

Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland

# Projet d'agglomération Bienne/Lyss 4<sup>e</sup> génération Mesures

---

---

## Approbation

Le projet d'agglomération consiste de:

- » Rapport principal
- » **Mesures**
- » Ouvrage cartographique

30 juin 2021



## **Impressum**

### **Mandant**

Association seeland.biel/bienne

c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10, case postale 575, 3000 Berne 14

### **Organe de direction, Conférence «Agglomération biennoise»**

Theres Lautenschlager, Studen, mairesse (présidence, dès 01.01.2020)

Stefan Krattiger, Aegerten, maire (présidence, jusqu'au 31.12.2019)

Erich Fehr, Bienne, maire

Sandra Hess, Nidau, mairesse

Heinrich Sgier, Perles, conseiller municipal (dès 01.10.2020)

Philippe Hänni, Orpond, conseiller municipal (jusqu'au 31.03.2020)

Daniel Kopp, Sutz-Lattrigen, conseiller municipal (dès 01.01.2021)

Andreas Stauffer, Täuffelen, maire (jusqu'au 31.12.2020)

### **Traitement**

BHP Raumplan S.A., Berne: Thomas Berz, Bernhard Gerber, Martin Lutz, Beda Baumgartner, Kaspar Reinhard, Reto Mohni, Selina Schönbächler

Kontextplan S.A., Berne: Gilles Leuenberger, Roland Uhler

Action paysage Bienne-Seeland S.A. Bienne: Christoph Iseli, Lea Fluri

RSW S.A., Lyss: Patrick Muster, Martin Hess

Transitec S.A., Berne: Urs Gloor, Christian Hänggi, Eva Vontobel

### **Traduction**

BIELingua Communication Claisse



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Définition des états de coordination .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Mentions d'approbation .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Mesures convenues PA1 - PA3.....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Aperçu des mesures du PA 4<sup>e</sup> génération .....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Fiches de mesures PA 4e génération.....</b>	<b>14</b>

# 1 Définition des états de coordination

Les états de la coordination figurant dans les fiches de mesures ont la signification suivante:

## **Coordination réglée**

La coordination a pu être achevée. Tous les acteurs sont d'accord en ce qui concerne la suite de la procédure. Les accords décidés sont contraignants pour toutes les parties. Seules les décisions financières des organes compétents sont réservées.

## **Coordination en cours**

Cet état indique que le processus de coordination a débuté et présente déjà des résultats. Une coordination en cours existe si les acteurs sont d'accord sur la procédure et les objectifs et que les résultats peuvent être présentés ouvertement de manière transparente. Chaque coordination en cours comprend une liste des activités concrètes manquantes pour le passage à une coordination réglée.

## **Information préalable**

Il s'agit du plus faible niveau de contrainte. Il permet l'admission de certaines idées ou objectifs. Les conséquences concrètes du projet ne peuvent être estimées ni démontrées. Afin de déclencher le processus de coordination, des efforts sont nécessaires. Il existe seulement une obligation d'informer entre les acteurs et les partenaires.

## 2 Mentions d'approbation

Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU)  
**Projet d'agglomération Bienne/Lyss 4<sup>e</sup> génération**

Procédure de participation de la population du 10.02.2020 au 31.03.2020

Examen préalable du 17 décembre 2020

L'approbation abroge:

- » Plan directeur des installations générant un trafic important (PIF), agglomération biennoise (approuvé le 30 mars 2005)

Décidé par l'Assemblée des membres de la région d'aménagement seeland.biel/bienne le 30 juin 2021



La présidente:  
Madeleine Deckert



Le directeur:  
Thomas Berz

Exactitude certifiée des présentes indications:



Bienne, le 30 juin 2021

Le directeur:  
Thomas Berz

Approuvé par l'Office cantonal des affaires communales et de l'organisation du territoire

