne contribue pas à la réalisation des objectifs du projet d'agglomération; de plus, sa faisabilité n'est pas garantie. Il est donc rejeté comme étant disproportionné.

Commentaire/conséquences

Les mesures considérées individuellement ainsi que le contenu et le calendrier des trains de mesures rencontrent une approbation de principe. Les prises de position reçues ne contiennent pas de remarques impliquant de modifier fondamentalement les trains de mesures. En revanche, elles énoncent de nombreuses suggestions et remarques qui sont prises en compte dans la mise au net.

Question E: Estimez-vous que les coûts des mesures prévues pour la période allant de 2006 à 2010 sont supportables, notamment en ce qui concerne la part communale?

Résumé

D'une manière générale, les prises de position avancent qu'il est malaisé d'évaluer l'impact des coûts, car ces derniers n'ont pu être chiffrés que très sommairement; de plus, leur répartition entre les différentes communes n'est pas encore connue et l'incertitude subsiste quant à la part assumée par la Confédération. En conséquence, la plupart des communes ne sont pas à même de formuler un avis définitif au stade actuel des travaux.

Il ressort toutefois clairement des prises de position qu'une clé de financement doit être négociée pour le montant devant être supporté par les communes en tenant compte du rapport coûts/avantages des différentes mesures. A cet égard, il a été suggéré d'examiner l'opportunité d'une participation financière des pôles de développement aux coûts généraux occasionnés par les procédures d'aménagement, la réalisation et l'entretien. Enfin, plusieurs communes qui ne sont concernées par aucune mesure indiquent qu'elles n'envisagent pas de participer au financement.

Divers milieux consultés remettent en question les coûts élevés (2 millions de francs) de la centrale de gestion de la mobilité (mesure T4/1).

Différents participants à la procédure de consultation considèrent les estimations provisoires du montant des subventions fédérales comme trop optimistes, ce qui signifierait que la part devant être supportée par le canton et les communes soit supérieure aux prévisions.

Commentaire/conséquences

Il s'agira de concrétiser, lors de la suite des travaux, les coûts des différentes mesures, les clés de répartition entre la Confédération, les cantons et les communes ainsi que les éventuels instruments de financement et de péréquation. Des consignes cantonales sont notamment attendues à cet égard. Il est d'ores et déjà établi que seules les communes qui profitent d'une mesure seront incluses dans la clé de répartition y relative. Quant à la compensation financière des avantages et des inconvénients des mesures d'aménagement, elle devra être débattue en application de la fiche U3.

Les coûts de la centrale de gestion de la mobilité (mesure T4/1) font pour leur part l'objet d'un réexamen dans le cadre de la mise au net.

Question F: Considérez-vous que la délimitation et l'organisation de l'agglomération prévues par le projet sont appropriées?

Résumé

La distinction, pour ce qui est des mesures, entre l'entité responsable de la région au sens large et l'entité responsable de l'agglomération (proposition: une conférence au sein de l'association seeland.biel/bienne) est considérée comme opportune et approuvée. Diverses adaptations des délimitations sont par ailleurs suggérées.

Plusieurs participants à la procédure de consultation ont souligné l'importance considérable que revêt la mise en place rapide de l'organisation requise par le projet, tout en attirant l'attention sur la nécessité d'éviter, dans la mesure du possible, l'institution d'autres structures et organes venant s'ajouter à ceux qui existent déjà ou sont prévus.

Commentaire/conséquences

La délimitation et l'organisation de l'agglomération sont favorablement accueillies. Il est possible de procéder à certaines adaptations et les remarques faites à cet égard pourront être prises en considération lors de la mise en place de l'organisation.

Il s'agit de créer dès que possible les structures requises. A ce propos, l'institution de la nouvelle entité responsable au sein de l'association seeland.biel/bienne figure dans le programme de travail 2005 de l'Association régionale Bienne-Seeland. Le Jura bernois sera intégré dans la mesure où cela s'avérera nécessaire.

Question G: Avez-vous des remarques à formuler sur certaines mesures?

Il est renvoyé au rapport intitulé "Stellungnahmen und Kommentar" au sujet des remarques suscitées par les différentes mesures et des commentaires y relatifs.

Remarques d'ordre général

Définitions géographiques / délimitation de l'agglomération

Force est de constater, à la lecture des prises de position, que les délimitations et les définitions géographiques ont parfois donné lieu à des malentendus. **Commentaire:** il convient de distinguer les différents périmètres pris en considération pour l'élaboration du projet d'agglomération (présentés à l'annexe 2 du rapport principal et à l'annexe 1 de la synthèse) d'une part, et les délimitations territoriales proposées pour la suite des travaux et la mise en œuvre des mesures (présentées à l'annexe 20 du rapport principal et à l'annexe 5 de la synthèse) d'autre part. Dans la perspective de la concrétisation du projet d'agglomération, il s'agira d'examiner la possibilité de modifier certains découpages lors de la suite des travaux (cf. également le commentaire relatif à la question F).

Intégration du Jura bernois

La région Jura-Bienne critique le fait qu'elle n'était pas représentée dans l'organisation de projet et que le territoire du Jura bernois est trop peu pris en considération. Selon elle, le périmètre examiné doit correspondre à celui de la CRT. **Commentaire:** la région Jura-Bienne n'a pu, pour la plus grande partie de son territoire, être que superficiellement intégrée aux travaux, jusqu'ici, raison pour laquelle l'organisation de projet (annexe 1) n'en comprenait aucun représentant. Cette circonstance est à mettre en relation avec la focalisation sur l'agglomération et, partant, le caractère limité des ressources. Il est toutefois prévu que le Jura bernois soit représenté dans la nouvelle entité responsable, les modalités de détail devant encore être précisées. Les besoins de la région seront examinés plus à fond dans le cadre de la mise en œuvre.

Interfaces

Le canton de Soleure et la région Granges-Büren demandent la concrétisation des interfaces avec l'agglomération de Granges. Le canton de Soleure souligne à cet égard les bonnes expériences réalisées dans le cadre du programme intitulé "Netzstadt AarauOltenZofingen". **Commentaire:** la question des interfaces sera examinée au moment de la définition plus précise de l'organisation avec les régions voisines (EOS, Granges-Büren, Jura-Bienne), en tenant compte des suggestions formulées par le canton de Soleure.

3 Bilan

Les principaux fondements, les objectifs et les propositions de mesures du projet d'agglomération rencontrent un écho favorable, et ce document offre une base solide en vue des prochaines étapes. Il n'est donc pas nécessaire de le remanier de fond en comble.

De nombreuses suggestions et rectifications peuvent être directement intégrées dans la mise au net du projet d'agglomération. D'autres souhaits portant par exemple sur un approfondissement du contenu (comme dans le cas des mesures relatives à l'urbanisation) ou sur une extension du périmètre considéré (régions Jura-Bienne et EOS) ne pourront quant à eux être pris en considération que lors de la mise en œuvre.

L'avancement des travaux reste insuffisant en ce qui concerne les coûts et les modalités de financement, ainsi que la définition des priorités. Ces aspects doivent encore faire l'objet d'études plus approfondies.

B Modifications et compléments apportés à la 1^{re} partie du rapport principal: rapport explicatif

Sur la base des résultats de la procédure de consultation, des modifications et des compléments sont apportés aux chapitres 1.4, 1.5, 4.2, 5.1, 6.1, 6.2, 7, 7.5, 8, 8.1 et 9.4 du rapport explicatif. Elles figurent ci-après sur fond gris.

Page 7, chap. 1.4: La démarche adoptée par l'agglomération biennoise

Organisation de projet

L'organisation de projet est exposée à l'annexe 1. La délégation des autorités est responsable de la conduite politique, tandis que la gestion opérationnelle relève de la direction du projet. Ces deux entités ont été composées de façon à ce que les organes existants et les autorités du canton, de la région et des communes y soient représentés, ce qui permet en particulier de garantir la coordination avec les projets et plans en cours. La région Jura-Bienne n'a pu, pour la plus grande partie de son territoire, être que superficiellement intégrée aux travaux (cf. chap. 1.5), raison pour laquelle elle n'était pas représentée dans l'organisation de projet. Cette circonstance est à mettre en relation avec la focalisation sur l'agglomération et, partant, le caractère limité des ressources. Il est toutefois prévu que le Jura bernois soit représenté dans l'entité responsable à l'échelle régionale de la poursuite des travaux et de la mise en œuvre (cf. chap. 9.4).

La plate-forme pour l'agglomération de Bienne (cf. chap. 1.1) et le groupe de spécialistes du trafic d'agglomération sont les canaux qui ont permis l'information sporadique des milieux politiques communaux d'une part, ainsi que des organes spécialisés et associations d'autre part. C'est également par leur entremise que de premières prises de position ont été communiquées.

Pages 8s, chap. 1.5: Délimitations de l'agglomération biennoise et chevauchements

Délimitations géographiques

La question des délimitations géographiques, qui s'est posée d'emblée, a sans cesse fait l'objet de discussions au cours des travaux. Les ressources disponibles n'ont pas permis de procéder à une analyse approfondie pour l'ensemble de la région, et c'est volontairement que l'examen des points faibles a été limité aux endroits où le trafic soulève le plus de problèmes (noyau de l'agglomération). Les difficultés que rencontre, par exemple, la région Jura-Bienne n'ont par conséquent pu être abordées que superficiellement. Sous l'angle méthodologique, les découpages suivants ont servi de point de départ (cf. annexe 2):

- Le périmètre examiné dans un premier temps est celui des trois régions du Seeland, à savoir Bienne-Seeland, EOS et Granges-Büren, ainsi que des communes romandes limitrophes du Bas-Vallon et du district de La Neuveville. Les bases (population, navetteurs, etc.) ont en particulier été étudiées pour ce périmètre. Plus tard, le champ d'investigation a été élargi aux régions Jura-Bienne et Centre-Jura, en collaboration avec la conférence régionale des transports.
- Avec leurs flux de navetteurs, les communes de la zone d'influence sont essentiellement tournées vers Bienne. Le comportement de leurs habitants en matière de mobilité influence sensiblement le

trafic au sein de l'agglomération. Les critères importants sont, en l'espèce, l'urbanisation et la qualité de la desserte.

- Le noyau de l'agglomération est constitué par les communes qui sont le plus confrontées aux problèmes occasionnés par les transports, raison pour laquelle l'analyse des points faibles s'est concentrée sur ce périmètre.

Pages 17s, chap. 4.2: Fonctionnalité et capacité d'absorption du réseau routier

La fonctionnalité du réseau routier n'est plus garantie à partir du moment où le seuil de saturation est atteint, voire dépassé, et que cette situation se traduit par des embouteillages, de longs temps d'attente et un trafic d'évitement non souhaité sur les routes desservant les quartiers ou encore dans les communes périphériques. L'exploitation des transports publics routiers s'en trouve par ailleurs entravée, ce qui aboutit au non-respect des horaires et à des pertes de temps pour les usagers.

(...)

Points faibles et problèmes jusqu'à la mise en service de la branche est de l'autoroute A5 (2005 à 2015)

Selon le scénario de référence (cf. chap.3), le trafic motorisé va continuer de s'accroître, et cela à raison de 10 pour cent durant la prochaine décennie. En outre, il y a lieu de s'attendre à une plus forte proportion de poids lourds sur les axes de transit (en raison de la RPLP et de la mise en service de nouveaux tronçons de l'A5 le long du lac de Neuchâtel). Les problèmes actuels vont donc s'aggraver: il y aura davantage d'embouteillages et d'entraves à la circulation des bus et des trolleybus. De la sorte, la fonctionnalité du réseau routier ne sera plus garantie. Par ailleurs, les communes périurbaines subiront de plus en plus les nuisances occasionnées par le trafic d'évitement (p. ex. sur l'axe Büren-Aarberg-Chiètres).

Pages 24s, chap. 5.1: Conclusions tirées de l'analyse des points faibles

Accentuation des problèmes de surcharge du réseau au cours des 15 prochaines années jusqu'à la mise en service du contournement de Bienne par l'autoroute A5

- Au cœur de l'agglomération, la fonctionnalité du réseau de communications est de plus en plus compromise (embouteillages, pertes de temps, dysfonctionnements dans l'exploitation du réseau de bus).
- Les nuisances occasionnées par le trafic motorisé dans le centre-ville dépassent toujours plus les limites du supportable.
- La saturation des grands axes biennois induit un déplacement du trafic de transit vers les couloirs de la périphérie, où il occasionne des nuisances supplémentaires (p. ex. sur l'axe Büren-Aarberg-Chiètres) ou emprunte des itinéraires inopportuns.
- Les possibilités de développement d'affectations requérant une bonne desserte par la route sont restreintes du fait des goulets d'étranglement existant sur le réseau routier dans le noyau de l'agglomération, et la croissance économique de cette dernière s'en trouve freinée.
- L'aggravation des nuisances amène la population résidente à désertier la ville pour s'installer en périphérie.

La période qui suivra la mise en service de la branche est de l'autoroute A5 sera particulièrement critique: la partie occidentale de la ville devra faire face simultanément à un surcroît de trafic et aux nuisances provoquées par les chantiers de la branche ouest.

Pages 26ss, chap. 6.1: Concrétisation des objectifs en matière d'urbanisation

Correction de l'évolution démographique à l'échelle régionale

(...)

Le scénario idéal a été défini sur la base du plan directeur cantonal et en particulier de la fiche de mesure A_01 pour les différents secteurs. Le résultat figure dans le tableau ci-après. Prévoyant une évolution démographique de quatre pour cent au moins dans les communes périphériques jusqu'en 2020, le scénario idéal est donc conforme aux consignes du plan directeur cantonal. Ainsi, les communes concernées conservent au minimum une marge qui s'inscrit dans le cadre fixé par le canton.

(...)

Canalisation de l'urbanisation vers les sites appropriés

L'habitat doit se développer à proximité des arrêts de transports publics bien desservis, en des endroits permettant un accès aisé aux zones d'activités, aux infrastructures d'approvisionnement et aux espaces de détente proches. Dans les périmètres difficiles à desservir par les transports publics par contre, il convient de viser un développement modéré.

Les pôles d'emplois revêtant de l'importance pour toute la région se concentreront pour leur part en des emplacements jouissant d'une bonne desserte par les transports publics et par le réseau routier principal. Quant aux affectations générant une importante fréquentation, elles ne pourront être implantées que sur les sites prévus à cet effet. Les services et les équipements destinés à l'ensemble de la région enfin devront être situés dans des endroits très aisément accessibles par les transports publics. Le plan directeur des projets engendrant une importante fréquentation (PiF) dans l'agglomération biennoise énonce des instructions concernant l'implantation de nouvelles affectations générant un fort trafic ou l'extension de telles affectations dans le noyau de l'agglomération. Ce document impose des restrictions concernant les centres d'achat et les installations de loisirs et dirige l'implantation de pôles d'emplois très fréquentés vers des emplacements appropriés (pôles de développement). Afin de permettre un développement et une gestion du trafic coordonnés à l'échelle régionale, il convient de tendre vers une réglementation similaire pour l'ensemble de l'agglomération, voire de la région.

Le plan ci-joint (annexe 17) représente schématiquement la stratégie visée en matière d'urbanisation. Il montre aussi bien les pôles de développement existants que les potentiels à long terme, compte tenu des possibilités d'extension et d'étoffement dans le domaine des transports (publics). Le plan ne porte que sur un périmètre précis entourant le noyau de l'agglomération. Une extension à l'ensemble de la région est toutefois prévue, avec la désignation d'autres pôles de développement "logement" et "activités" (en particulier dans le Jura bernois); elle sera concrétisée lors des étapes ultérieures et à l'occasion de la mise en œuvre du projet d'agglomération.

(...)

Consolidation du développement en dehors de l'agglomération

Si, en dehors de l'agglomération, une certaine retenue est demandée en matière d'urbanisation, il convient en contre-partie de créer les conditions permettant d'apporter des améliorations qualitatives et de renforcer la coopération ville-agglomération-périphérie. Un développement économique approprié, notamment de l'industrie et de l'artisanat locaux, doit rester possible dans les communes périphériques et bénéficier d'une promotion ciblée. Il s'agit également de préserver et de renforcer le statut des sous-centres régionaux. D'autres champs de réflexion et approches sont par ailleurs envisageables: optimisation des modalités de coopération, mesures d'économie et de compensation, garantie d'un approvisionnement minimal, logement et encadrement des personnes âgées, soutien en faveur de l'industrie et de l'artisanat locaux, exploitation des potentiels, par exemple dans le domaine du tourisme doux.

Annexe 17, stratégie de développement du milieu bâti

Péry est ajouté à la liste des gares avec potentiel de développement.