20. Dez. 2021



### 3 Mesures convenues PA1 - PA3

Gen.	Code ARE	N° PA	Titre	Priorité
<b>Mesures pas cofinancées</b>				
AP1	371.202	S1-7	Richtplan Siedlung+Verkehr Agglo Biel	
AP1	371.203	S8	Lärmschutz Bahn und Strasse	
AP1	371.204	S9	Naherholungsraum Bielerseebucht	
AP1	371.205	S10	Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal	
AP1	371.206	V1	Angebotsverbesserung öV	
AP1	371.207	V3	Verbesserung im Angebotsumfeld des öffentlichen Verkehrs	
AP1	371.208	V4	Mobilitätsmanagement	
AP1	371.209	V21/24	Richtplan verkehrlich flankierende Massnahmen vfM zur A5	
<b>Mesures A</b>				
AP1	371.027		SBB-Bahnhalt Bözingenfeld	A
AP1	371.028		Regio-Tram, Busvorlauf	A
AP1	371.013		MP Bus-Bevorzugung I	A
AP1	371.015		MP Intermodale Schnittstellen I	A
AP1	371.017		MP Schliessen von Netzlücken I	A
AP1	371.018		MP Reparatur Hauptverkehrsstr. I	A
AP1	371.019		MP Reparatur Quartiere I	A
AP1	371.025		Konzept LV_A-Liste	A
<b>Mesures B</b>				
AP1	371.012		Regio-Tram	B
AP1	371.026		Konzept LV_B-Liste	B
AP1	371.004		Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach	
AP1	371.004		Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Sutz-Lattrigen	
AP1	371.007		Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Aegerten	
AP1	371.020		MP Schliessen von Netzlücken II	B
AP1	371.021		MP Reparatur Hauptverkehrsstr. II	B
AP1	371.026		Konzept LV_B-Liste	B
<b>Mesures pas cofinancées</b>				
AP2	0371.2.018	B 10	Verkehrsintensive Vorhaben	A
AP2	0371.2.026	A 1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen	A
AP2	0371.2.027	A 2	Regionale Wohnschwerpunkte	A
AP2	0371.2.028	A 3	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsschwerpunkte	A
AP2	0371.2.029	A 4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten	A
AP2	0371.2.030	A 5	Regionale Zentralitätsstruktur	A
AP2	0371.2.031	A 6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen	A
AP2	0371.2.032	A 7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere	A
AP2	0371.2.033	A 8	Verdichtung des Siedlungsgebietes	A
AP2	0371.2.034	A 9	Spielraum für die örtliche Siedlungsentwicklung wichtige Siedlungsgrenzen	A
AP2	0371.2.035	A 10	Weiler	A
AP2	0371.2.036	C 1	Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus	A

Gen.	Code ARE	N° PA	Titre	Priorité
AP2	0371.2.037	C 2	Seeufergebiet	A
AP2	0371.2.038	C 3	Flussufer	A
AP2	0371.2.039	C 4	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung	A
AP2	0371.2.040	C 5	Vorranggebiete Natur und Landschaft A und B	A
AP2	0371.2.041	C 6	Ökologische Landschaftsentwicklung	
AP2	0371.2.001	B 1	Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität	
AP2	0371.2.005	B 4	Strassengebundener öffentlicher Verkehr	A
AP2	0371.2.017	B 9	Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte	A
AP2	0371.2.016	B 8	Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung	A
<b>Prestations assumées entièrement par l'agglomération</b>				
AP2	0371.2.051	B 11	Langsamverkehr. Intermodale Schnittstellen – Verbesserung/Umbau Bus Haltestelle Spitalzentrum	Ave
AP2	0371.2.067	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Sutz	Ave
AP2	0371.2.046	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss – Marktplatz	Ave
AP2	0371.2.054	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Altstadt/Untergasse	Ave
AP2	0371.2.066	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Mörigen	Ave
<b>Mesures A</b>				
AP2	0371.2.003	B 3	Schienegebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltstellen Buswil und Lyss)	A
AP2	0371.2.021	B 11	Langsamverkehr: Reparatur von Hauptverkehrsstrassen	A
AP2	0371.2.069		LV A-Liste	
AP2	0371.2.045	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss – Biel-/Hauptstrasse	
AP2	0371.2.055	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Kreuzplatz	
AP2	0371.2.065	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Ipsach	A
AP2	0371.2.006	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)	A
AP2	0371.2.050	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen – B&R und Velo-Parkplätze	A
AP2	0371.2.052	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Teil: Kleinmassnahmen	A
AP2	0371.2.064	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Kleinmassnahmen	A
AP2	0371.2.069		Konzept LV A-Liste	A
<b>Mesures B</b>				
AP2	0371.2.004	B 3/I	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	B
AP2	0371.2.047	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – 2. Bahnhofspassage Biel	B
AP2	0371.2.002	B 2/I	Regiotram	B
AP2	0371.2.048	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Bahnunterführung Lyss	B
AP2	0371.2.053	B11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Teil: BGK Oberer Quai	B
AP2	0371.2.070		LV B-Liste	B
AP2	0371.2.056	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Mett Zentrum	B
AP2	0371.2.057	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Bahnhofstrasse	B
AP2	0371.2.007	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)	B
AP2	0371.2.014	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: LV	B
AP2	0371.2.023	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere	B
AP2	0371.2.025	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen	B

Gen.	Code ARE	N° PA	Titre	Priorité
<b>Mesures pas cofinancées</b>				
AP3	0371.3.019	S10	Verkehrsintensive Vorhaben	As
AP3	0371.3.032	S1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen	As
AP3	0371.3.033	S2	Regionale Wohnschwerpunkte	As
AP3	0371.3.034	S3	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsschwerpunkte	As
AP3	0371.3.035	S4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten	As
AP3	0371.3.036	S5	Regionale Zentralitätsstruktur	As
AP3	0371.3.037	S6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen	As
AP3	0371.3.038	S7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere	As
AP3	0371.3.039	S8	Verdichtung des Siedlungsgebietes	As
AP3	0371.3.040	L1	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung	As
AP3	0371.3.041	L2	Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus	As
AP3	0371.3.042	L3	Seeufergebiet	As
AP3	0371.3.043	L4	Flussufer	As
AP3	0371.3.044	L5	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung	As
AP3	0371.3.045	L6	Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiet	As
AP3	0371.3.046	L7	Ökologische Landschaftsentwicklung	As
AP3	0371.3.047	L10	Windenergie	As
AP3	0371.3.001	NM-VM-1	Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität	Av
AP3	0371.3.002	NM-VM-2	Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast	Av
AP3	0371.3.007	ÖV-W-1	ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/Bienne	Av
AP3	0371.3.008	ÖV-Str-1	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Weiterentwicklung Busangebot	Av
AP3	0371.3.018	NM-PP-1	Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte	Av
<b>Mesures A</b>				
AP3	0371.3.021	LV-N-2	Oberer Quai	A
AP3	0371.3P.053		Paket LV A-Liste	A
AP3	0371.3P.054		Paket Aufw. Str. A-Liste	A
<b>Mesures B</b>				
AP3	0371.3.025	LV-N-6	Bahnhofstrasse Biel	B
AP3	0371.3.028	LV-N-8	Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord	B
AP3	0371.3.055		Paket LV-B-Liste	B
AP3	0371.3.057		Paket Aufw. Str. B-Liste	B
AP3	0371.3.009	ÖV-Str-2	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung	B
AP3	0371.3.015	NM-VM-3	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	B
AP3	0371.3.056		Paket VM B-Liste	B

## 4 Aperçu des mesures du PA 4<sup>e</sup> génération

**Priorité** Horizon de mise en œuvre : A = 2024 à 2027, B = 2028 à 2031, C = dès 2032  
**ÉC** État de coordination: IP = Information préalable, CC = Coordination en cours, CR = Coordination réglée  
**Coûts** en millions de fr.

### Mesures «Paysage»

N°	Titre	Priorité	ÉC	Page
L-Gr.2	Lyss, parc municipal	As	CR	15
L-Gr.3	Brügg, parc de la rive et «Erlenpark»	As	CR	17
L-Gr.3.1	Tronçon 1, centrale hydraulique aux jardins familiaux	As	CR	19
L-Gr.3.2	Tronçon 2, le long des jardins familiaux	As	CR	19
L-Gr.3.3	Tronçon 3, parc de la rive / «Erlenpark»	As	CR	20
L-Ü.1	Zone des rives du lac, agglomération	As	CR	21
L-Ü.3	Revalorisation du paysage, agglomération	As	CR	23
L-Ü.4	Réseau d'espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss	As	CR	25
L-Ü.5	Revalorisation des ouvrages historiques dans le Jura	As	CR	27
L-Ü.6	Développement écologique du paysage	As	CR	28