Pages 28ss, chap. 6.2: Concrétisation des objectifs en matière de transports et de mobilité

Garantie de la mobilité jusqu'à la mise en service du contournement de Bienne par l'autoroute A5

L'infrastructure des transports restera inchangée pendant le laps de temps considéré, exception faite de la construction de l'autoroute A5 (la partie consacrée aux mesures opère des distinctions en fonction des étapes de réalisation). Pendant la période critique qui durera jusqu'à la mise en service du contournement de Bienne par l'A5, il conviendra d'agir dans les directions suivantes pour garantir la mobilité:

- (...)
- **Garantie de la fonctionnalité des réseaux tant pour le TIM que pour les TP:** des mesures d'organisation ponctuelles doivent rendre l'exploitation des lignes de bus plus performante et fluidifier le trafic individuel motorisé. A cet égard, la garantie du fonctionnement des transports publics routiers est l'une des conditions devant permettre d'atteindre l'objectif d'un étoffement de l'offre de transports publics. Il convient par ailleurs de planifier soigneusement les interventions touchant à l'exploitation de routes en tenant compte de leurs répercussions sur l'ensemble du réseau. Les considérations qui précèdent valent tout particulièrement pour le nœud du Kreuzweg qui, aujourd'hui déjà, ne pourrait pas absorber davantage de trafic aux heures de pointe et qui restera un goulet d'étranglement même après la mise en service du contournement autoroutier. Il y a lieu d'élaborer à cet égard un ensemble cohérent de solutions applicables tant au TIM qu'aux TP qui prenne également en considération l'impact des mesures envisagées sur le trafic dans les communes voisines.
- **Amélioration de la sécurité du trafic routier, de son adéquation par rapport aux contraintes urbaines ainsi que de la coexistence entre les différents modes de transport:** il s'agit d'utiliser pleinement la marge de manœuvre (limitée) qui existe en matière d'exploitation et d'aménagement du réseau routier. A cet égard, certaines mesures d'accompagnement en matière de circulation liées au projet de contournement de Bienne par l'A5 doivent si possible être réalisées de manière anticipée. Il convient de définir des mesures susceptibles d'empêcher, pour autant que cela s'avère judicieux, que le chantier du contournement de Bienne ne génère du trafic d'évite-

ment dans les communes avoisinantes. Pendant la durée des travaux, le trafic ne devra autant que possible pas être entravé sur les axes principaux.

Délestage durable du réseau routier par la réalisation du contournement de Bienne et des mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC)

(...)

La structure du réseau visée (axes principaux) a été définie en vue de la mise en œuvre des principes énoncés ci-dessus, et le **schéma de concrétisation des MaC** suivant a été élaboré (cf. annexe 18):

- Il s'agit de diminuer la perméabilité des routes au trafic de transit à l'intérieur des localités. Toute une série de mesures tendant à réduire aussi bien la vitesse des véhicules que les capacités routières ont été prévues à cet effet. Des interventions semblables devront également être envisagées, en cas de besoin, en dehors du noyau de l'agglomération (p. ex. modération du trafic à Jens).
- Les interventions se concentrent là où le besoin d'une amélioration ponctuelle se fait particulièrement sentir (coexistence, priorité aux bus, protection contre le bruit, aménagement de l'espace routier).
- Une limitation de la vitesse à 30 km/heure doit être introduite dans les quartiers, où il convient également d'interdire le trafic de transit en cas de besoin.

Des **concepts d'exploitation et d'aménagement** ont été élaborés pour les axes principaux dans la perspective de la mise en œuvre du schéma (annexe 19). Ils ont fait l'objet d'un dépôt public en même temps que le projet de réalisation de la branche est, à l'occasion duquel les communes leur ont réservé un accueil favorable. Ils servent, dans leur teneur actuelle, d'études de base conceptuelles provisoires pour le projet d'agglomération (cf. également chap. 7.4).

Page 31, chap. 7.1: Considérations générales sur la définition des trains de mesures

Champ d'application temporel

Remarque: la période considérée pour le projet d'agglomération, soit 2006 à 2010, est remplacée de manière générale par une période allant de 2007 à 2011.

Pages 32s, chap. 7.3: Mesures du projet d'agglomération 2006 à 2010

TM1 Mesures destinées à garantir la mobilité jusqu'à la mise en service de l'autoroute A5

Les objectifs exposés au chapitre 6.2 ne peuvent être atteints que par le biais de toute une série de mesures harmonisées les unes par rapport aux autres. Certaines des mesures énumérées de manière détaillée dans la partie 2 sont reprises de projets et programmes existants (p. ex. schéma d'offre de TP, mesures des communes concernant les routes communales, gestion des places de stationnement), tandis que d'autres résultent de compléments apportés dans le cadre des présents travaux. On peut citer dans ce contexte les mesures destinées à promouvoir la mobilité intermodale, de même que celles qui concernent la gestion de la mobilité et l'information. A cet égard, Expo.02 a montré, durant un semestre, qu'il est tout à fait possible de convaincre la population de modifier quelque peu son comportement. Il convient par ailleurs de mentionner les efforts visant à anticiper les mesures d'accompagnement en matière de circulation afférentes à l'A5, de façon à rendre le trafic plus supportable.

Le train de mesures comprend en outre diverses opérations d'assainissement du réseau routier principal déjà en cours (ou reportées): jonction de Studen à la T6, séparation du trafic sur l'A16 dans les gorges du Taubenloch).

Objectifs: accroissement de la part des transports publics et des déplacements lents dans le volume global du trafic, garantie de la fonctionnalité des réseaux du TIM et des TP, amélioration de la sécurité du trafic routier, de son adéquation par rapport aux contraintes urbaines ainsi que de la coexistence entre les différents modes de transport.

- T1 Amélioration de l'offre de transports publics: les horaires sont densifiés et optimisés et les lignes de bus et de trolleybus sont complétées afin d'augmenter les capacités et l'attrait des transports publics.
- T2 Priorité aux bus: la gestion des feux aux carrefours, des voies séparées, des arrêts sur chaussée et des concepts d'exploitation permettent aux bus et aux trolleybus de circuler sans pertes de temps.
- T3 Amélioration de l'environnement de l'offre de transports publics: l'utilisation des transports publics est rendue plus conviviale grâce à l'instauration d'une communauté tarifaire intégrale, à la valorisation des arrêts de transports publics...
- T4 Gestion de la mobilité et information: les offres sont coordonnées, et la population est informée et motivée à adopter le comportement souhaité.
- T5 Mobilité intermodale: les offres qui complètent les TP et le TIM ou en rationalisent l'utilisation sont encouragées: emplacements à vélos, parcs de dissuasion, covoiturage, livraison à domicile, logistique urbaine, etc.
- T6 Circulation à pied et à vélo (réseau de trafic lent): le réseau est complété pour la circulation à pied et à vélo et les parties existantes sont assainies là où le besoin s'en fait le plus sentir.
- T7 Organisation de l'espace de stationnement: une gestion globale des places de stationnement publiques est mise en place; la même mesure est prise dans les centres commerciaux générant un trafic important, dans le but de réduire le volume du TIM.
Les places de stationnement actuellement dispersées sont regroupées dans des parkings centraux au profit de mesures de valorisation.
- T8 Action sur les routes à grande circulation et mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) liées à l'A5: des mesures sont prises afin d'optimiser l'exploitation (gestion des encombrements, amélioration de la coexistence de tous les usagers et de la sécurité) et d'améliorer durablement l'aménagement de l'espace routier; elles sont assorties de mesures de réparation et, si possible, de la réalisation anticipée de mesures d'accompagnement en matière de circulation afférentes à l'A5.
- T9 Modération de la circulation dans les quartiers: la qualité de vie des habitants des quartiers est améliorée et l'organisation du trafic est optimisée dans le centre-ville de Bienne.
- T10 Action sur les routes à grand débit existantes: il s'agit en premier lieu de séparer les flux de circulation du TIM et des deux-roues sur l'A16 dans les gorges du Taubenloch et de réaliser une jonction complète à Studen.
- T11 Consignes applicables aux nouvelles affectations générant un trafic important: les nouvelles affectations de ce type doivent être plafonnées et canalisées (mise en œuvre du plan directeur PiF et

du plan directeur des places de stationnement de la ville de Bienne).

T12 Action sur les axes régionaux (en particulier l'axe Büren-Aarberg-Chiètres): gestion du trafic sur une vaste échelle pendant et après la réalisation du contournement de Bienne par l'autoroute A5.

Les travaux relatifs à ce train de mesures doivent se poursuivre pendant la période allant de 2010 à 2020 jusqu'à la mise en service du contournement dans son ensemble et s'adapter à l'évolution de la situation (p. ex. étape de la branche est).

Pages 37s, chap. 7.5: Mesures non retenues

(...)

Il n'en reste pas moins que l'évaluation des différentes conceptions et mesures laissait une certaine liberté d'appréciation. En conséquence, les principes suivants ont été appliqués:

- Eviter les investissements erronés et veiller à ce que les mesures soient compatibles avec l'A5.
- Tenir compte des possibilités effectives de réalisation ainsi que du rapport coût-utilité.
- Opter pour des solutions efficaces et exploiter les synergies existantes.
- Accorder la priorité aux solutions respectueuses de l'environnement et des contraintes urbaines.
- Veiller à ce que les solutions soient réalisables aux plans politique et juridique.

Cette approche a d'emblée réduit le spectre des mesures possibles et conduit, lors de l'étude préliminaire déjà, à éliminer les options du contournement d'Orpond, du tunnel sous la vieille ville et du prolongement du funiculaire de Macolin jusqu'à la gare de Bienne. Au cours de la présente étape des travaux en outre, deux autres options ont été considérées comme inopportunes:

Voie d'accès nord au centre hospitalier (par la route menant à Evilard puis par la forêt): une telle route détournerait certes du quartier d'habitation une partie du trafic dirigé vers le centre hospitalier, qui est d'environ 2000 trajets (TIM) par jour. Cependant, elle constituerait une nouvelle liaison directe vers le centre-ville à partir de Macolin et d'Evilard, ce qui n'est pas souhaitable et requerrait en outre la mise en place d'interdictions afin d'éviter que le trafic de transit ne traverse le quartier du Vignoble. Une infrastructure de ce type ne serait donc destinée qu'à de faibles flux de trafic, ce qui soulève la question du rapport coût-utilité. A cela s'ajoute que le défrichement serait difficile à justifier. Au vu de toutes ces considérations, le projet d'agglomération ne prévoit pas la construction d'une nouvelle route d'accès à l'hôpital par le nord.

Renonciation au raccordement complet Biel/Bienne à l'A16 en faveur d'un contournement d'Orvin à partir de la sortie de Frinvillier: la traversée d'Orvin ne constitue pas un problème prioritaire sous l'angle régional, et une telle option ne concerne qu'un volume de trafic relativement faible (même en tenant compte d'une probable augmentation). La faisabilité d'une route de contournement n'est pas garantie car une zone de protection du paysage est touchée. De plus, de nouveaux problèmes surgiraient, comme celui de la desserte de l'importante zone de détente des Prés-d'Orvin. En termes de fonctionnalité, l'option d'une nouvelle route ne convainc pas non plus en raison des détours qu'elle impose au départ et à destination d'Evilard. A cela s'ajoute que si Bienne devait être privée d'un raccordement complet à l'A16, les effets du contournement par l'A5 s'en trouveraient amoindris; il ne serait en particulier pas possible d'atteindre pleinement le but visé, à savoir améliorer l'accès au centre de l'agglomération et délester le réseau urbain. Au vu de ce qui précède, l'option du contournement d'Orvin n'est pas intégrée dans le projet d'agglomération.

Pages 39ss, chap. 8.1: Vue d'ensemble des coûts

La présente vue d'ensemble des coûts est encore sommaire et incomplète. Il s'agit d'une synthèse des montants déterminés dans la seconde partie (fiches de mesures).

La clé de répartition proposée n'est pas encore consolidée, faute de consignes fédérales et cantonales en la matière. Il s'agit donc dans un premier temps d'une base de discussion, compte tenu de ce que l'agglomération de Bienne considère comme souhaitable et réaliste à la fois.

La clé de répartition entre la Confédération, les cantons et les communes doit donc encore être concrétisée. S'agissant de la part des communes, une clé de financement doit être négociée en tenant compte du rapport coûts/avantages des différentes mesures. A cet égard, seules les communes profitant d'une mesure sont appelées à en supporter une partie des coûts.

(...)

Coût des autres mesures devant être réalisées entre 2010 et 2020 ainsi qu'ultérieurement

Il convient de s'en tenir provisoirement à une liste des mesures déterminantes et à une estimation sommaire de leurs coûts. Le plus souvent, il s'agit de projets qui, selon l'appréciation qui en est faite aujourd'hui, doivent être financés par le biais non pas du projet d'agglomération, mais de comptes d'infrastructure spécifiques de la Confédération ou des CFF.

Mesures déterminantes pour le projet d'agglomération:

T25 Desserte/traversée de la gare de marchandises: 2 à 4 millions de francs

T27 Améliorations de l'offre de TP: 110,5 millions de francs, et 6,8 millions de francs de coûts annuels d'exploitation

T29 Aménagement de l'axe est-ouest (prolongement de la ligne du BTI): 90 millions de francs, et 3,5 millions de francs de coûts annuels d'exploitation

*Pages 47ss, chap. 9.4: Entité responsable du projet d'agglomération de Bienne***Périmètre**

Les mesures énoncées dans le projet d'agglomération de Bienne n'ont pas toutes la même portée géographique: les communes le plus souvent concernées sont celles qui constituent le noyau de l'agglomération; un nombre moindre de mesures touche les communes périurbaines, et seules quelques mesures, qui ont trait à l'urbanisation, valent également pour les communes sises en périphérie (cf. annexe 20, partie 2).

Il est évident, au vu de ce qui précède, qu'une distinction doit être opérée entre l'entité responsable de la "région au sens large" d'une part, et l'entité responsable de l'"agglomération" d'autre part.

La région au sens large doit être compétente dans le cas des thèmes qui concernent avant tout les territoires sis en périphérie (urbanisation, offre de transports publics, mesures individuelles). Cette entité comprend, dans une première approche, les communes des trois régions d'aménagement Bienne-Seeland, EOS et Granges-Büren. A cet égard, les interfaces entre les régions concernées doivent encore être précisées dans les détails.

La région au sens large englobe donc les agglomérations de Bienne, Lyss/Aarberg et Granges, et l'une de ses tâches est de veiller à la coordination entre les trois. De plus, la concertation avec les agglomérations des régions voisines (Delémont, La-Chaux-de-Fonds, Neuchâtel) doit être garantie.

L'agglomération doit quant à elle être compétente pour les autres éléments du projet d'agglomération. Son périmètre est défini conformément aux consignes statistiques de la Confédération, mais avec certaines adaptations spécifiques. L'annexe 20 (partie 2) illustre une première proposition de découpage de l'agglomération, dont les contours seront définitivement fixés dans le cadre de la mise en œuvre du projet de nouvelle région seeland.biel/bienne.

Tâches et organisation de la région au sens large

Les tâches qui incombent à la région au sens large sont exigeantes. Il s'agit avant tout de concrétiser les objectifs en matière d'urbanisation – qui requièrent parfois une certaine retenue de la part des communes périphériques – et de les mettre en œuvre. Pour ce faire, il est indispensable que la région parvienne à des solutions consensuelles, et sans consignes cantonales appliquées de manière conséquente, il ne sera guère possible d'adopter des stratégies efficaces concernant le milieu bâti.

La responsabilité à cet égard pourrait être confiée aux régions d'aménagement. Si le projet seeland.biel/bienne aboutit, cette entité se verra appelée à assumer de ce fait une première tâche fondamentale. Il conviendra alors d'inclure de manière appropriée les régions Jura-Bienne et Granges-Büren dans l'entité responsable du projet d'agglomération. Quant à la question de l'intégration pleine et entière des régions de Granges-Büren (avec une agglomération propre) et Jura-Bienne, il s'agira d'y répondre en tenant compte notamment de la manière dont leurs communes périphériques se déclarent disposées à coopérer avec l'association seeland.biel/bienne.

(...)

Organisation de l'agglomération

(...)

La proposition ci-dessus est formulée indépendamment de la réalisation du projet de nouvelle région seeland.biel/bienne. L'aboutissement de ce dernier aurait les conséquences suivantes:

- L'agglomération de Bienne serait organisée en tant que conférence territoriale liée à l'association seeland.biel/bienne (y compris financièrement).
- La coordination avec la région au sens large serait garantie de manière optimale.
- L'agglomération de Bienne s'occuperait d'autres thèmes en plus du projet d'agglomération.
- Le secrétariat de l'association seeland.biel/bienne apporterait son soutien à l'agglomération aux plans opérationnel et administratif.

Les régions Jura-Bienne et Granges-Büren doivent être représentées de manière appropriée dans l'entité responsable du projet d'agglomération.

C Nouveaux chapitres 10 et 11 de la 1^{re} partie du rapport principal: rapport explicatif

Les chapitres 10 (mise en œuvre) et 11 (consolidation et controlling) remplacent l'ancien chapitre 10 consacré à l'avancement des travaux et à la suite de la procédure. Ils approfondissent et concrétisent les réflexions relatives au développement ultérieur et à la mise en œuvre du projet d'agglomération. Ces deux chapitres figurent intégralement ci-après.

10. Mise en œuvre

10.1 Remarques d'ordre général

Situation initiale

Les mesures évoquées dans les chapitres précédents et précisées dans les fiches de la seconde partie constituent un énoncé détaillé de toutes les interventions souhaitables. Les priorités ne sont définies que sous l'angle temporel, par la distinction opérée entre le projet d'agglomération 2007 à 2011 (trains de mesures 1 à 3) d'une part et les étapes ultérieures de ce projet (trains de mesures 4 à 6) d'autre part.