### Mesures «Milieu bâti»

N°	Titre	Priorité	ÉC	Page
S-UV.1	Zones de restructuration et de densification, agglomération			31
S-UV.1.1	Bienne, Rue du Breuil	avant 2024	CR	33
S-UV.1.2	Bienne, Gurzelen	As	CR	33
S-UV.1.3	Bienne, Place de la Croix nord	avant 2024	CR	34
S-UV.1.4	Bienne, Tréfileries, Gorges du Taubenloch	As	CR	34
S-UV.1.5	Bienne, Aire Heuer	As	CR	35
S-UV.1.6	Bienne, Chemin Isabelle	As	CR	35
S-UV.1.7	Bienne, Rue Jakob sud	avant 2024	CR	36
S-UV.1.8	Bienne, Centre de quartier Geyisried	As	CR	36
S-UV.1.9	Bienne, Pré-Wildermeth	As	CR	37
S-UV.1.10	Bienne, Gare de Mâche	Bs	CR	38
S-UV.1.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrück	avant 2024	CR	38
S-UV.1.12	Lyss, Aire Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse	avant 2024	CR	39
S-UV.1.13	Lyss, Kambly-Areal	avant 2024	CR	39
S-UV.1.14	Lyss, Mühleplatz	avant 2024	CR	40
S-UV.1.15	Lyss, Seeland-Center	avant 2024	CR	40
S-UV.1.16	Lyss, Stegmatt	avant 2024	CR	40
S-UV.1.17	Lyss, Bahnhofstrasse	As	CR	41
S-UV.1.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	As	CR	41
S-UV.1.19	Lyss, site des casernes et de l'arsenal	Bs	CR	42

N°	Titre	Priorité	ÉC	Page
S-UV.1.20	Lyss, Nutrexareal Busswil	Bs	CR	42
S-UV.1.21	Lyss, Viehmarktplatz	Bs	CR	43
S-UV.1.22	Nidau, gare	As	CR	43
S-UV.1.23	Nidau, Hauptstrasse sud	As	CR	43
S-UV.1.24	Perles, zone de la gare	Bs	CR	44
S-UV.1.25	Lyss, zone de la Hauptstrasse	As	CR	44
S-SW.1	Pôles d'habitation régionaux, agglomération			45
S-SW.1.2	Bienne, Scierie	As	CR	47
S-SW.1.3	Bienne, Évêché ouest	Bs	CR	47
S-SW.1.4	Bienne, Évêché Est	Bs	CR	47
S-SW.1.5	Ipsach, Schürlirain	avant 2024	CR	48
S-SW.1.7	Nidau, AGGLOlac	Bs	CR	49
S-SW.1.8	Orpund, Römerareal	Bs	CR	49
S-SW.1.9	Péry-La Heutte, Champs l'Allemand	Bs	CR	50
S-SA.1	Pôles d'emplois régionaux, agglomération			51
S-SA.1.1	Biel, PDE Champs-de-Boujean	Tâche permanente	CR	53
S-SA.1.2	Biel, PDE Masterplan de la gare	Tâche permanente	CR	53
S-SA.1.3	Brügg, Marais-de-Brügg	Tâche permanente	CR	54
S-SA.1.4	Lyss, PDE de la gare	Tâche permanente	CR	54
S-SA.1.5	Lyss, PDE Grien sud	Tâche permanente	CR	55
S-SA.1.6	Studen, PDE Studengrien	Tâche permanente	CR	55
S-VW.3	Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Habitat», agglomération (horizons A et B)			56
S-VW.3.1	Perles, centre de Perles – Chlösterlimatte	Bs	CR	58
S-VA.3	Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Emplois», agglomération (horizons A et B)			59
S-VA.3.1	Orpond, Löörezägli	As	CR	61



**Mesures «Transports»**

N°	Titre	Priorité	ÉC	Coûts	Page
<b>Transports publics</b>					
ÖV-Ort.1	Bienne-Ipsach, extension à double voie par tronçons	C	CC	–	63
ÖV-Ort.2	Examen du tram régional, option de nouvel axe TP dans l'agglomération biennoise	AvE	CC	0.2	65
ÖV-Str.2	Évilard, place de manœuvre pour le bus local Macolin-Évilard	A	CR	0.6	66
ÖV-Str.3	Bienne, arrêts TP sur chaussée pour prioriser les bus	A	CR	3.7	68
ÖV-Ü.1	Études visant à améliorer la desserte TP, agglomération	AvE	CR	0.2	70
ÖV-E.1 *	Bienne, électrification des lignes de bus 2 et 5	A	CC	9.6	72
ÖV-E.2	Bienne, électrification des lignes de bus 6 et 8	B	CC	17.4	74
<b>Mobilité combinée</b>					
KM-B.4	Développement de l'offre «Bikesharing» au cœur de l'agglomération	AvE	CR	0.1	76
KM-Mu.3	Lyss, réaménagement de la place de la Gare	A	CR	2.5	78
KM-Mu.4	Brügg, coordination globale de la gare de Brügg	AvE	CR	0.1	81
KM-Mu.5	Bienne, coordination globale de la gare de Bienne	AvE	CR	0.4	83
KM-Mu.6	Bienne, réaménagement de la place de la Gare, 1 <sup>re</sup> étape	B	CR	15.0	85
KM-Mu.7	Nidau, coordination globale de la gare de Nidau	AvE	CR	0.1	88
<b>Mobilité douce</b>					
LV-Ü.1	Séries de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Mobilité douce», horizon A				90
LV-Ü.1.2	Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: développement des pistes cyclables entre Morenges et Gerolfingen	A	CR	1.5	92
LV-Ü.1.4	Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne. Passerelle du Bois-Couchant enjambant la Suze	A	CR	1.2	93
LV-Ü.1.5	Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne: nouvelle construction Rue des Jardins (Rue des Prés – Rue de Madretsch)	A	CR	1.6	94
LV-Ü.1.6	Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne: liaison barrage Hauser	A	CR	1.5	95
LV-Ü.1.7	Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon des chemins de campagne Weiermatt, Ipsach»	A	CR	0.32	96
LV-Ü.1.8	Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Débouché du chemin de campagne Weienmatt – Beundenring»	A	CR	0.1	97
LV-Ü.1.9	Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Pont sur le canal Dr.-Schneider-Strasse (du Herrenmoosweg au Balainenweg)	A	CR	0.05	98
LV-Ü.1.10	Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Débouché Dr.-Schneider-Str. dans la rue d'Aarberg	A	CR	0.11	99
LV-Ü.1.11	Liaison cycliste Brügg-Bienne: lacune du réseau, aire Notz AG	A	CR	0.1	100
LV-Ü.1.12	Liaison cycliste Brügg-Bienne: lacune du réseau au nord près de l'échangeur de l'A5 à Brügg	A	CR	0.4	101
LV-Ü.1.13	Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables Bienne: extension du chemin des Sureaux entre le barrage Hauser et la rue du Jura	A	CR	1.5	102
LV-Ü.1.14	Brügg, nouvelle chemin pédestre et cycliste entre la gare de Brügg et le Centre hospitalier régional	A	CR	1.7	103
LV-Ü.1.16	Liaison cycliste La Neuveville-Bienne, tronçon «La Neuveville-Gléresse»	A	CR	3.0	104
LV-Ü.1.17	Liaison cycliste Bienne-Évilard	A	CC	0.5	105