La répartition des coûts (et en particulier la part de la Confédération) ainsi que les priorités au niveau cantonal ne sont pas encore précisées, et les décisions en la matière ne devraient pas intervenir avant 2007.

Le projet d'agglomération a fait l'objet d'une première consolidation à l'occasion de la procédure de consultation. En l'état actuel, il a le statut d'une étude de base non contraignante en matière de planification et d'aménagement.

But

Il est dans l'intérêt de la région de réaliser le projet d'agglomération et en particulier les mesures prioritaires dans les meilleurs délais, indépendamment du versement éventuel de subventions fédérales. Il y a également lieu de poursuivre la consolidation du projet d'agglomération.

10.2 Mise en œuvre des mesures entre 2005 et 2011, vue d'ensemble

Bases

L'annexe consiste en un tableau synoptique des mesures élaboré à partir des différentes fiches (2^e partie) et prenant en considération divers aspects: responsabilité, interdépendances, calendrier de la planification et de la réalisation. Le tableau se fonde sur le postulat selon lequel la mise en œuvre de toutes les mesures pourra débuter dès 2007. Par ailleurs, il part du principe que la région et l'agglomération seront dotées de nouvelles structures à partir de 2006, conformément au projet seeland.biel/bienne.

Mesures prioritaires

Les mesures considérées comme prioritaires sont celles qui, du point de vue de la région, doivent être réalisées – ou dont la concrétisation devrait pour le moins débuter – entre 2006 et 2011. Les mesures prioritaires

- améliorent durablement les conditions de circulation dans le noyau de l'agglomération;
- contribuent sensiblement, à court et à moyen terme, à la réalisation de l'objectif de stabilisation du trafic individuel motorisé dans le noyau de l'agglomération;
- favorisent la correction de la tendance qui est recherchée en matière d'urbanisation et sont susceptibles d'orienter le développement du milieu bâti dans la direction souhaitée;
- garantissent la réalisation des options envisagées à long terme.

Le tableau synoptique (annexe) précise également lesquelles des mesures prioritaires sont des mesures-clés, c'est-à-dire susceptibles de déployer des effets considérables à condition d'être appréhendées conjointement, ce qui exige une planification et une mise en œuvre coordonnées. Ces mesures constituent également la condition sine qua non d'autres interventions ultérieures.

Nécessité d'une "planification de la mise en œuvre"

A l'exception des travaux de projection de l'A5, qui ont déjà débuté, et des actions qui ne devront être entreprises qu'à long terme, pratiquement toutes les mesures requièrent au préalable une "planification de la mise en œuvre"; cette dernière doit mettre en lumière les interdépendances entre les trains de mesures et entre les interventions considérées individuellement, garantir la coordination, examiner l'état d'avancement des plans tant communaux que cantonaux et le statut que ces instruments confèrent aux différentes mesures, fixer la marche à suivre ainsi que les priorités, et désigner les intervenants. Le moment indiqué pour le début de la planification de la mise en œuvre (second semestre de 2005) correspond à la première date possible. Il convient toutefois encore de prendre des décisions en la matière.

Harmonisation des mesures concernant les transports d'une part et l'urbanisation d'autre part

Les chapitres précédents soulignent d'une manière générale les interdépendances qui existent entre l'urbanisation et les transports. Les fiches de mesures mentionnent quant à elles la présence de liens particulièrement étroits. Toutefois, ces liens ne sont en principe susceptibles d'être concrétisés plus avant qu'au moment de la mise en œuvre de la mesure. Ainsi, ce n'est qu'au stade du plan directeur de l'urbanisation que la qualité de la desserte de chaque périmètre considéré peut être précisée. De même, il n'est utile d'apporter la preuve du respect des conditions en termes d'urbanisation et, partant, de l'existence d'une demande suffisante qu'au moment de la planification concrète de nouvelles dessertes par les transports publics.

10.3 La mise en œuvre des mesures prioritaires

Mesures prioritaires T20 et T23: réalisation du contournement de Bienne par l'autoroute A5

La planification et la réalisation du contournement de Bienne par l'autoroute A5, mesures d'accompagnement en matière de circulation comprises, ont débuté sous la direction de l'OPC et doivent se poursuivre conformément à l'organisation de projet et aux programmes en vigueur. Le financement est en principe garanti par le programme de construction des routes nationales. Au niveau supérieur (ordre de priorités fixé par le canton, programme de construction des routes nationales, le cas échéant nouveau fonds destiné aux

Projet d'agglomération "urbanisation et transports" 2004, Bienne

Mise en œuvre des mesures: tableau synoptique 2005 à 2011

| Mesure | Responsabilité | Interdépendances | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12+ |
|---|---------------------|----------------------|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| T1: Amélioration de l'offre de transports publics | ● | | | | | | | | | |
| Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | CRT | T2, T3, T4, T7, T11 | ■ | | | | | | | |
| Mesures en rapport avec l'arrêté sur l'offre 2005 à 2008 | CRT, OTP | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Mesures avec adaptation de l'arrêté sur l'offre 2009 à 2012 | CRT, OTP | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| T2: Priorité aux bus | ● | | | | | | | | | |
| Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Agglomération, com. | T1, T8, T9, T21, T23 | ■ | | | | | | | |
| Clé de répartition des coûts | Agglomération | | | ■ | ■ | ■ | | | | |
| Mesures | Communes, canton | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| T3: Amélioration de l'environnement de l'offre de TP | ○ | T5 | | | | | | | | |
| Communauté tarifaire | CRT | | | ■ | ■ | ■ | | | | |
| Valorisation des arrêts de TP | ET, communes | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| T4: Gestion de la mobilité et information | ● | | | | | | | | | |
| Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Agglomération | T1, T5, T7 | ■ | | | | | | | |
| Entité responsable/clé de répartition des coûts | Agglomération | | | ■ | ■ | ■ | | | | |
| Mesures | Agglomération | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| T5: Mobilité intermodale | ○ | | | | | | | | | |
| Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | CRT | T3, T4 | ■ | | | | | | | |
| Clé de répartition des coûts | CRT | | | ■ | ■ | ■ | | | | |
| Mesures | Communes, ET | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| T6: Circulation à pied et à vélo (réseau de trafic lent) | ○ | | | | | | | | | |
| Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Agglomération | T8, T9 | ■ | | | | | | | |
| Mesures | Communes | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| T7: Organisation de l'espace de stationnement | ● | | | | | | | | | |
| Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Agglomération | T1, T9, diverses | ■ | | | | | | | |
| Mesures | Communes | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| T8: Action sur les routes à grande circulation et MaC (A5) | ● | | | | | | | | | |
| Plan directeur MaC (cf. T21, T24) | Agglomération | T2, T9, T21, T24 | ■ | | | | | | | |
| Mesures | Communes, canton | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| T9: Modération de la circulation dans les quartiers | ○ | T7, T8 | | | | | | | | |
| Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Agglomération | | ■ | | | | | | | |
| Mesures | Communes | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| T10: Action sur les routes à grand débit existantes | ○ | | | | | | | | | |
| Séparation flux de circulation dans gorges du Taubenloch (A16) | Canton | T20, T23 | ■ | | | | | | | |
| Raccordement complet à l'A16 à Reuchenette | Canton | T20, T23 | ■ | | | | | | | |
| Raccordement complet à la T6 à Studen | Canton | | | | | | | | | |
| T11: Consignes applicables aux nouvelles affectations générant un trafic important | ● | U4 | | | | | | | | |
| Mise en œuvre du plan directeur PIF | Agglomération | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| T12: Action sur les axes régionaux | ○ | T20, T23 | | | | | | | | |

Train de mesures TM1

Légende:

● Mesures-clés

○ Autres mesures prioritaires

■ Planification

■ Réalisation

Projet d'agglomération "urbanisation et transports" 2004, Bienne

Mise en œuvre des mesures: tableau synoptique 2005 à 2011

| Mesure | Responsabilité | Interdépendances | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12+ |
|---|--|-----------------------|-------------------|----|----|----|----|----|----|-----|
| Train de mesures TM2 | U1: Stratégie de développement régional | ● | | | | | | | | |
| | Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Canton, région | U2, U4 | | | | | | | |
| | Elaboration de la stratégie | Canton, région | | | | | | | | |
| | U2: Développement qualitatif du milieu rural | ● | | | | | | | | |
| | Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Canton, région | U1, U3 | | | | | | | |
| | Mesures | Canton, région | | | | | | | | |
| | U3: Compensation des avantages et des inconvénients des mesures de planification et d'aménagement | ● | | | | | | | | |
| | Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Région, canton | U1-U10 | | | | | | | |
| Mesures | Région, canton | | | | | | | | | |
| Train de mesures TM3 | U4: Plan directeur de l'urbanisation de l'agglomération | ● Région | Toutes les fiches | | | | | | | |
| | U5: Coordination de la révision des plans d'aménagement local dans l'agglomération | ○ Agglomération | U4, U3, U6 | | | | | | | |
| | U6: Réalisation des pôles de développement de l'agglomération | ○ | | | | | | | | |
| | Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Agglomération | U4, U3, U7, T11 | | | | | | | |
| | Mesures | Entité resp. spéciale | | | | | | | | |
| | U7: Coordination de la promotion de l'agglomération | ○ | | | | | | | | |
| | Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Région, agglomération | U4, U6, U3 | | | | | | | |
| | Mesures | Région, agglomération | | | | | | | | |
| | U8: Protection contre le bruit du rail et de la route | ○ | | | | | | | | |
| | Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Agglomération | U4 | | | | | | | |
| | Mesures | Canton, CFF | | | | | | | | |
| | U9: Espace de détente de proximité de la baie de Bienne | ○ | | | | | | | | |
| Planif. mise en œuvre (priorités, concrétisation, coordination) | Communes | T20, T23, U1-U10 | | | | | | | | |
| Mesures | Communes | | | | | | | | | |
| U10: Espace de détente de proximité du canal de Nidau-Büren | ○ Agglomération | U3 | | | | | | | | |
| Légende: ● Mesures-clés ○ Autres mesures prioritaires ■ Planification ■ Réalisation | | | | | | | | | | |

Projet d'agglomération "urbanisation et transports" 2004, Bienne

Mise en œuvre des mesures: tableau synoptique 2005 à 2011

| | Mesure | Responsabilité | Interdépendances | 05 | 06 | 07 | 08 | 09 | 10 | 11 | 12+ |
|---|---|-------------------|-----------------------|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| Train de mesures TM4 | T20: Branche est de l'A5 | ○ Conféd., canton | Toutes les fiches | | | | | | | | |
| | T21: Mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) liées à la branche est de l'A5 | ● | | | | | | | | | |
| | Plan directeur MaC (cf. T8, T24) | Agglomération | Toutes, en partic. T8 | | | | | | | | |
| | Mesures | Agglomération | | | | | | | | | |
| | T23: Branche ouest de l'A5 jusqu'à Vigneules | ○ Conféd., canton | Toutes les fiches | | | | | | | | |
| | T24: Mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) liées à la branche ouest de l'A5 | ● | | | | | | | | | |
| | Plan directeur MaC (cf. T8, T21) | Agglomération | Toutes, en partic. T8 | | | | | | | | |
| | Mesures | Agglomération | | | | | | | | | |
| Train de mesures TM5 | T25: Desserte et traversée de la gare de marchandises | Ville de Bienne | U1, T20/21, T29, T34 | | | | | | | | |
| | T26: Doublement de la voie des CFF à Gléresse | ○ Région, CFF | T30 | | | | | | | | |
| | T27: Amélioration de l'offre et développement de des transports publics | ○ CRT | U1, T1, T33 | | | | | | | | |
| | T28: Tarification routière | ○ | | | | | | | | | |
| | Bases légales | Confédération | | | | | | | | | |
| | Mesures | Agglomération | | | | | | | | | |
| | T29: Développement de l'axe de transports publics gare de Bienne – gare de marchandises – Mâche – Champs-de-Boujean | | Diverses fiches | | | | | | | | |
| | Garantie du tracé | ○ Ville de Bienne | | | | | | | | | |
| Mesures | Agglomération | | | | | | | | | | |
| Train de mesures TM6 | T30: Contournement de Douanne par l'A5 | ○ Conféd., canton | T31, T26, T32 | | | | | | | | |
| | T31: Axe pour les deux-roues sur la rive gauche du lac de Bienne | ○ Conféd., canton | T30, T32 | | | | | | | | |
| | T32: Contournement de Daucher-Alfermée par l'A5 | Conféd., canton | T31, T30 | | | | | | | | |
| | T33: Aménagement de la T6 Lyss-Bienne | Canton, Conféd. | T20 | | | | | | | | |
| | T34: Option de créer un raccordement avec l'A5 à Orpond | Conféd., canton | T21, U4 | | | | | | | | |
| Légende: ● Mesures-clés ○ Autres mesures prioritaires ■ Planification ■ Réalisation | | | | | | | | | | | |

agglomérations), il convient de veiller à ce que les ressources nécessaires soient disponibles en temps voulu.

Le plan directeur des MaC (une base importante pour le train de mesures 1 également) est en phase préliminaire et les travaux d'élaboration du document à proprement parler débiteront au cours du second semestre de 2005.

Mesures-clés prioritaires dans le domaine des transports

Ce train de mesures est destiné à stabiliser au niveau actuel le trafic individuel motorisé dans le noyau de l'agglomération ainsi qu'à optimiser les flux de trafic sur le réseau routier. Les mesures sont interdépendantes, et il importe de les appréhender globalement pour qu'elles puissent déployer tous leurs effets. En conséquence, les efforts entrepris en commun par la région et l'agglomération devraient se focaliser sur elles.

Ces mesures, regroupées en trois modules, sont brièvement décrites ci-après. La rubrique "étape suivante" concerne la "planification de la mise en œuvre" et les autres démarches de planification. Certaines mesures se situent par ailleurs à un stade suffisamment avancé pour pouvoir être réalisées à court terme, à condition qu'une harmonisation avec l'ensemble des interventions soit garantie.

En raison du faible degré de consolidation du projet d'agglomération à ce jour et de la restructuration en cours à l'échelle régionale, les mesures-clés prioritaires dans le domaine des transports doivent être appréhendées sous l'égide du canton. La coordination sera garantie au sein de l'organisation de projet (dès 2006, sous une forme adaptée, dans le cadre de seeland.biel/bienne et de la conférence de l'agglomération).

Mesures-clés prioritaires dans le domaine des transports

| Module | Objectif | Etape suivante (2005 et 2006) |
|--|--|---|
| A: Amélioration de l'offre de transports publics (T1) Principaux acteurs: CRT, OTP, entreprises de transports | Augmentation ciblée des capacités et amélioration de la qualité de la desserte et de l'offre des transports publics | Déterminer pour chaque ligne les interventions nécessaires, définir les priorités, établir le programme détaillé devant servir de base à la mise en œuvre, élaborer des projets détaillés pour les différentes mesures. |
| La responsabilité incombe à la CRT, et la planification a lieu dans le cadre de son programme 05/06; le cas échéant, des ressources financières supplémentaires devront être mises à disposition. | | |
| B: Amélioration de la fluidité du trafic sur le réseau routier (T2: priorité aux bus; T8, T21, T24: actions sur les routes à grande circulation et MaC anticipées) Principaux acteurs: OPC, agglomération | Garantie de bonnes conditions de circulation aux bus et aux trolley-bus, gestion des encombrements, amélioration de la coexistence de tous les usagers | Dans un premier temps: <ul style="list-style-type: none"> - Elaborer le plan directeur des MaC - Préciser les interventions nécessaires à court et à moyen terme - Définir la clé de répartition des coûts entre les communes de l'agglomération Dans un second temps: Définir les projets relatifs aux différentes mesures sur la base d'un programme détaillé. |

| | | |
|---|---|---|
| L'élaboration du plan directeur des MaC débute actuellement sous l'égide de l'OPC, et le financement relèvera de la planification des routes nationales. La concrétisation des interventions nécessaires à court et à moyen terme (priorité aux bus, MaC anticipées) doit avoir lieu parallèlement à l'établissement du plan directeur des MaC. Il convient de prendre ces travaux en considération dans les programmes de l'agglomération et des communes. | | |
| <p>C: Mesures d'accompagnement destinées à influencer le volume du trafic et les comportements en matière de mobilité</p> <p>(T4: gestion de la mobilité/information, T7: organisation de l'espace de stationnement, T11: consignes applicables aux nouvelles affectations générant un trafic important)</p> <p>Principaux acteurs: agglomération/région, communes</p> | <p>Soutien aux démarches visant à réduire les besoins en mobilité ou à les satisfaire en recourant davantage aux TP ou aux déplacements non motorisés.</p> <p>Incitation à modifier les comportements dans le domaine des transports.</p> | <p>Mettre en œuvre de manière conséquente le plan directeur PiF, le plan directeur des places de stationnement de la ville de Bienne et les décisions concernant la gestion des places de stationnement à proximité des centres d'achat; compléter les instruments d'aménagement pour les secteurs critiques.</p> <p>Définir un programme détaillé pour la gestion de la mobilité et garantir le financement.</p> |
| La mesure T4 doit être intégrée dans le programme 2006 de l'agglomération. Dans le cas des mesures T7 et T11, la direction des travaux incombe aux communes directement concernées. | | |

Autres mesures prioritaires dans le domaine des transports

Le train de mesures 1 énonce par ailleurs d'autres mesures prioritaires. Contrairement à ce qui se passe pour les mesures-clés, aucune approche globale ne s'impose en l'espèce, de sorte que les communes et les autres responsables peuvent les planifier et les réaliser selon leur propre ordre de priorité. Il appartient à la région ou à l'agglomération de prendre l'initiative et de veiller à la coordination des mesures entre elles. Les fiches suivantes sont concernées:

- T3 Amélioration de l'environnement de l'offre de transports publics (coordination par la CRT)
- T5 Mobilité intermodale (coordination par l'agglomération)
- T6 Circulation à pied et à vélo (coordination par l'agglomération en cas de besoin)
- T9 Modération de la circulation dans les quartiers (en fonction des priorités des communes)
- T10 Action sur les routes à grand débit existantes (sous la responsabilité de la Confédération et du canton)
- T12 Action sur les axes régionaux

Les autres trains de mesures comportent également certaines mesures considérées comme prioritaires. La garantie du tracé en rapport avec la fiche T29 (principale actrice: ville de Bienne), en particulier, revêt de l'importance pour le programme de mise en œuvre. Quant aux travaux concernant les interventions nécessaires sur la rive gauche du lac de Bienne, ils se poursuivent conformément au plan directeur ad hoc.