N°	Titre	Priorité	ÉC	Coûts	Page
LV-Ü.2	Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Mobilité douce», horizon B				106
LV-Ü.2.1	Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: mesures d'amélioration de la sécurité routière pour le trafic cycliste	B	CR	2.0	108
LV-Ü.2.2	Liaison cycliste Belmont-Nidau	B	CC	1.5	109
LV-Ü.2.5	Nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes visant à combler la lacune de réseau entre Nidau et Port t	B	CC	2.0	110
LV-Ü.2.6	Nidau, extension de la passerelle pour piétons et cyclistes enjambant la Thielle	B	CC	0.5	111
LV-Ü.2.10	Réduction de la vitesse sur la Dotzigenstrasse, Dotzigen-Scheuren	B	CC	0.5	112
LV-Ü.2.11	Safnern, comblement de la lacune de réseau sur l'itinéraire de confort	B	CC	0.5	113
LV-Ü.2.12	Bienne, renforcement du parcage des vélos au sud de la gare	B	CR	3.0	114
LV-Ü.5	Bienne, liaison chemin du Champ-du-Moulin – sud de la gare (passerelle via rue Alfred-Aebi et rue de Morat)	B	CC	9.5	115
LV-Ü.6	Lyss, passage sous-voies au nord de la gare	A	CC	8.0	117
LV-Ü.9	Brügg, lacune du réseau, traversée T6	A	CR	6.5	119
LV-Ü.10	Brügg, passerelle pour piétons et cyclistes enjambant le canal Nidau-Büren	B	CC	7.0	121
LV-Ü.11	Organe de coordination régional «Trafic cycliste»	AvE	CR	0.2	123
LV-Ü.12	Concept de signalisation et de communication pour les itinéraires cyclables	BvE	CR	0.1	124
<b>Trafic individuel motorisé</b>					
MIV-Auf.1 *	Studen-Worben, valorisation de la traversée des localités	A	CR	7.0	125
MIV-Auf.2	Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Valorisation / sécurité dans l'espaces routier, horizon A			24.0	127
MIV-Auf.2.2	Lyss, Aarbergstrasse	A	CR	1.5	129
MIV-Auf.2.3	Bienne, rue M.-Chipot et rue J.-Aberli	A	CR	4.0	130
MIV-Auf.2.4	Lyss, espace routier le long du cours d'eau Lyssbach	A	CR	1.5	131
MIV-Auf.2.5	Bienne, rue de l'Allée, tronçon nord	A	CR	1.5	132
MIV-Auf.2.6	Lyss, rue de la gare à Busswil	A	CR	1.2	133
MIV-Auf.2.7	Bienne, rue Georg-Friedrich-Heilmann, tronçon «Rue Bubenbergrue – rue de Boujean»	A	CR	4.0	134
MIV-Auf.2.8	Bienne, rue de Madretsch, tronçon «Chemin Albert-Galeer – place du Breuil»	A	CR	5.0	135
MIV-Auf.2.9	Evilard, place de la Mairie et parc	A	CR	1.6	136
MIV-Auf.2.10	Evilard, Chemin des Ages et Parc panoramique	A	CR	0.9	137
MIV-Auf.2.11	Bienne, place J.-J.-Rousseau	A	CC	3.0	138
MIV-Auf.2.12	Nidau, Zihlstrasse	A	CR	1.4	139
MIV-Auf.2.13	Nidau, Dr.-Schneider-Strasse	A	CR	2.0	140
MIV-Auf.2.14	Nidau, Gurnigel-, Kelten- et Guglerstrasse	A	CR	1.6	141
MIV-Auf.2.15	Nidau, traverse de la localité	A	CR	3.5	142
MIV-Auf.2.16	Nidau, modération du trafic dans le quartier Hofmatten - Lyssstrasse	A	CR	1.2	143
MIV-Auf.2.18	Bienne, place de la Croix, partie 2	A	CR	4.9	144
MIV-Auf.2.19	Bienne, place de la Thielle	A	CC	0.8	145
MIV-Auf.2.20	Bienne, route de Neuchâtel, tronçon Prés-de-la-Rive	A	CR	3.0	146

N°	Titre	Priorité	ÉC	Coûts	Page
MIV-Auf.2.21	Bienne, route de Neuchâtel, tronçon Vigneules	A	CC	4.5	148
MIV-Auf.2.22	Bienne, route de Brügg et chemin de la Paix	A	CR	3.2	150
MIV-Auf.4	Bienne, réaménagement du quai du Bas, tronçon «place Centrale - rue de l'Hôpital»	A	CR	7.0	151
MIV-Auf.5	Bienne, réaménagement de la rue de la Gare, partie basse	B	CR	9.5	153
MIV-Auf.6	Bienne/Nidau, CEA route de Berne *	A	CC	6.0	155
MIV-Auf.7	Bienne, complément et extension de la modération du trafic à Mâche	A	CR	6.0	157
MIV-Auf.8	Bienne, réaménagement de la rue de Boujean, tronçon «rue du Faucon – rue Gutenberg»	A	CR	6.0	159
MIV-Auf.9	Bienne, réaménagement de la rue de Mâche, tronçon «Arrêt de bus Piaso – Rue du Moulin»	A	CR	8.5	161
MIV-Auf.10	Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Revalorisation / sécurité de l'espace routier», horizon B		CR		163
MIV-Auf.10.1	Lyss, réaménagement de la place du Marché aux bestiaux «Viehmarktplatz»	B	CR	2.0	165
MIV-Auf.10.2	Lyss, Industriering (ceinture industrielle)	B	CR	1.0	167
MIV-E.3	A6 Bienne-Berne, déplacement et extension de la jonction de Studen (étude d'opportunité)	AvE	CC	0.1	168
MIV-U.1	Contournement de Bienne par l'A5, raccordement de la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port) et solution à long terme	AvE	CR	0.5	170
MIV-Ü.1	Gestion des points noirs (Black Spot Management, BSM) dans l'agglomération	Tâche permanente	CR		172
<b>Mobilité axée sur la demande</b>					
NM-W.1	Gestion de la mobilité, agglomération biennoise	AvE	CR	0.05	177
NM-W.2	Monitoring du trafic, agglomération biennoise	AvE	CR	0.2	178
NM-VM.1	Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Gestion du trafic», horizon A				179
NM-VM.1.1	GT Bienne-Est	A	CC	5.0	181
NM-VM.1.2	GT Axe Ouest Bienne-Nidau-Brügg	A	CC	5.0	181
NM-VM.2	Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Gestion du trafic», horizon B				182
NM-VM.2.1	GT Bienne-centre	B	CC	2.8	184
NM-VM.2.2	GT Ipsach-Nidau-Port	B	CC	3.1	184
NM-VM.3	Bienne, extension du système de guidage des parkings	A	CR	5.0	185

\* Début anticipé des travaux: pour des mesures avec début de travaux avant la signature du contrat de prestations et de la convention de financement, une demande de début des travaux anticipée doit être présentée auprès de l'OFROU. Le droit au cofinancement expire dans le cas contraire.

## Mesures de la planification nationale

N°	Titre	Page
MIV-E.4	N16 Jonction Bienne (-nord)	188
MIV-U.2	N5 Tunnel de Douanne	189

## 5 Fiches de mesures PA 4e génération

### Mesures «Paysage»

## Lyss, parc municipal

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.L-Gr.2	0371.3.042	4 <sup>e</sup> génération	As
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
–	–	Lyss	

Carte:



Plan directeur urbanistique «Centre de Lyss»  
(commune de Lyss, état mai 2020)

### Description de la mesure

Réaménagement du manège (pelouse) en un parc public et espace vert (parc municipal) avec diverses possibilités d'utilisation pour toutes les catégories de la population, intégration d'installations de jeux et sportives, et une végétation et conception régulant le climat.

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Des espaces libres et verts le long des plans d'eau dans l'espace urbain

Lien avec le besoin d'agir:

- Garantir et valorisation des espaces libres et verts dans la zone d'habitation

Lien avec la stratégie partielle «Urbanisation et paysage»:

- Améliorer l'offre d'espaces libres et verts dans la zone d'habitation
- Utiliser les potentiels des rives du lac et de la rivière pour la nature et la détente
- Intégrer des espaces libres et verts dans le réseau de chemins pédestres

### Profit

Les espaces verts de la zone d'habitation servent à la détente de proximité des zones résidentielles et contribuent à la compatibilité du développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2). La qualité de l'espace vert et libre sera améliorée, la biodiversité renforcée et le trafic de loisirs dans les espaces de loisirs plus éloignés sera réduit (WK 4).

### Coûts (en millions de fr.)

1.5

### Répartition des coûts

Pas pertinent

### État de la planification

La mesure a force obligatoire pour les autorités dans le Plan directeur urbanistique «Centre Lyss».

### Étapes de mise en œuvre Délais

Concept d'affectation et conception	31.12.2022
Projet/crédit	31.12.2024
Début des travaux	31.12.2025
Mise en service	31.12.2026

### Responsabilité

Commune

### Autres acteurs

Propriétaires fonciers; groupes d'utilisateurs; Gemeindeverband Lyssbach; riverains; OPC-AIC III

---

État de la coordination	Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale
Coordination réglée	–

---

Besoin de coordination, dépendances

–

---

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

- La mesure est coordonnée avec la revalorisation de l'espace routier le long du Lyssbach (TIM-Auf.2.4).
- 