Mesures-clés prioritaires dans le domaine de l'urbanisation (U1 à U5)

Les mesures U1 à U4 (U1: stratégie de développement régional, U2: développement qualitatif du milieu rural, U3: compensation des avantages et des inconvénients des mesures de planification et d'aménagement, U4: plan directeur de l'urbanisation de l'agglomération) requièrent une démarche coordonnée de la part des régions du Seeland et du Jura bernois. L'initiative devrait être prise par le canton: il s'agit de garantir que les tâches en question soient accomplies conjointement par la nouvelle organisation

seeland.biel/bienne et les régions de Granges-Büren, Jura-Bienne et Centre-Jura. D'un point de vue global, les mesures U1 à U3 revêtent une importance fondamentale. La mesure U4 (plan directeur de l'urbanisation de l'agglomération) peut quant à elle être mise en œuvre dans les différentes sous-régions en fonction des besoins (le plan directeur de l'urbanisation est une mesure prioritaire en tout cas pour l'agglomération de Bienne).

Autres mesures prioritaires dans le domaine de l'urbanisation

Les autres mesures des trains 2 et 3 sont également considérées comme prioritaires. Malgré l'existence de certaines interdépendances avec les mesures-clés, elles peuvent être concrétisées et mises en œuvre indépendamment les unes des autres, en fonction des priorités des acteurs concernés:

- U5 Coordination de la révision des plans d'aménagement local dans l'agglomération (jusqu'à ce que les bases prévues par les fiches U1 à U4 soient disponibles, il s'agit d'une tâche durable du canton et des régions)
- U6 Réalisation des pôles de développement de l'agglomération
- U7 Coordination de la promotion de l'agglomération
- U8 Protection contre le bruit du rail et de la route
- U9 Espace de détente de proximité de la baie de Bienne
- U10 Espace de détente de proximité du canal de Nidau-Büren (projet en préparation)

Mesures prioritaires et financement du trafic d'agglomération

Au vu des connaissances actuelles, il convient malheureusement de partir du principe que pour la période allant de 2007 à 2011, l'agglomération de Bienne ne recevra pas d'importantes subventions fédérales. Il n'en reste pas moins judicieux d'entreprendre dès maintenant les premières démarches en vue de la mise en œuvre des mesures prioritaires. La région a en effet intérêt à réaliser des trains de mesures formant des ensembles optimaux même si, dans le plus défavorable des cas, elle ne devait disposer pour ce faire que de ses propres ressources (soutien cantonal compris).

10.4 Mesures urgentes

Le programme de travail de l'Association régionale Bienne-Seeland affecte des ressources financières aux mesures urgentes. Il est ainsi prévu de poursuivre le traitement des questions suivantes:

- 1 Elaboration d'une stratégie visant à accorder la priorité aux bus au Kreuzweg et s'inscrivant dans un schéma d'exploitation applicable à une plus large échelle (p. ex. portes le long de la rive droite du lac de Bienne). Il convient à cet égard de tenir compte des interconnexions avec la planification de l'A5 (il est prévu d'étendre jusqu'au Kreuzweg le périmètre pris en considération par le projet autoroutier) ainsi qu'avec celle des transports publics (projet portant sur le prolongement de la ligne de trolleybus jusqu'à Port).
- 2 Nouvelle tentative de répartir les coûts des mesures visant à accorder la priorité aux bus qui revêtent un "caractère exemplaire" pour l'ensemble de l'agglomération en tenant compte de l'extension envisagée du périmètre pris en considération par le projet de l'A5.
- 3 Etablissement d'un programme ("planification de la mise en œuvre") concernant l'élaboration des mesures relatives à l'urbanisation U1 à U4.

Le "coup d'envoi" doit être donné par le comité directeur de l'Association régionale Bienne-Seeland sur la base d'un programme de travail.

Par ailleurs, il y a lieu de se saisir rapidement des questions suivantes:

- 4 Définition des mesures nécessaires pour garantir le tracé en vue d'un éventuel prolongement de la ligne du BTI en ville de Bienne (et en particulier au centre-ville).
- 5 Lancement d'un projet de PDE "loisirs et logement" dans la baie de Bienne (U9).

11. Consolidation et controlling

La consolidation du projet d'agglomération au sein de la région doit se poursuivre afin qu'il soit possible de passer au stade de la mise en œuvre. Parmi les solutions qui s'offrent à cet égard, on trouve celle, initialement prévue, du plan directeur partiel. Il convient toutefois d'en débattre, d'un point de vue cantonal et dans une approche englobant toutes les agglomérations, afin de déterminer si cette solution reste opportune. Le cas échéant, la procédure d'édiction d'un plan directeur soulèverait la question de savoir si la participation publique – obligatoire – doit avoir lieu au stade actuel ou seulement une fois que le projet d'agglomération aura été consolidé aux plans cantonal et fédéral.

Dans le cas de l'agglomération de Bienne et de la région Bienne-Seeland-Jura bernois, il est envisageable que le projet d'agglomération soit adopté sous forme de convention passée entre les différents acteurs (canton, régions, communes) au terme d'une procédure relativement simple. Si cette solution est retenue, une consolidation devra encore avoir lieu auprès des communes, en particulier de la manière suivante:

- Communication des résultats de la procédure de consultation et des propositions de mise au net aux régions et aux communes.
- Discussion de la suite de la procédure (p. ex. plate-forme de l'agglomération).
- Garantie de la mise en œuvre (mesures prioritaires) dans les programmes de la nouvelle organisation seeland.biel/bienne et des régions voisines.

Au stade actuel des travaux, il n'est pas possible de formuler des considérations détaillées au sujet du controlling.

D Modifications et compléments apportés à la 2^e partie du rapport principal: mesures

Des modifications et des compléments sont apportés à diverses fiches de mesures sur la base des résultats de la procédure de consultation. Il s'agit des fiches suivantes:

| | |
|-----|----------------|
| T1 | Verso |
| T2 | Verso |
| T3 | Recto |
| T4 | Recto et verso |
| T5 | Recto et verso |
| T7 | Verso |
| T8 | Verso |
| U1 | Recto |
| U4 | Recto |
| U8 | Recto |
| U9 | Recto |
| T26 | Recto |
| T27 | Verso |
| T29 | Recto |

Les modifications et les compléments sont indiqués **sur fond gris** (au recto des fiches) ou en **caractères gras** (au verso). Les pages corrigées figurent ci-après dans l'ordre chronologique. Elles remplacent les fiches du rapport principal.

T1 Amélioration de l'offre de transports publics 2006-2010

10.05.05

Caractères gras = modifications et compléments

| Réf. | N° | Commune | Emplacement | Mesure | Coût exploitation MCHF/an | Coût infrastructure MCHF | Avancement du projet, coordination |
|------|----|--|-------------|--|---------------------------|--------------------------|---|
| T1 | 1 | Bienne, Brügg, Port | | Accroissement de la fréquence sur les lignes 2, 7 et 8 (cadence 15' au lieu de 20') pour améliorer la qualité de l'offre et disposer des capacités voulues. | 1,50 | | Changement d'échelon à pratiquer dans le SOC (B au lieu de A) |
| T1 | 2 | Bienne/Nidau | | Accroissement de la fréquence sur les lignes 1 et 4 (cadence 7/8 continue; suppression des lacunes le matin) pour améliorer la qualité de l'offre et disposer des capacités voulues. | 0,50 | | Changement d'échelon à pratiquer dans le SOC (C au lieu de B) |
| T1 | 3 | Corridor Bienne - Täuffelen | | Accroissement progressif de la fréquence sur la ligne du BTI pour améliorer la qualité de l'offre et disposer des capacités voulues (objectif lointain: cadence 15' continue). La qualité de la desserte ne peut être améliorée que par le biais d'un doublement ciblé de la voie. Le traitement de cette question doit se poursuivre de manière différenciée, en fonction des possibilités. Il convient à cet égard de tenir compte des éventuels conflits d'objectifs avec la voie d'accès à l'autoroute A5 dans le secteur de Nidau. | A déterminer | A déterminer | Figure dans SOC |
| T1 | 4 | Corridors Bienne - Soleure et Bienne - Neuchâtel | | Courses supplémentaires sur les lignes ferroviaires régionales Soleure - Bienne et Neuchâtel - Bienne pour améliorer la qualité de l'offre (objectif éloigné: cadence semi-horaire au minimum pour tous les trains régionaux à destination de Bienne; peut-être réalisable en totalité seulement lorsque l'infrastructure aura été aménagée). | 1,50 | | Proposition. Relèvement partiel du niveau d'offre à pratiquer dans le SOC. |
| T1 | 5 | Vallée de Tavannes | | Liaisons directes en provenance de la vallée de Tavannes grâce à des trains à destination multiple (assemblage à Sonceboz). Cette mesure suppose l'utilisation de nouveau matériel roulant sur ce tronçon; possibilité d'échange avec du matériel roulant d'autres lignes régionales. | 1,00 | X | Objectifs CRT |
| T1 | 6 | Noyau de l'agglomération | | Trajets complémentaires ponctuels pour disposer des capacités voulues sur certains tronçons de lignes. | 0,25 | | Déjà pratiqué ponctuellement aujourd'hui |
| T1 | 7 | Bienne/Nidau/Port/ (Ipsach) | | Extension du réseau / prolongation de lignes dans le secteur de Nidau/Port pour mieux desservir le secteur. | 0,50 | X | Meilleure variante selon l'étude sur l'offre à Nidau |
| T1 | 8 | Brügg, Bienne | | Offre supplémentaire au Centre Brügg en liaison avec l'extension et l'aménagement de ce centre commercial. | 0,50 | | Etude sur l'offre en relation avec le plan de quartier du Centre Brügg |
| T1 | 9 | Corridor Bienne - Granges | | Coordination de l'offre Bienne - Granges: les lignes de bus Bienne - Perles, Bienne - Montménéil et Granges - Lengnau sont raccordées entre elles. Des liaisons TP plus rapides sont ainsi créées pour diverses destinations et plusieurs dérivements sont supprimés. | 0,04 | | Projet existant |
| T1 | 10 | Agglomération dans son ensemble | | Extension des horaires d'exploitation: de 5h30 à 0h30 pour les trains et les bus à partir du niveau d'offre 4 (ponctuellement à partir du niveau d'offre 3) pour améliorer la disponibilité horaire. | 0,50 | | Proposition. Raccordements aux premiers trains du matin assurés en partie (grandes lignes). |
| T1 | 11 | Agglomération dans son ensemble | | Développement des liaisons entre 0h30 et 5h30 pour améliorer la disponibilité dans ce créneau horaire (requiert une adaptation de l'ordonnance cantonale sur l'offre de transports publics). | 0,15 | | Proposition |

SOC = schéma d'offre cantonal

X Amortissement des investissements inclus dans les coûts d'exploitation

T2 Priorité aux bus 2006-2010**10.05.05**

Caractères gras = modifications et compléments

| Réf. | N° | Commune | Emplacement | Mesure | Coût exploitation MCHF/an | Coût infrastructure MCHF | Avancement du projet, coordination |
|------|----|-------------------------|--|---|---------------------------|--------------------------|---|
| T2 | 1 | Bienne/Daucher-Alfermée | Route de Neuchâtel | Prolongation de la voie de bus de la route de Neuchâtel jusqu'à Alfermée (nouvelle répartition des voies comme sur le tronçon Châtelet - Vigneules - route de la Montagne-de-Diesse). | | 0,05 | Proposition |
| T2 | 2 | Bienne | Mâche | Prolongation de la voie de bus sur la route de Mâche avant le giratoire de la rue du Moulin (direction est). | | 0,02 | Proposition |
| T2 | 3 | Bienne | Route de Mâche / passage sous voies | Etude d'un dosage avec voie de bus au passage souterrain en direction de l'ouest (coordination avec la mesure concernant la place du Breuil). | | 1,20 | Proposition |
| T2 | 4 | Bienne | Place du Breuil | Feux de circulation au carrefour de la place du Breuil (en remplacement du giratoire) ou régulation du giratoire pour accélérer le passage des bus. | | 0,70 | Proposition |
| T2 | 5 | Bienne | Route de Brügg | Priorité aux bus sur la route de Brügg en direction de la gare (envisager une voie de bus). | | 0,30 | Proposition |
| T2 | 6 | Bienne | Champs-de-Boujean | Optimisation de la priorité aux TP en prévision de l'accroissement de la circulation due au développement des affectations en cours (p. ex. adaptation du signal de passage des bus en fonction de la longueur des embouteillages, mesures au giratoire rue Renfer / rue de Zurich, carrefour chemin du Long-Champ / rue Renfer). | | 0,60 | Proposition |
| T2 | 7 | Brügg | Secteur Hauptstrasse / gare | Protection des trajets de changement de direction des bus ou réduction des temps d'attente (envisager une gestion temporaire des feux de circulation). | | 0,30 | Proposition |
| T2 | 8 | Nidau / Ipsach | Chemin de la Croix | Priorité aux bus au giratoire du chemin de la Croix. La mesure nécessite une porte pour le TIM. Les répercussions sur les communes voisines doivent être prises en compte. A réaliser à brève échéance sous forme de projet-pilote. | | 0,30 | Projet existant |
| T2 | 9 | Agglomération | Divers | Amélioration de la priorité aux bus aux feux de circulation existants, comme quai du Haut, place de la Croix, etc. (adaptation en fonction de la longueur des embouteillages). | | 1,50 | Proposition |
| T2 | 10 | Brügg | Secteur Erlenstrasse / Neubrückstrasse | Protection des itinéraires des bus en prévision de l'accroissement de la circulation due au développement des affectations en cours (p. ex. priorité aux TP aux giratoires grâce à des feux de circulation temporaires). | | 0,80 | Proposition |
| T2 | 11 | Agglomération | Grands axes | Mise en œuvre progressive d'une stratégie de dosage du trafic comportant des mesures intégrées pour assurer la circulation des bus (Faubourg-du-Lac, Pont-du-Moulin / rue du canal, route de Mâche, route de Brügg, etc.). | | 5,00 | Orientation générale contenue dans plusieurs concepts ou stratégies |

Remarque: d'autres mesures visant à accorder la priorité aux bus figurent dans les fiches de mesures T8, T21, T24.

T3: Amélioration de l'environnement de l'offre de transports publics

2007-2011

Description du paquet de mesures

L'utilisation des transports publics est rendue aussi conviviale que possible grâce à l'instauration d'une communauté tarifaire intégrale (au moins pour le noyau central de l'agglomération) et à la valorisation des arrêts de transports publics (amélioration de l'accès, protection contre les intempéries, équipement, design, éclairage, sécurité, etc.).

Objectifs/motifs

Pour garantir la mobilité, il faut que la croissance du trafic individuel motorisé (TIM) pronostiquée (1% par an) dans l'agglomération de Bienne soit absorbée par les transports publics et le trafic lent. Cela suppose notamment que les conditions d'utilisation des transports publics soient aussi attractives que possible.

Mise en œuvre

L'instauration d'une communauté tarifaire intégrale est du ressort de la communauté tarifaire existante (Abo ZigZag) et des entreprises de transport qui y sont affiliées.

La valorisation des arrêts de transports publics est du ressort des communes où ils sont implantés (l'intérieur des gares est du ressort exclusif des entreprises de transport). On commencera par définir les actions à entreprendre et les standards à appliquer dans le cadre de la CRT (une pré-étude est prévue dans le budget 2004 de la CRT).

Mise en œuvre au moyen d'arrêtés de financement pris par les entités responsables concernées. Mais comme la législation en vigueur impose aux communes sur le territoire desquelles passe la route de prendre à leur charge une partie élevée des coûts, les mesures importantes d'envergure régionale échouent souvent faute de volonté de la part des communes concernées.

Coûts

A l'heure actuelle, le coût des mesures à prendre de 2007 à 2011 ne peut qu'être estimé grossièrement: 5 millions de francs.

Hypothèse de répartition: Confédération et canton, 1 million de francs chacun; communes, 3 millions de francs, entreprises de transports (part à déterminer).

La mise en œuvre de cette mesure requiert une contribution agglo importante de la Confédération.

Interdépendances

L'amélioration de l'environnement de l'offre de transports publics peut être réalisée en grande partie indépendamment des autres paquets de mesures. Les synergies avec le paquet de mesures T5 "Mobilité intermodale" sont importantes.

Remarques

T4: Gestion de la mobilité et information

2007-2011

Description du paquet de mesures

La mobilité intermodale, c'est-à-dire l'utilisation d'une chaîne de modes de transport respectueux de l'environnement comme la marche, le vélo, les transports publics et d'autres offres telle que le covoiturage, est bien développée aujourd'hui déjà, mais encore trop peu connue. Il est utile de communiquer davantage à ce sujet, surtout pour les déplacements sortant de la routine. Principales mesures (voir également au verso):

- Mise sur pied d'une centrale de gestion de la mobilité qui prend l'initiative et assure la coordination des différentes offres dans le domaine de la mobilité, qui a la fonction d'interlocuteur, de service d'information et de point de vente et qui incite les usagers à adopter le comportement recherché en matière de mobilité en pratiquant une gestion ciblée de la mobilité et en proposant des conseils dans ce domaine.
- Mise sur pied d'une plate-forme Internet présentant les réseaux et proposant des informations sur les transports publics, le trafic individuel motorisé ainsi que les déplacements à pied et à vélo.
- Elaboration d'un plan de l'agglomération avec une partie consacrée au reste de la région, axé sur la mobilité intermodale: il indique les chemins piétonniers, les pistes cyclables et les parkings à vélos, le réseau de transports publics et ses parkings, les emplacements des services de covoiturage et comprend un index des rues.

Objectifs/motifs

Pour garantir la mobilité, il faut que la croissance du trafic individuel motorisé (TIM) pronostiquée (1% par an) dans l'agglomération de Bienne soit absorbée par les transports publics et le trafic lent. Cela suppose une offre fonctionnelle et attractive en matière de transports publics et de trafic lent, mais ce n'est pas suffisant. Il faut aussi une action de communication de soutien qui incite les usagers à adopter le comportement de mobilité recherché.

Mise en œuvre

Il n'existe pas d'entités susceptibles d'assumer la responsabilité d'une centrale régionale de gestion de la mobilité ou d'une gestion régionale de la mobilité. La première action consiste à la créer. Elle regroupe les communes, la CRT, les entreprises de transports et les fournisseurs de services de mobilité ainsi que la Confédération et les cantons à travers leurs programmes (Energie Suisse, Mobilservice, etc.). Les autres actions d'information doivent être lancées et coordonnées par la centrale de gestion de la mobilité.

L'agglomération est responsable de la planification et de la réalisation de la centrale de gestion de la mobilité.

Coûts

Coût des mesures à prendre de 2007 à 2011: infrastructure, 3,3 millions de francs; exploitation, 0,8 million de francs/an.

La répartition des coûts est à fixer par les participants. La mise en œuvre de ce paquet de mesures prioritaire requiert une contribution aggro importante de la Confédération. Proposition: 1,7 million de francs en faveur de l'infrastructure.

Interdépendances

Le paquet de mesures T4 suppose que l'offre de transports publics a été améliorée comme nécessaire (T1) et que l'offre de mobilité intermodale est opérationnelle (T5).

T4 Centrale de gestion de la mobilité et information 2006-2010**10.05.05**

Caractères gras = modifications et compléments

| Réf. | N° | Commune | Emplacement | Mesure | | Coût exploitation MCHF/an | Coût infra-structure MCHF | Avancement du projet, coordination |
|------|----|--------------------------|---------------------------------------|---|--|------------------------------|------------------------------|--|
| T4 | 1 | Bienne | Centrale de gestion de la mobilité | Création et exploitation d'une centrale de gestion de la mobilité pour toutes les entreprises de transport de Bienne. Tâches: billetterie, conseil personnalisé et information sur les offres de mobilité, coordination des offres de mobilité (covoiturage, livraison à domicile, etc.). Toutes les offres (CFF et TPB compris) doivent être proposées de manière centralisée à la gare de Bienne. Autres tâches de la centrale: Mise en oeuvre de projets ponctuels d'encouragement, coordination et réalisation de campagnes de promotion de la mobilité et conseils en faveur des entreprises (cf. n° 4 et n° 5). | | 0,50 | 1,00 | Proposition. Expérience de la centrale de gestion de la mobilité d'Expo.02. |
| T4 | 2 | Noyau de l'agglomération | Infobienne | Mise sur pied de la plate-forme "info-bienne", indiquant pour n'importe quelle destination le temps requis et le meilleur itinéraire avec les différents moyens de transport, seuls ou combinés entre eux. Collecte et enregistrement de données pour les réseaux de TP et de TIM ainsi que pour les réseaux piétonnier et cyclable. Exploitation et mise à jour de la base de données financées par la publicité. | | | 0,50 | Proposition |
| T4 | 3 | Noyau de l'agglomération | Plan de mobilité | Création et mise à jour d'un plan de l'agglomération représentant les chemins piétonniers, les pistes cyclables, les emplacements à vélos, les arrêts des TP, les P&R, les B&R, les vélostations, les services de location et de covoiturage, avec informations sur les tarifs (communauté tarifaire) et index des rues. Partie consacrée au reste de la région comportant des informations touristiques et les contenus essentiels, par analogie avec le plan de l'agglomération. | | | 0,50 | Existence de travaux préliminaires de la ville de Bienne dans le cadre d'Expo.02 |
| T4 | 4 | Noyau de l'agglomération | Campagnes de promotion de la mobilité | Réalisation de campagnes et d'actions publicitaires qui attirent l'attention sur les possibilités offertes par les TP, les réseaux piétonnier et cyclable et la mobilité intermodale, et qui contribuent ainsi à modifier la répartition modale. | | 0,50 | | Proposition. P. ex. "Journée sans voiture", réalisée pour la première fois en 2003 à Bienne. |
| T4 | 5 | Noyau de l'agglomération | Entreprises | Conseil et actions de promotion de la mobilité auprès des entreprises. Possibilité de rendre obligatoire le conseil en matière de mobilité pour les entreprises prévoyant d'ouvrir de très grands sites ou de s'implanter dans l'agglomération. | | 0,20 | | Proposition |
| T4 | 6 | Noyau de l'agglomération | Noyau de l'agglomération | Elaboration de données statistiques de base sur la circulation à pied et à vélo et la mobilité intermodale. Un recensement systématique permettra de démontrer l'importance et l'évolution de ces modes de transport. Acquisition d'instruments de recensement adéquats et évaluations annuelles. | | 0,10 | 0,10 | Proposition |
| T4 | 7 | Noyau de l'agglomération | Ménages | Examen de l'opportunité d'introduire des allègements fiscaux en faveur des ménages sans voiture. | | | | Proposition |
| T4 | 6 | Noyau de l'agglomération | Associations | Trafic de loisirs: campagne de motivation auprès des associations de sport et de loisirs. | | | | Proposition |

1,30

2,10

T5: Mobilité intermodale

2007-2011

Description du paquet de mesures

La mobilité intermodale est développée sur le plan qualitatif en améliorant l'infrastructure aux points de transbordement entre deux modes de transport et sur le plan quantitatif en proposant des offres nouvelles dans le domaine de l'exploitation pouvant remplacer ou compléter le trafic individuel motorisé (voir également au verso).

Offres dans le domaine de l'exploitation: covoiturage, livraison à domicile, transport des vélos en train, location de vélos (Call-a-Bike), taxis, logistique urbaine appliquée au transport de marchandises dans le noyau de l'agglomération, etc.

Offres dans le domaine de l'infrastructure (Bike+Ride, Park+Ride): emplacements à vélos protégés contre le vol dans toutes les gares et dans les stations de bus adéquates; places de stationnement pour voitures en nombre limité aux abords des gares adéquates lorsqu'il est difficile pour les usagers de se rendre à la gare en vélo ou par les transports publics. Une option à envisager est la création à la périphérie de parcs de dissuasion associés à d'autres affectations.

Objectifs/motifs

Pour garantir la mobilité, il faut que la croissance du trafic individuel motorisé (TIM) pronostiquée (1% par an) dans l'agglomération de Bienne soit absorbée par les transports publics et le trafic lent. Cela suppose, outre une offre fonctionnelle et attractive pour les transports publics et le trafic lent, des offres complémentaires de soutien qui incitent les usagers à ne plus utiliser exclusivement leur véhicule privé.

Mise en œuvre

Les offres de mobilité intermodale dans le domaine de l'exploitation sont du ressort de différentes entités responsables, généralement sans participation des pouvoirs publics. Il incombe aux communes et aux cantons de mettre en place un cadre propice à la réalisation et à l'exploitation des offres de mobilité intermodale. La création et l'exploitation de places de stationnement pour les voitures et les vélos relèvent au premier chef des communes concernées (et des entreprises de transport à l'intérieur des gares).

Dans une première phase, les actions à mener et les mesures concrètes à prendre seront précisées sous l'égide de l'agglomération.

La centrale de gestion de la mobilité (T4) a pour mission d'encourager de manière ciblée et de coordonner les offres de mobilité intermodale.

Coûts

Mesures dans le domaine de l'infrastructure de 2007 à 2011: 14,8 millions de francs.

Les offres dans le domaine de l'exploitation doivent si possible s'autofinancer, mais elles ont besoin d'un financement de départ. Les subventions à accorder sont à convenir entre les entités concernées. Pour les emplacements à vélos, il faudra définir une clé de répartition entre la Confédération, le canton, la commune ayant la jouissance des installations et les entreprises de transport (proposition: 25% chacun).

Contribution aggro de la Confédération: 4 millions de francs.

Interdépendances

Le paquet de mesures T5 peut être réalisé en grande partie de manière indépendante. Toutefois, pour qu'il soit le plus efficace possible, il faut le coordonner avec le paquet de mesures T4, pour que les deux paquets de mesures se renforcent mutuellement, et maximiser les synergies avec les mesures T3 (environnement de l'offre de transports publics).

Remarques

T5 Mobilité intermodale 2006-2010**10.05.05**

Caractères gras = modifications et compléments

| Réf. | N° | Commune | Emplacement | Mesure | | Coût exploitation MCHF/an | Coût infra-structure MCHF | Avancement du projet, coordination |
|------|----|--------------------------|---|---|--|------------------------------|------------------------------|--|
| T5 | 1 | Agglomération | Bike&Ride | Chaque arrêt de train est équipé d'un nombre suffisant d'emplacements à vélos couverts et protégés contre le vol. Des vélostations sont à prévoir aux arrêts importants (au total 2000 à 3000 places env.). | | | 4,00 | Proposition |
| T5 | 2 | Bienne | Bike&Ride place de la Gare ouest / gare sud | 300 places à vélos satellitaires par installation en combinaison avec les vélostations existantes (couvertes, surveillées, avec système d'accès automatique, soumises à émolument). | | | 2,00 | Proposition. Coordination avec le projet d'aménagement de la place de la Gare (concours). |
| T5 | 3 | Noyau de l'agglomération | P&R du noyau de l'agglomération | Parcs de dissuasion (P&R) à la périphérie du noyau de l'agglomération, à proximité des axes d'entrée. Concept combiné avec d'autres affectations. Sites possibles: Champs-de-Boujean, Marais-de-Brügg (choisir un cercle d'usagers restreint). Harmonisation du design et de la billetterie comme dans le RER bernois. | | | 2,00 | Proposition |
| T5 | 4 | Agglomération entière | P&R de l'agglomération | Création ou aménagement de P&R dispersés dans la région. Evitement de la concurrence avec les TP par le choix de cercles d'usagers restreints. Harmonisation du design et de la billetterie comme dans le RER bernois. | | | 3,00 | Proposition |
| T5 | 5 | Agglomération entière | Transport des vélos en train | On ne peut lutter contre l'accroissement du trafic de loisir motorisé qu'en proposant des offres de détente de proximité de qualité et une mobilité respectueuse de l'environnement. Bienne doit être valorisée comme point de départ idéal pour le cyclotourisme. Le transport des vélos dans les trains directs en provenance des régions de Zurich, Bâle, Lausanne et Genève doit être amélioré. Les conditions restrictives imposées pour charger les vélos sur les trains ICN à pendulation doivent être modifiées et l'offre de places améliorée. | | | 0,00 | Cf. pétition des associations d'usagers. Depuis août 2004, deux trains supplémentaires sont mis en service à titre d'essai le week-end en cas de beau temps. |
| T5 | 6 | Noyau de l'agglomération | Logistique urbaine | Organisation de la logistique urbaine: - mise en place d'un à deux sites de transbordement de marchandises (p. ex. Champs-de-Boujean, Marais-de-Brügg); - mise en place de la centrale de logistique urbaine; - acquisition de véhicules électriques pour le service des expéditions; - exploitation autofinancée. | | | 3,00 | Proposition |
| T5 | 7 | Noyau de l'agglomération | Call-a-Bike | Call-a-Bike (location de vélos) pour compléter les TP: - mise en place d'un système Call-a-Bike comprenant 200 à 300 vélos ; - exploitation autofinancée. | | | 0,80 | Proposition |

T7 Organisation de l'espace de stationnement 2006-2010**10.05.05**

Caractères gras = modifications et compléments

| Réf. | N° | Commune | Emplacement | Mesure | | Coût exploitation MCHF/an | Coût infra-structure MCHF | Avancement du projet, coordination |
|------|----|---------------------------------|--|--|--|------------------------------|------------------------------|---|
| T7 | 1 | Nidau | Commune entière | Gestion des places de stationnement sur tout le territoire. | | Recettes | 0,15 | A l'étude |
| T7 | 2 | Brügg | Commune entière | Gestion des places de stationnement sur tout le territoire. | | Recettes | 0,15 | Proposition |
| T7 | 3 | Ipsach | Commune entière | Gestion des places de stationnement sur tout le territoire. | | Recettes | 0,15 | A l'étude |
| T7 | 4 | Port | Commune entière | Gestion des places de stationnement sur tout le territoire. | | Recettes | 0,15 | Proposition |
| T7 | 5 | Orpond | Commune entière | Gestion des places de stationnement sur tout le territoire. | | Recettes | 0,15 | Proposition |
| T7 | 6 | Noyau de l'agglomération | | Réglementation des places de stationnement (privées/publiques), élaboration de consignes et de systèmes d'incitation pour réduire au minimum le besoin d'espace de stationnement. | | | 0,05 | Proposition. Marge de manœuvre limitée car réglementation au niveau cantonal. |
| T7 | 7 | Noyau de l'agglomération | | Harmonisation et coordination des concepts de gestion et des tarifs. | | | 0,01 | Proposition |
| T7 | 8 | Noyau de l'agglomération | Secteurs à forte fréquentation, centres | Extension des plages horaires payantes. | | Recettes | 0,01 | Proposition |
| T7 | 9 | Noyau de l'agglomération | Affectations engendrant une importante fréquentation | Gestion des places de stationnement avec prélèvement de taxes aux abords des centres commerciaux. | | Recettes | 0,15 | Négociations en cours |
| T7 | 10 | Noyau de l'agglomération | Centres, pôles de quartier | Regroupement dans des parkings centraux des places de stationnement dispersées en surface afin d'améliorer l'organisation de l'espace de stationnement et de procéder à une valorisation de l'espace routier. Note: le montant indiqué ne suffit pas pour réaliser les parkings et les mesures de valorisation; il s'agit d'une contribution à ces mesures (en particulier, valorisation). Le financement des parkings doit être assuré avant tout par leurs recettes. | | | 7,00 | Proposition. Projets individuels mis en œuvre ou en cours d'autorisation dans la ville de Bienne. |
| T7 | 11 | Bienne | Secteur urbain | Réalisation des objectifs du plan directeur des places de stationnement et du règlement (optimisation de l'espace de parcage au centre-ville, gestion des Champs-de-Boujean, etc.). | | | | Voir aussi T11 |
| T7 | 12 | Noyau de l'agglomération | | Réalisation des objectifs du plan directeur des projets engendrant une importante fréquentation (PiF). | | | | Voir aussi T11 |
| T7 | 13 | Noyau de l'agglomération | | Maintien du parking du Stade du Lac (Prés-de-la-Rive) pendant et après la construction du contournement de Bienne par l'A5 (parc de dissuasion pour Macolin). | | | | |

T8 Action sur les routes à grande circulation / MaC liées à l'A5 2006-2010

10.05.05

Caractères gras = modifications et compléments

| Réf. | N° | Commune | Emplacement | Mesure | | Coût exploitation MCHF/an | Coût infra-structure MCHF | Avancement du projet, coordination |
|------|----|---------|--|--|--|------------------------------|------------------------------|--|
| T8 | 1 | Bienne | Route d'Orpond | Dosage aux feux de Mauchamp. | | | 0,30 | Proposition |
| T8 | 2 | Bienne | Place G.-Müller - rue d'Aarberg - rue du Débarcadère | Fluidification du TIM et optimisation à court terme avec accélération des bus, amélioration de la circulation à pied et à vélo (liaison rue du Dr-Schneider - gare de Bienne) | | | 0,50 | Optimisation à court terme (projet en cours) |
| T8 | 3 | Bienne | Faubourg-du-Lac (axe nord) | Le contournement par l'A5 augmentera la charge de trafic au Faubourg-du-Lac. Mesures à prendre avant la mise en oeuvre des MaC liées à la branche ouest en raison de la situation actuelle: trottoir sur le côté nord du Faubourg-du-Lac, passages piétons sécurisés combinés avec des dispositifs aidant les cyclistes à changer de direction pour entrer dans le quartier, bandes cyclables ou chaussée à voie centrale banalisée. Envisager un dosage du TIM à l'arrivée dans la rue de l'Hôpital et dans la rue Centrale. Tenir compte des répercussions sur la circulation des bus et le quartier du Pasquart. Projet délicat sur le plan de l'urbanisme. | | | 6,00 | MaC branche ouest anticipée car les problèmes actuels seront aggravés par l'A5. Réaménagement de l'axe nord, concept d'exploitation de 2004. |
| T8 | 4 | Bienne | Pont-du-Moulin (axe nord) | Diminution de la domination du TIM et valorisation grâce à un concept d'exploitation et d'aménagement approprié, réduction du nombre de voies et giratoire à l'arrivée dans la rue Centrale, priorité aux bus, dosage du TIM avant le giratoire en venant du Faubourg-du-Lac. | | | 1,20 | MaC branche ouest anticipée. Etude d'aménagement de l'axe nord de 2002, concept d'exploitation de 2004. |
| T8 | 5 | Bienne | Rue du Canal (axe nord) | Diminution de la domination du TIM et valorisation grâce à un concept d'exploitation et d'aménagement approprié, priorité aux bus, amélioration des passages piétons en direction de la vieille ville. | | | 2,00 | MaC branche ouest anticipée. Etude d'aménagement de l'axe nord de 2002, concept d'exploitation de 2004. |
| T8 | 6 | Bienne | Rue Franche (axe nord) | Diminution de la domination du TIM et valorisation grâce à un concept d'exploitation et d'aménagement approprié, priorité aux bus, giratoire rue du Jura. | | | 1,00 | MaC branche ouest anticipée. Etude d'aménagement de l'axe nord de 2002, concept d'exploitation de 2004. |
| T8 | 7 | Bienne | Rue Heilmann - route de Boujean (axe nord) | Dosage du TIM rue Göuffi et rue Heilmann, envisager de faire passer ailleurs la circulation empruntant la rue Bubenbergr en provenance de la rue de Reuchenette (empêcher entre autres la circulation d'évitement du centre-ville), priorité aux bus. | | | 2,00 | MaC branche est. Concept d'exploitation de l'axe nord de la ville de Bienne 2004. |
| T8 | 8 | Bienne | Rue de Reuchenette | Piste cyclable dans le sens de la montée, trottoir par endroits, réduction de la vitesse, sécurisation des passages piétons, dosage du TIM aussi près que possible du raccordement autoroutier prévu. Le moment de la réalisation des mesures doit être fixé dans le cadre de la planification des MaC. | | | 4,00 | MaC branche est + projet OPC canton de Berne 2003, participation mars 2004. La mesure est contestée et doit être réexaminée. |
| T8 | 9 | Bienne | Route de Soleure (axe nord) | Diminution de la domination du TIM et valorisation grâce à un concept d'exploitation et d'aménagement approprié sur le tronçon rue Lienhard - Laenggasse. | | | 0,50 | MaC branche est anticipée |
| T8 | 10 | Bienne | Champs-de-Boujean (axe nord) | Diminution de la domination du TIM et valorisation grâce à un concept d'exploitation et d'aménagement approprié. Dosage du TIM à partir de la rue de l'Octroi. Priorité aux bus. Dosage sur la route de Soleure: feux rue Dunant, adaptation des feux Laenggasse, voie pour les bus route de Soleure, évent. feux rue Wysard. | | | 4,20 | MaC TA1/TA2 |
| T8 | 11 | Bienne | Champs-de-Boujean (axe sud) | Dosage au chemin du Long-Champ: feux rue de Büren, priorité aux bus place aux Ours (mesures portant sur l'exploitation), voie pour les bus chemin du Long-Champ (en partie existante), évent. feux pour piétons rue Jacob, aménagement du chemin du Long-Champ (de la Laenggasse au chemin Mettlen et à la rue Renfer). | | | 1,20 | MaC TA1/TA2. Aménagement du Bergfeld. |
| T8 | 12 | Bienne | Laenggasse | Mesures de modération de la circulation dans la Laenggasse, interdiction du trafic de transit. | | | 1,70 | MaC branche est anticipée |
| T8 | 13 | Bienne | Rue Renfer / chemin du Long-Champ | Exploitation de la rue Renfer: feux au raccordement autoroutier, priorité aux bus et évent. dosage par des feux rue Renfer - chemin du Long-Champ. | | | 0,80 | MaC TA1/TA2 |
| T8 | 14 | Bienne | Chemin Mettlen | Interdiction du trafic de transit, mesures de modération de la circulation. | | | 0,50 | MaC TA1/TA2 |

T8 Action sur les routes à grande circulation / MaC liées à l'A5 2006-2010**10.05.05**

Caractères gras = modifications et compléments

| Réf. | N° | Commune | Emplacement | Mesure | | Coût exploitation MCHF/an | Coût infra-structure MCHF | Avancement du projet, coordination |
|------|----|---|--|---|--|------------------------------|------------------------------|---|
| T8 | 15 | Bienne | Madretsch | Mesures de modération de la circulation dans les quartiers (les Tilleuls, le Petit-Marais). Interdiction du trafic de transit. | | | 0,50 | MaC branche est anticipée |
| T8 | 16 | Bienne | Rue du Marché-Neuf | Amélioration de la coexistence sur le tronçon rétréci en largeur, amélioration des possibilités de traverser (école du Marché-Neuf), élément de l'organisation de la circulation au centre-ville "Omega". | | | 1,50 | MaC branche ouest anticipée, réalisable indépendamment du contournement par l'A5. |
| T8 | 17 | Bienne | Rue de l'Argent | Grand axe secondaire et élément de l'organisation de la circulation au centre-ville "Omega". Aménagement définitif / transformation entre la rue du Marché-Neuf et la rue de Morat prévus au printemps 2005. | | | 1,00 | MaC branche ouest anticipée. Travaux en préparation (étude, crédits). |
| T8 | 18 | Bienne | Madretsch Place de la Croix | Diminution de la domination du TIM et valorisation grâce à un concept d'exploitation et d'aménagement approprié. Priorité aux bus sur l'axe sud - place de la Croix. Feux de circulation obsolètes à remplacer. Le volume de circulation reste élevé malgré l'A5. | | | 3,00 | MaC branche est anticipée |
| T8 | 19 | Bienne | Rue Centrale sud (rue de l'Argent - place de la Croix) | Diminution de la domination du TIM et valorisation grâce à un concept d'exploitation et d'aménagement approprié. Amélioration des passages piétons. | | | 1,50 | MaC branche ouest anticipée. Réalisation judicieuse en combinaison avec la place de la Croix. |
| T8 | 20 | Bienne | Passage souterrain des CFF - route de Brügg | Liaison importante pour les piétons et les vélos entre les quartiers et le centre-ville et pour l'accès aux services publics (écoles). Elargissement du passage souterrain pour les piétons et les cyclistes car, là aussi, le volume de circulation restera élevé malgré l'A5. | | | 5,00 | MaC branche est anticipée |
| T8 | 21 | Bienne | Place de la Gare | Valorisation par l'aménagement et amélioration de la circulation des piétons et des TP. | | | 1,00 | Concours de projets réalisé |
| T8 | 22 | Nidau | Rue Principale sud | Prolongation de l'axe de rabattement de la rive droite du lac de Bienne, amélioration de la circulation des piétons et des vélos sur le pont existant (évent. passerelle supplémentaire). Les mesures en faveur des piétons et des vélos sont urgentes car la situation est déjà précaire aujourd'hui. La situation se dégradera encore après la réalisation du contournement de Nidau. Priorité aux bus chemin de la Croix. Prise en considération du noeud du chemin de la Croix dans la planification du contournement de Bienne par l'A5 (augmentation du trafic). | | | 2,00 | MaC branche ouest anticipée |
| T8 | 23 | Brügg, Port | Schleuse | Le volume de la circulation, la vitesse et l'étroitesse de la chaussée obligent à prendre des mesures pour sécuriser le trafic des vélos (mode de passage à déterminer). | | | 1,00 | MaC branche est anticipée |
| T8 | 24 | Nidau, Port | Allmendstrasse | Diminution de la domination du TIM et valorisation grâce à un concept d'exploitation et d'aménagement approprié. Bandes cyclables des deux côtés ou chaussée à voie centrale banalisée. Facilitation des changements de direction depuis le centre de la chaussée. Chemin d'accès aux écoles. | | | 3,00 | MaC branche est anticipée |
| T8 | 25 | Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen, Täuffelen, Hagneck | Traversée des localités (route cantonale) | Diminution de la domination du TIM et valorisation grâce à un concept d'exploitation et d'aménagement approprié. Amélioration des changements de direction et des possibilités de traverser, ralentissement du trafic motorisé. Améliorations (p. ex. bandes cyclables) sur les tronçons hors des localités comme Ipsach - Sutz-Lattrigen, Sutz-Lattrigen - Mörigen. | | | 10,00 | Etude de corridor de la rive droite du lac de Bienne |
| T8 | 26 | Jens | Traversée de la localité (route cantonale) | Mesures de modération du trafic. | | | | Planification bien avancée |

Remarque: d'autres mesures portant sur les routes à grande circulation figurent dans les fiches de mesures T6, T21 et T24.

U1: Stratégie de développement régional

2007-2011

Description du paquet de mesures

Une stratégie commune de développement régional est élaborée pour le territoire de la région au sens large. Elle concrétise et consolide les objectifs énoncés sous le chiffre 6.1 (partie 1) concernant le développement du milieu bâti. Elle met en œuvre en particulier le scénario idéal en matière d'évolution de la population et le convertit en consigne impérative pour la planification du développement du milieu bâti au niveau infrarégional (p. ex. contingents de zones à bâtir dans des secteurs déterminés). La répartition des contingents entre les communes à l'intérieur des secteurs a lieu dans le cadre d'une coordination infrarégionale, dans le respect des principes applicables au développement du milieu bâti.

Objectifs/motifs

Les objectifs de croissance visés pour la région au sens large et la correction des tendances suivies par l'évolution de la population et du milieu bâti (concentration dans le noyau de l'agglomération et les pôles de développement bien desservis au sein de l'agglomération et en périphérie, affaiblissement de la croissance en dehors de tels pôles, lutte contre la poursuite de la dispersion de l'habitat) supposent que des consignes en matière de développement territorial soient mises en place de manière coordonnée sur le territoire de la région au sens large et qu'elles aient si possible force obligatoire.

Mise en œuvre

La stratégie de développement régional est élaborée de concert entre les régions (Seeland, Jura-Bienne) sous l'égide du canton, qui donne des consignes claires. Les résultats sont concrétisés dans des plans directeurs régionaux ou dans le plan directeur cantonal (vraisemblablement à partir de 2006).

A l'intérieur de l'agglomération, la mise en œuvre est concrétisée et assurée par des paquets de mesures complémentaires (U4 à U6).

Coûts

Coût des mesures à prendre de 2007 à 2011: ... francs.

Répartition des coûts: Contribution aggro de la Confédération:

Interdépendances

Les consignes applicables à l'évolution du milieu bâti doivent être coordonnées avec les mesures en matière de transports. Le paquet de mesures U2 "Développement qualitatif du milieu rural" apporte un complément important au paquet de mesures U1.

Remarques

Il importe d'assurer la coordination avec les agglomérations de Lyss/Aarberg et de Granges. Il convient de clarifier en détail la question de l'implication de la région Jura-Bienne (concept de développement existant) et celle de la valeur du plan directeur de la région Bienne-Seeland en vigueur.

Si le projet seeland.biel/bienne est mis en œuvre, cette région peut prendre en charge le traitement du paquet de mesures U1 à partir de 2006.

Le canton devra fournir des consignes claires sur le dimensionnement des zones à bâtir. Le critère principal, à cet égard, sera l'appréciation de la qualité de la desserte par les transports publics (distance jusqu'à l'arrêt, qualité de l'offre, etc.).

U4: Plan directeur de l'urbanisation de l'agglomération

2007-2011

Description du paquet de mesures

Sur la base du paquet de mesures U1 "Stratégie de développement régional", on élabore pour les communes de l'agglomération un concept d'urbanisation détaillé qui sert de fondement à une révision coordonnée des plans d'aménagement local. Ce concept désigne des pôles de développement "activités" et "logement", des zones à densifier, des limites applicables au développement du milieu bâti à moyen et long terme ainsi que les mesures corollaires dans le domaine des transports.

Objectifs/motifs

Les objectifs de développement du milieu bâti et de coordination entre l'urbanisme et les transports doivent être définis de manière aussi concrète que possible et avoir force obligatoire. Cela implique de travailler à l'échelon régional pour l'élaboration des principes et à l'échelon de l'aménagement local et du développement local pour la mise en œuvre des mesures.

Mise en œuvre

Le plan directeur de l'urbanisation est élaboré sous l'égide de l'agglomération. Il est rendu obligatoire pour les autorités en application des dispositions légales en vigueur au moment considéré. Démarrage coordonné avec le paquet de mesures U1 début 2006.

Coûts

Coût des mesures à prendre de 2007 à 2011: ... francs.

Répartition des coûts:

Contribution aggro de la Confédération:

Interdépendances

Les consignes applicables au développement du milieu bâti doivent être coordonnées avec les mesures à moyen et long terme dans le domaine des transports. Le paquet de mesures U2 a des interdépendances avec tous les autres paquets de mesures relevant de l'urbanisme.

Remarques

Le plan directeur de l'urbanisation de l'agglomération de Bienne doit être coordonné avec les agglomérations de Lyss/Aarberg et Granges ainsi qu'avec les instruments existants de la région Jura-Bienne. Le plan directeur de l'urbanisation remplacera l'actuel plan directeur régional Bienne-Seeland, lequel sert de base de départ pour l'élaboration du plan directeur de l'urbanisation.

Les travaux de conception reposent avant tout sur la stratégie de développement du milieu bâti esquissée sous le chiffre 6.1.

De plus, le canton devra élaborer des directives qualitatives sur la modification des plans de zones. A cet égard, le critère principal de la définition de nouvelles zones sera l'appréciation de la qualité de la desserte par les transports publics (distance jusqu'à l'arrêt, qualité de l'offre, etc.).

U8: Protection contre le bruit du rail et de la route

2007–2011, suite

Description du paquet de mesures

Les mesures antibruit le long des lignes ferroviaires et des routes à grande circulation dans l'agglomération de Bienne sont accélérées et réalisées de manière ciblée.

Objectifs/motifs

L'objectif de concentrer le développement du milieu bâti dans le noyau de l'agglomération et dans les pôles de développement est desservi en partie par les nuisances sonores actuelles. Ces nuisances poussent la population à partir vers la périphérie et sont défavorables à l'arrivée de nouveaux habitants.

Mise en œuvre

La responsabilité de la mise en œuvre incombe à l'OFT. La région agit auprès des entités responsables de la protection contre le bruit (en particulier les CFF, le canton, les communes) pour que les mesures antibruit soient réalisées de manière accélérée et ciblée. A cette fin, l'agglomération élabore un document montrant les secteurs concernés et les calendriers actualisés. Les résultats doivent être intégrés dans les programmes correspondants (programme de construction des routes du canton de Berne, programmes d'assainissement des communes, programme de réduction du bruit des CFF). Le calendrier en vigueur prévoit la réalisation des mesures d'ici à 2015 sur les tronçons La Neuveville-Lengnau et Zollikofen-Bienne.

Coûts

Coût des mesures à réaliser de 2007 à 2011: ... francs.

Répartition des coûts:

Contribution aggro de la Confédération:

Interdépendances

Le paquet de mesures U4 "Plan directeur de l'urbanisation de l'agglomération" est une base importante. Il faut également prendre en compte les améliorations qu'apportera le contournement de Bienne par l'A5.

Remarques

U9: Espace de détente de proximité de la baie de Bienne

2007-2011, suite

Description du paquet de mesures

La rive de la baie de Bienne (entre Vigneules et Ipsach) est préservée et valorisée pour constituer une zone de détente de proximité d'un seul tenant ayant une importance régionale. A cet effet, on clarifie les questions en suspens concernant l'affectation, l'aménagement et l'exploitation des différents secteurs, on organise la desserte (notamment la continuité du chemin de rive), on définit les équipements et les investissements nécessaires et on met en place leur financement. Il serait envisageable, à cette fin, de désigner l'ensemble du périmètre comme étant un PDE "logement et loisirs".

Objectifs/motifs

La valorisation de la baie de Bienne renforcera son attrait à la fois pour les habitants de l'agglomération et pour le tourisme. Ce paquet de mesures permettra d'exploiter totalement à long terme le potentiel important, qui n'a été mis à profit, partiellement, que lors d'Expo.02. La baie de Bienne jouit d'une excellente accessibilité par les transports publics et le trafic lent. Sa valorisation contribuera à l'augmentation visée de la part des transports publics et du trafic lent dans les déplacements de loisir.

Mise en œuvre

Les communes de Bienne et Nidau ont effectué différents travaux préparatoires et pris une première série de décisions partielles, portant notamment sur la planification d'Expopark ainsi que sur des travaux de réflexion de la ville de Bienne. Pour la suite, il est proposé de mettre en place une organisation de projet comprenant les communes impliquées (Bienne, Nidau, Ipsach) ainsi que d'autres acteurs.

Coûts

Coût des mesures à prendre de 2007 à 2011: ... francs.

Répartition des coûts:

Contribution aggro de la Confédération:

Interdépendances

Les conditions-cadre du paquet de mesures U9 sont données en très grande partie par le contournement de Bienne par l'A5. De plus, certaines mesures dans le domaine des transports (en particulier concernant le trafic lent) seront mises en œuvre dans le périmètre de la baie de Bienne. Il y a également des liens croisés importants avec les autres mesures dans le domaine de l'urbanisme.

Remarques

T26: Doublement de la voie des CFF à Gléresse

2010-2020

Description du paquet de mesures

Suppression de la lacune dans la double voie des CFF à Gléresse par un tunnel long reliant Gléresse Est et Chavannes Ouest. Desserte de Gléresse et du chemin de fer de la Montagne-de-Diesse (LBT) par une ligne de bus en remplacement de la gare de Gléresse, qui est supprimée. Valorisation et exploitation du secteur du tracé des CFF désaffecté à Gléresse.

Objectifs/motifs

Ce paquet de mesures permet au nœud ferroviaire de Bienne d'être desservi de manière optimale par les trains Intercity et les trains directs de Rail 2000 tout en préservant et, si nécessaire, en développant l'offre de trains régionaux et de transport de marchandises. Il libère en outre le secteur de la rive et les zones bâties des immissions massives auxquelles ils sont exposés actuellement ainsi que des dangers potentiels que représente la ligne ferroviaire et crée les conditions nécessaires à un réaménagement du secteur de la rive.

Mise en œuvre

Ce paquet de mesures fait partie du concept d'assainissement à long terme de la rive gauche du lac de Bienne (étude d'aménagement réalisée en 2004 par l'Association régionale). Il revêt une grande importance pour les CFF.

Les mesures d'économie de la Confédération ne laissent actuellement pas la possibilité de réaliser ce paquet de mesures important pour tout le secteur du pied sud du Jura, de sorte que le calendrier reste incertain. Son intégration dans le programme correspondant de la Confédération n'est pas prévue avant l'examen général des projets de financement des transports publics auquel la Confédération va procéder (2007/2008). Pour qu'il puisse être réalisé rapidement, il faudrait entamer la procédure (en particulier l'examen d'opportunité et la définition du standard d'aménagement du tunnel). L'étude et la procédure d'approbation suivront (but: achèvement en 2010 et début de la réalisation en 2011).

Coûts:

Coût du tunnel des CFF: 150 à 200 millions de francs selon le standard d'aménagement. Coût annuel des bus de remplacement: 200 000 à 300 000 francs.

Financement par la Confédération et les CFF. La répartition des coûts pour les bus de remplacement n'est pas encore fixée. Contribution aggro de la Confédération: préfinancement du démarrage de la procédure!

Interdépendances

Le paquet de mesures T26 peut être réalisé indépendamment. Il faut exploiter les synergies avec les autres paquets de mesures, en particulier T30 "Contournement de Douanne par l'A5".

Remarques

T27 Amélioration de l'offre et développement de l'infrastructure des TP 2010-2020**10.05.05**

Caractères gras = modifications et compléments

| Réf. | N° | Commune | Emplacement | Mesure | | Coût exploitation MCHF/an | Coût infrastructure MCHF | Avancement du projet, coordination |
|------|----|--|---|---|--|------------------------------|-----------------------------|--|
| T27 | 1 | Bienne | Champs-de-Boujean / vieille ville | Nouvel arrêt de train "vieille ville / HES" | | 0,15 | 5,00 | Etude séparée |
| T27 | 2 | Bienne | Chemin de fer / Champs-de-Boujean Ouest | Etoffement de la desserte de Bergfeld par les TP / modification de la ligne 1 (en attendant la prolongation de la ligne du BTI aux Champs-de-Boujean, cf. T29). | | 0,30 | 0,50 | Etude en cours |
| T27 | 3 | Bienne, Orpond, Safnern, Montménénil | | Accroissement de la fréquence sur la ligne de bus Bienne - Montménénil pour améliorer la qualité de l'offre et disposer des capacités voulues. Cadence 15' aux heures de pointe (au lieu de 30'), cadence 30' sa/di toute la journée (au lieu de 60'). | | 0,60 | | Event. relèvement du niveau d'offre à pratiquer dans le prochain SOC |
| T27 | 4 | Bienne, Perles | | Accroissement de la fréquence sur la ligne de bus Bienne - Perles pour améliorer la qualité de l'offre et disposer des capacités voulues. Cadence 30' aux heures de pointe (au lieu de 60'), introduction d'une offre le dimanche (pas de courses aujourd'hui). | | 0,40 | | Event. relèvement du niveau d'offre à pratiquer dans le prochain SOC |
| T27 | 5 | Bienne-Orvin | | Mise en place de liaisons en soirée et comblement des lacunes dans la cadence. | | 0,15 | | Event. relèvement du niveau d'offre à pratiquer dans le prochain SOC |
| T27 | 6 | Corridor Bienne - Lyss | | Développement de l'offre de courses sur les lignes de bus Bienne - Lyss et Bienne - Scheuren pour améliorer la qualité de l'offre et disposer des capacités voulues (examen d'une offre le dimanche pour Schwadernau et Scheuren). Il faut également envisager un accroissement de la fréquence sur la ligne S3. | | 1,00 | | Event. relèvement du niveau d'offre à pratiquer dans le prochain SOC |
| T27 | 7 | Vallon de St-Imier et vallée de Tavannes | | Courses supplémentaires sur les lignes de train régional La Chaux-de-Fonds - Bienne et Moutier - Tavannes - Bienne pour améliorer la qualité de l'offre (objectif lointain: standard minimal = cadence semi-horaire pour tous les trains régionaux à destination de Bienne). L'extension prévue des infrastructures concerne avant tout les indispensables croisements ou îlots à double voie. Une cadence semi-horaire ininterrompue semble irréaliste, à long terme également. | | 4,00 | 30,00 | Proposition, relèvement partiel du niveau d'offre à pratiquer dans le prochain SOC |
| T27 | 8 | Corridor Bienne - Granges | Bienne Mâche - Lengnau | Construction d'une troisième voie pour disposer des capacités voulues et assurer le transport régional à long terme. | | | 65,00 | Sujet abordé dans le cadre des études de Rail 2000 |
| T27 | 9 | Bienne | Champs-de-Boujean | Nouvel arrêt de train aux Champs-de-Boujean (inutile en cas de réalisation de T29). | | 0,15 | 10,00 | Requiert éventuellement un aménagement complet du tronçon |

SOC = Schéma d'offre cantonal

6,75 110,50

T29: Développement de l'axe de transports publics gare de Bienne – gare de marchandises – Mâche – Champs-de-Boujean

2010-2020+

Description du paquet de mesures

L'option de réaliser un axe de transports publics performant et attractif reliant la gare de Bienne avec la gare de marchandises/gare de triage, Mâche et les Champs-de-Boujean est étudiée plus avant. L'étude porte en particulier sur la possibilité concrète de prolonger le BTI à l'est de la gare sous la forme d'un tram ou d'un tram-train; elle se fonde sur les variantes 1 et 3 de l'étude consacrée au prolongement du BTI / tram-train (Studie "Verlängerung BTI/Trambahn"). Ce paquet de mesures suppose l'adaptation de la desserte de la ville de Bienne par les transports publics.

Objectifs/motifs

Ce nouvel axe de transports publics deviendra d'actualité lorsqu'il faudra assurer la desserte du futur pôle de développement autour de la gare de triage. Le paquet de mesures T29 a en outre pour but de faire fortement progresser la qualité de la desserte de la rive droite du lac de Bienne par les transports publics (liaison directe avec les pôles d'activité de l'agglomération) et de contribuer à l'efficacité des liaisons entre les pôles de développement. Ce paquet de mesures contribuera fortement à **accroître la part des transports publics dans la circulation en général** et elle créera les conditions de desserte nécessaires pour permettre au milieu bâti de se développer "vers l'intérieur" grâce aux transports publics.

Mise en œuvre

Il faut rapidement clarifier les questions en suspens concernant les tracés, mais aussi définir et mettre en œuvre les mesures nécessaires pour assurer la libre disposition des terrains nécessaires pour ces tracés. A cet effet, il convient de demander rapidement une prise de position à la ville de Bienne. Une solution praticable doit être élaborée et mise en place en relation avec le projet définitif de la branche ouest de l'A5, en particulier en ce qui concerne le secteur de la gare de Bienne. Il faudra poursuivre la procédure de planification et de décision dès que se dessine la possibilité de réaliser un pôle de développement autour de la gare de triage. Responsabilité: ville de Bienne/région, avec le soutien du canton.

Coûts:

Coût de la variante tram-train: investissements, env. 90 millions de francs, y compris dans le secteur de la gare (sur la base de la variante 1); coût d'exploitation annuel, 2 à 5 millions de francs (selon le mode de financement des investissements, l'horaire et les recettes).

Répartition des coûts: ce paquet de mesures ne pourra être réalisé que si la Confédération accorde des contributions aggro importantes.

Interdépendances

Le paquet de mesures T29 est très fortement dépendant de la réalisation du pôle de développement de la gare de triage. Il présente également des interdépendances concrètes nombreuses avec d'autres mesures individuelles.

Remarques

La faisabilité et le potentiel de l'option de prolonger le BTI par un tram-train ont donné lieu à une étude spécifique mais sommaire (du 24 septembre 2004). Les résultats de cette étude sont résumés au verso.

S'il apparaît que la desserte par les transports publics sur le rail est impraticable, il faudra trouver une solution avec le bus. Cette solution entrerait alors dans le paquet de mesures T27.

E Fiche additionnelle T12 complétant la 2^e partie du rapport principal: mesures

Suite à la procédure de consultation, le rapport est complété par une fiche additionnelle **T12 "Action sur les axes régionaux (en particulier l'axe Büren-Aarberg-Chiètres)"**, dont le texte figure intégralement ci-après.

T12: Action sur les axes régionaux (en particulier l'axe Büren-Aarberg-Chiètres)

2007-2011

Description du paquet de mesures

Sur l'axe Büren-Aarberg-Chiètres, les routes à grande circulation requièrent des interventions visant à entraver l'augmentation du trafic d'évitement: des mesures d'exploitation et d'aménagement doivent diminuer la perméabilité au trafic et améliorer les conditions locales.

Dans la perspective de la réalisation du contournement de Bienne par l'autoroute A5 (différentes phases de construction ayant des répercussions distinctes sur le mode de circulation), il convient d'élaborer, d'entente avec les régions voisines concernées, des dispositions spécifiques concernant la gestion du trafic à une large échelle.

Objectifs/motifs

Aussi longtemps que le contournement autoroutier ne sera pas en service, il y a lieu de s'attendre à ce que la saturation des grands axes biennois induise un déplacement du trafic de transit vers les couloirs de la périphérie, y occasionnant du trafic et des nuisances supplémentaires.

Les interventions sur l'axe Büren-Aarberg-Chiètres visent à empêcher que le trafic de transit entre Soleure et la Suisse romande ne se rabatte sur les routes principales déjà fortement sollicitées.

Un dispositif mis en place selon une procédure coordonnée au niveau régional doit optimiser la gestion du trafic à une large échelle pendant la phase de construction du contournement de Bienne.

Mise en œuvre

Il appartient au canton (Office des ponts et chaussées) de mettre en place dans les régions du Seeland et de Granges-Büren un service chargé d'informer sur la gestion du trafic en rapport avec la construction de l'autoroute de contournement et de prendre le cas échéant les mesures qui s'imposent.

Il y a en outre lieu, pour le canton, de compléter les bases conceptuelles concernant l'exploitation et l'aménagement des axes routiers traversant les localités et d'inclure les mesures dans le programme de construction des routes.

Coûts

Coût des mesures à prendre de 2007 à 2011: ... francs.

Interdépendances

Une harmonisation avec la réalisation du contournement de Bienne par l'autoroute A5 doit être garantie (T20 et T23), et il convient d'exploiter les synergies avec les mesures prévues par les communes (p. ex. assainissement des axes routiers traversant les localités).

Remarques

F Appendice: Analyse de l'efficacité

Une analyse détaillée de l'efficacité des différentes mesures a été effectuée en complément au chapitre 8.3 du rapport principal. Elle figure intégralement dans le présent appendice.

TM1: Mesures destinées à garantir la mobilité jusqu'à la mise en service de l'autoroute A5

| Critères d'efficacité (CE) | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | | | | | | | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE | | |
|---|--|----------------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|-------|----------------------------|--|-------|---|
| | | T1 Amélioration de l'offre | T2 Priorité aux bus | T3 Environnement de l'offre | T4 Gestion de la mobilité | T5 Mobilité intermodale | T6 Trafic lent | T7 Espace de stationnement | T8 Routes à grande circulation / MaC | T9 Modération de la circulation | T10 Routes à grand débit | T11 Affectations -> trafic important | | | | | |
| CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport | Durée des déplacements au moyen des TP/qualité des TP: - Durée des déplacements, densité de l'offre | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | | | | | Renforcement des capacités et de l'attrait des TP, transfert du trafic | + | + |
| | Engorgements du trafic routier: - Fréquence des engorgements | | | | ● | | | ● | ● | | | ● | | | Pas de dégradation, gestion des encombrements | / à + | |
| | Accessibilité (TIM): - Volume du trafic sur le réseau routier | | | | | | | ● | ● | | | ● | | | Stabilisation, maintien de l'accessibilité | / | |
| | Intermodalité: - Amélioration de l'offre | | | | | ● | | | | | | | | | Amélioration des offres en matière d'intermodalité | + | |
| | Qualité du trafic piétonnier et cycliste: - Qualité du réseau | | | | | | ● | | | | | | | | Amélioration de l'offre | + | |
| CE2: Encouragement de la densification urbaine | Concentration des activités sur des pôles: - Consignes | | | | | | | | | | | | | ● | Possibilités très limitées d'encourager la densification urbaine | / | / |
| | Urbanisme et qualité de la vie: - Aménagement de l'espace routier - Agencement du milieu bâti | | | | | | | | ● | ● | | | | | Améliorations ponctuelles | / à + | |
| | Effet de césure : | | | | | | | ● | | | | | | | Améliorations ponctuelles | / à + | |

Légende: ● = mesure entrant en ligne de compte ++ = effet très favorable + = effet favorable / = effet neutre - = effet défavorable -- = effet très défavorable

| Critères d'efficacité (CE) | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | | | | | | | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE | |
|---|--|----------------------------|---------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------------------|-------|--|-------------------|---|
| | | T1 Amélioration de l'offre | T2 Priorité aux bus | T3 Environnement de l'offre | T4 Gestion de la mobilité | T5 Mobilité intermodale | T6 Trafic lent | T7 Espaces de stationnement | T8 Routes à grande circulation / MaC | T9 Modération de la circulation | T10 Routes à grand débit | T11 Affectations -> trafic important | | | | |
| CE3: Augmentation de la sécurité du trafic | Sécurité du trafic: - Fréquence des accidents, nombre de morts et de blessés, dégâts matériels | | | | | | ● | | ● | ● | ● | | | Améliorations ponctuelles de la sécurité du trafic | / à + | / |
| CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques | Nuisances sonores: - Evolution des nuisances sonores | ● | | | | | ● | | ● | ● | | | | Pas de dégradation grâce à l'augmentation de la part des TP et du trafic lent / améliorations ponctuelles | + | + |
| | Pollution de l'air/CO2: - Evolution de la pollution de l'air | ● | | | | | ● | | ● | ● | | | | Pas de dégradation grâce à l'augmentation de la part des TP et du trafic lent | + | |
| | Besoins en surfaces : | | | | | | | | | | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| | Fragmentation des espaces naturels : | | | | | | | | | | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| CE5: Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation | Coûts d'investissement et d'exploitation: - Rentabilité et utilisation des capacités - Limite supportable des coûts - Clé de répartition financière | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | Attrait accru et meilleure utilisation des capacités des TP Impossibilité, à l'heure actuelle, de se prononcer sur l'impact des coûts | / à + | + |

Légende: ● = mesure entrant en ligne de compte ++ = effet très favorable + = effet favorable / = effet neutre - = effet défavorable -- = effet très défavorable

TM2: Mesures destinées à garantir un développement coordonné à l'échelle régionale

| Critères d'efficacité (CE) | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE |
|---|--|---|--|---|---|----------------------------|-------------------|
| | | U1 Stratégie de développement régional | U2 Développement qualitatif du milieu rural | U3 Avantages et inconvénients des mesures de planification | | | |
| CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport | Durée des déplacements au moyen des TP/qualité des TP: - Durée des déplacements, densité de l'offre | | | | Pas de répercussions directes | / | / |
| | Engorgements du trafic routier: - Fréquence des engorgements | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| | Accessibilité (TIM): - Volume du trafic sur le réseau routier | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| | Intermodalité: - Amélioration de l'offre | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| | Qualité du trafic piétonnier et cycliste: - Qualité du réseau | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| CE2: Encouragement de la densification urbaine | Concentration des activités sur des pôles: - Consignes | ● | ● | ● | Amélioration, à une grande échelle, des conditions devant favoriser le type d'urbanisation souhaité | + | + |
| | Urbanisme et qualité de la vie: - Aménagement de l'espace routier - Agencement du milieu bâti | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| | Effet de césure : | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| CE3: Augmentation de la sécurité du trafic | Sécurité du trafic: - Fréquence des accidents, nombre de morts et de blessés, dégâts matériels | | | | Pas de répercussions directes | / | / |

Légende: ● = mesure entrant en ligne de compte ++ = effet très favorable + = effet favorable / = effet neutre - = effet défavorable -- = effet très défavorable

| Critères d'efficacité (CE) | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE |
|---|--|---|--|---|---|----------------------------|-------------------|
| | | U1 Stratégie de développement régional | U2 Développement qualitatif du milieu rural | U3 Avantages et inconvénients des mesures de planification | | | |
| CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques | Nuisances sonores: - Evolution des nuisances sonores | | | | Pas de répercussions directes | / | / |
| | Pollution de l'air/CO2: - Evolution de la pollution de l'air | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| | Besoins en surfaces : | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| | Fragmentation des espaces naturels : | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| CE5: Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation | Coûts d'investissement et d'exploitation: - Rentabilité et utilisation des capacités - Limite supportable des coûts - Clé de répartition financière | ● | ● | ● | Amélioration des conditions permettant une structure du milieu bâti et des infrastructures plus économiques | + | + |

Légende: ● = mesure entrant en ligne de compte ++ = effet très favorable + = effet favorable / = effet neutre - = effet défavorable -- = effet très défavorable

TM3: Mesures destinées à canaliser l'urbanisation et à améliorer la qualité du milieu bâti dans l'agglomération biennoise

| Critères d'efficacité (CE) | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | | | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE |
|---|--|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|-------------------------------|-------------------|-----------------------|---|----------------------------|-------------------|
| | | U4 Plan directeur de l'urbanisation | U5 Révision de l'aménagement local | U6 Pôles de développement | U7 Promotion de l'agglomération | U8 Protection contre le bruit | U9 Baie de Bienne | U10 Canal Nidau-Büren | | | |
| CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport | Durée des déplacements au moyen des TP/qualité des TP: - Durée des déplacements, densité de l'offre | • | | • | | | | • | Amélioration des conditions pour les TP | + | + |
| | Engorgements du trafic routier: - Fréquence des engorgements | • | | • | • | | | | Amélioration par le biais d'un développement harmonisé | + | |
| | Accessibilité (TIM): - Volume du trafic sur le réseau routier | • | | • | • | | | | Amélioration par le biais d'un développement harmonisé | + | |
| | Intermodalité: - Amélioration de l'offre | | | | | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| | Qualité du trafic piétonnier et cycliste: - Qualité du réseau | • | | • | | | | • | Amélioration des conditions en faveur du trafic lent | + | |
| CE2: Encouragement de la densification urbaine | Concentration des activités sur des pôles: - Consignes | • | | • | • | | | • | Encouragement ciblé de la densification urbaine | ++ | ++ |
| | Urbanisme et qualité de la vie: - Aménagement de l'espace routier - Agencement du milieu bâti | | | | | | • | • | Meilleures conditions devant favoriser une valorisation | + | |
| | Effet de césure : | | | | | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| CE3: Augmentation de la sécurité du trafic | Sécurité du trafic: - Fréquence des accidents, nombre de morts et de blessés, dégâts matériels | | | | | | | | Pas de répercussions directes | / | / |

Légende: • = mesure entrant en ligne de compte ++ = effet très favorable + = effet favorable / = effet neutre - = effet défavorable -- = effet très défavorable

| Critères d'efficacité (CE) | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | | | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE |
|---|--|--|--|------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|----------------------|--------------------------|---|----------------------------|-------------------|
| | | U4 Plan directeur de l'urbanisation | U5 Révision de l'aménagement local en | U6 Pôles de développement | U7 Promotion de l'agglomération | U8 Protection contre le bruit | U9 Baie de Bienne | U10 Canal Nidau-Büren | | | |
| CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques | Nuisances sonores: - Evolution des nuisances sonores | ● | | ● | | | | | Effet globalement positif, dégradations ponctuelles possibles | / à + | + |
| | Pollution de l'air/CO2: - Evolution de la pollution de l'air | ● | | ● | | | | | Effet globalement positif, dégradations ponctuelles possibles | / à + | |
| | Besoins en surfaces : | ● | | ● | | | | | Amélioration grâce à une concentration | + | |
| | Fragmentation des espaces naturels : | | | | | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| CE5: Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation | Coûts d'investissement et d'exploitation: - Rentabilité et utilisation des capacités - Limite supportable des coûts - Clé de répartition financière | ● | ● | ● | ● | ● | | | Amélioration des conditions permettant une structure du milieu bâti et des infrastructures plus économiques | + | + |

Légende: ● = mesure entrant en ligne de compte ++ = effet très favorable + = effet favorable / = effet neutre - = effet défavorable -- = effet très défavorable

TM4: Mesures destinées à décharger le réseau routier et à garantir le maintien de l'effet de délestage qu'induiront le contournement de Bienne par l'autoroute A5 et les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC, 2010 à 2020)

| Critères d'efficacité (CE) | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE |
|---|--|-------------------------|--------------------------------|---------------------------|----------------------------------|---|----------------------------|-------------------|
| | | T20 Branche est de l'A5 | T21 MaC liées à la branche est | T23 Branche ouest de l'A5 | T24 MaC liées à la branche ouest | | | |
| CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport | Durée des déplacements au moyen des TP/qualité des TP: - Durée des déplacements, densité de l'offre | ● | ● | ● | ● | Amélioration grâce au délestage du réseau routier | ++ | ++ |
| | Engorgements du trafic routier: - Fréquence des engorgements | ● | ● | ● | ● | Nette amélioration grâce à une extension des capacités et au délestage | ++ | |
| | Accessibilité (TIM): - Volume du trafic sur le réseau routier | ● | ● | ● | ● | Amélioration grâce à une nouvelle desserte (route à grand débit) | ++ | |
| | Intermodalité: - Amélioration de l'offre | | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| | Qualité du trafic piétonnier et cycliste: - Qualité du réseau | ● | ● | ● | ● | Amélioration grâce au transfert et au désenchevêtrement du trafic / délestage | + | |
| CE2: Encouragement de la densification urbaine | Concentration des activités sur des pôles: - Consignes | ● | ● | ● | ● | Nette amélioration des conditions de développement dans le noyau de l'agglomération | ++ | ++ |
| | Urbanisme et qualité de la vie: - Aménagement de l'espace routier - Agencement du milieu bâti | | ● | | ● | Nette amélioration grâce au délestage et aux MaC | ++ | |
| | Effet de césure : | | ● | | ● | Amélioration grâce au délestage et aux MaC | + | |

Légende: ● = mesure entrant en ligne de compte ++ = effet très favorable + = effet favorable / = effet neutre - = effet défavorable -- = effet très défavorable

| Critères d'efficacité (CE) | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE |
|---|--|-------------------------|--------------------------------|---------------------------|----------------------------------|--|----------------------------|-------------------|
| | | T20 Branche est de l'A5 | T21 MaC liées à la branche est | T23 Branche ouest de l'A5 | T24 MaC liées à la branche ouest | | | |
| CE3: Augmentation de la sécurité du trafic | Sécurité du trafic: - Fréquence des accidents, nombre de morts et de blessés, dégâts matériels | | ● | | ● | Amélioration grâce au délestage et aux MaC | + | + |
| CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques | Nuisances sonores: - Evolution des nuisances sonores | ● | ● | ● | ● | Amélioration grâce au délestage | + | + |
| | Pollution de l'air/CO2: - Evolution de la pollution de l'air | ● | ● | ● | ● | Localement, amélioration grâce au délestage; charge accrue par endroits | + | |
| | Besoins en surfaces : | ● | ● | ● | ● | Besoins en surfaces pour les jonctions et les tronçons à ciel ouvert | - | - |
| | Fragmentation des espaces naturels : | ● | ● | ● | ● | Atteintes au paysage du fait des jonctions et des tronçons à ciel ouvert | - | |
| CE5: Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation | Coûts d'investissement et d'exploitation: - Rentabilité et utilisation des capacités - Limite supportable des coûts - Clé de répartition financière | ● | ● | ● | ● | Coûts d'investissement élevés et effets favorables; coûts supportables dans le cadre du programme de construction des routes nationales | / | / |

TM5: Mesures destinées à garantir à long terme la mobilité et la desserte de la région (2010 à 2020+)

| Critères d'efficacité (CE) | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE |
|---|--|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------|---|----------------------------|-------------------|
| | | T25 Desserte gare de marchandises | T26 Doublement voie CFF à Gléresse | T27 Amélioration de l'offre | T28 Tarification routière | T29 Axe de TP est-ouest | | | |
| CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport | Durée des déplacements au moyen des TP/qualité des TP: - Durée des déplacements, densité de l'offre | | ● | ● | ● | ● | Extension des capacités et densification du réseau | ++ | + |
| | Engorgements du trafic routier: - Fréquence des engorgements | | | | ● | | Délestage grâce aux mesures d'incitation (T28) | + | |
| | Accessibilité (TIM): - Volume du trafic sur le réseau routier | ● | | | ● | | Délestage grâce aux mesures d'incitation (T28) et aux compléments du réseau routier (T25) | + | |
| | Intermodalité: - Amélioration de l'offre | | | | ● | | Amélioration indirecte des conditions générales | + | |
| | Qualité du trafic piétonnier et cycliste: - Qualité du réseau | ● | | | | | Suppression d'une lacune du réseau | + | |
| CE2: Encouragement de la densification urbaine | Concentration des activités sur des pôles: - Consignes | ● | | ● | | ● | Amélioration des conditions en faveur de la densification urbaine | ++ | ++ |
| | Urbanisme et qualité de la vie: - Aménagement de l'espace routier - Agencement du milieu bâti | | | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| | Effet de césure : | ● | ● | ● | | ● | Répercussions diverses; amélioration à Gléresse | + | |

Légende: ● = mesure entrant en ligne de compte ++ = effet très favorable + = effet favorable / = effet neutre - = effet défavorable -- = effet très défavorable

| Critères d'efficacité (CE) | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE |
|---|--|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------|---|----------------------------|-------------------|
| | | T25 Desserte gare de marchandises | T26 Doublement voie CFF à Gléresse | T27 Amélioration de l'offre | T28 Tarification routière | T29 Axe de TP est-ouest | | | |
| CE3: Augmentation de la sécurité du trafic | Sécurité du trafic: - Fréquence des accidents, nombre de morts et de blessés, dégâts matériels | ● | ● | ● | | ● | Répercussions diverses sur la sécurité du trafic | / à + | / à + |
| CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques | Nuisances sonores: - Evolution des nuisances sonores | ● | ● | ● | ● | ● | Répercussions diverses; nette amélioration pour la T26 | / à + | / à + |
| | Pollution de l'air/CO2: - Evolution de la pollution de l'air | ● | ● | ● | ● | ● | Répercussions diverses | / à + | |
| | Besoins en surfaces : | ● | ● | ● | | ● | Répercussions négatives par endroits en raison du renforcement des infrastructures; amélioration: T26 | / | |
| | Fragmentation des espaces naturels : | | ● | | | | Pas de répercussions directes; amélioration: T26 | / | |
| CE5: Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation | Coûts d'investissement et d'exploitation: - Rentabilité et utilisation des capacités - Limite supportable des coûts - Clé de répartition financière | ● | ● | ● | ● | ● | Appréciations diverses; impact des coûts parfois encore incertain | / à + | / à + |

TM6: Mesures destinées à assainir et à compléter le réseau de communications principal (2010 à 2020+)

| Critères d'efficacité (CE) | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE |
|---|--|---------------------------------------|--|---------------------------------------|--------------------------------------|--|--|----------------------------|-------------------|
| | | T30 Contournement de Douanne par l'A5 | T31 Axe pour les deux-roues rive gauche du lac de Bienne | T32 Contournement de Daucher-Alfermée | T33 Aménagement de la T6 Lyss-Bienne | T34 Option raccordement avec l'A5 à Orpond | | | |
| CE1: Amélioration de la qualité des systèmes de transport | Durée des déplacements au moyen des TP/qualité des TP: - Durée des déplacements, densité de l'offre | | | | | | Pas de répercussions directes | / | + |
| | Engorgements du trafic routier: - Fréquence des engorgements | ● | | ● | ● | ● | Amélioration grâce au délestage du réseau local | + | |
| | Accessibilité (TIM): - Volume du trafic sur le réseau routier | ● | | ● | ● | ● | Amélioration grâce à l'extension des capacités | + | |
| | Intermodalité: - Amélioration de l'offre | | | | | | Pas de répercussions directes | / | |
| | Qualité du trafic piétonnier et cycliste: - Qualité du réseau | ● | ● | ● | | | Amélioration grâce au transfert et au désenchevêtrement du trafic | + | |
| CE2: Encouragement de la densification urbaine | Concentration des activités sur des pôles: - Consignes | ● | | ● | ● | ● | Répercussions ponctuelles sur l'urbanisation; amélioration des conditions de développement locales | / | / |
| | Urbanisme et qualité de la vie: - Aménagement de l'espace routier - Agencement du milieu bâti | ● | | ● | | | Amélioration de la traversée des localités | + | |
| | Effet de césure : | ● | | ● | | | Amélioration de la traversée des localités | + | |
| CE3: Augmentation de la sécurité du trafic | Sécurité du trafic: - Fréquence des accidents, nombre de morts et de blessés, dégâts matériels | ● | ● | ● | | | Améliorations attendues suite aux mesures de réparation et de désenchevêtrement | + | + |

Légende: ● = mesure entrant en ligne de compte ++ = effet très favorable + = effet favorable / = effet neutre - = effet défavorable -- = effet très défavorable

| Critères d'efficacité | Indicateurs: - Valeurs | Mesures | | | | | Effet | Evaluation de l'indicateur | Evaluation des CE |
|---|--|---------------------------------------|--|---------------------------------------|--------------------------------------|--|---|----------------------------|-------------------|
| | | T30 Contournement de Douanne par l'A5 | T31 Axe pour les deux-roues rive gauche du lac de Bienne | T32 Contournement de Daucher-Alfermée | T33 Aménagement de la T6 Lyss-Bienne | T34 Option raccordement avec l'A5 à Orpond | | | |
| CE4: Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques | Nuisances sonores: - Evolution des nuisances sonores | ● | | ● | | | Amélioration grâce à l'assainissement sur la rive gauche du lac de Bienne | ++ | / à + |
| | | | | | | ● | Détérioration ponctuelle dans le secteur de la jonction d'Orpond, mais amélioration sur le reste du réseau | / | |
| | Pollution de l'air/CO2: - Evolution de la pollution de l'air | ● | | ● | | | Amélioration grâce à l'assainissement sur la rive gauche du lac de Bienne | + | |
| | | | | | | ● | Détérioration ponctuelle dans le secteur de la jonction d'Orpond | - | |
| | Besoins en surfaces : | ● | | ● | | | Amélioration grâce à l'assainissement sur la rive gauche du lac de Bienne (T30, T32: ++) | ++ | |
| | | | | | ● | ● | Dégradation du fait des interventions sur la T6 et de la jonction d'Orpond | - | |
| | Fragmentation des espaces naturels : | ● | | ● | | | Amélioration grâce à l'assainissement sur la rive gauche du lac de Bienne | + | |
| | | | | | ● | ● | Tendance à une dégradation du fait de la T6 et de la jonction d'Orpond | - | |
| CE5: Appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation | Coûts d'investissement et d'exploitation: - Rentabilité et utilisation des capacités - Limite supportable des coûts - Clé de répartition financière | ● | ● | ● | ● | ● | Coûts d'investissement et d'exploitation élevés; impact pour la Confédération et le canton encore incertain | - | - |

Légende: ● = mesure entrant en ligne de compte ++ = effet très favorable + = effet favorable / = effet neutre - = effet défavorable -- = effet très défavorable