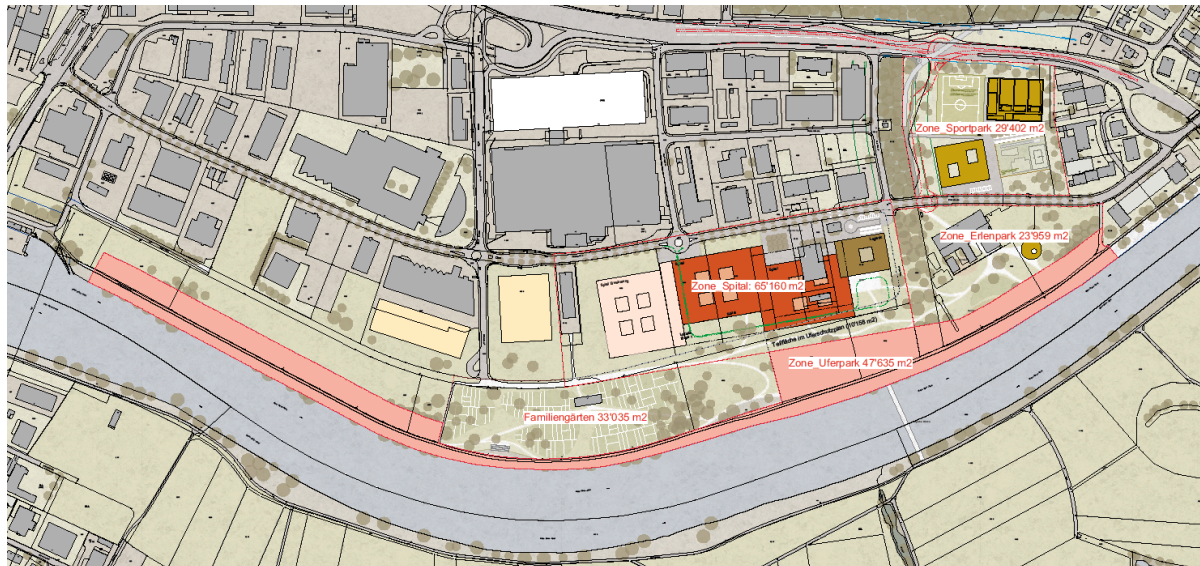
Documents, bases

- Commune de Lyss, Plan directeur urbanistique «Centre Lyss», mesure S13, état 2020
  - Commune de Lyss, Plan directeur «Transports Lyss», 2012
-

**Brügg, parc de la rive et «Erlenpark»**

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.L-Gr.3	–	4 <sup>e</sup> génération	As
Ancien no		Catégorie	
–		L-Gr Espaces verts marquants pour le milieu bâti	

Carte:



Description de la mesure

Création d'un parc riverain le long du canal Nidau-Büren avec les caractéristiques suivantes:

Tronçon 1: centrale hydraulique aux jardins familiaux

- Régénération du canal Nidau-Büren (projet de revitalisation)
- Création et conservation de structures de prairies riches en espèces et de sites humides alternés grâce à des zones d'infiltration

Tronçon 2: le long des jardins familiaux

- Régénération du canal Nidau-Büren
- Mise en valeur des structures dans le domaine des talus et riverain
- Aménager des jardins familiaux existants de manière continue et communautaire

Tronçon 3: parc riverain/Erlenpark

- Mesure dans le sens de la Loi sur les rives des lacs et rivières
- Zone riveraine accessible avec des berges plates et des gradins le long de l'Aar
- Des pelouses, chemins et places comme éléments du parc

Le parc riverain fait partie de la chaîne de rang supérieur d'espace libre le long du canal Nidau-Büren entre le lac de Biemme et le Häftli (Vieille Aar). Le projet de passerelle pour piétons et cyclistes par-dessus le canal Nidau-Büren (LV-Ü.10) améliore l'accessibilité et relie les deux rives.

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Des espaces libres et vers le long des eaux dans l'espace urbain
- Des eaux en tant qu'axes de connexion et refuges de la biodiversité

Lien avec le besoin d'agir:

- Garantir et valorisation les rives du lac et de la rivière en tant qu'espaces naturels et zones de détente
- Augmenter la biodiversité et la qualité du paysage

Lien avec la stratégie partielle:

- Améliorer l'offre d'espaces libres et verts dans la zone d'habitation

Profit

Les espaces verts de la zone d'habitation servent à la détente de proximité des résidences et contribuent à la compatibilité du développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2). La qualité de l'espace vert et libre sera améliorée, la biodiversité renforcée et le trafic de loisirs dans les espaces de loisirs plus éloignés sera réduit (WK 4).

- Utiliser les potentiels des rives du lac et de la rivière pour la nature et la détente
  - Intégrer des espaces verts et libres dans le réseau de chemins pédestres

Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts
9.0	Confédération; Canton; Fonds écologique BKW; Energie Service Bienne; commune
Responsabilité	Autres acteurs
Tronçons 1 et 2: AWA Tronçon 3: commune	
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Landschaftliche Aufwertung – Agglomération (L-Ü3)</li> <li>- Réseau des espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss (L-Ü.4)</li> <li>- Pool régional de mesures de remplacement écologique (L-Ü.6)</li> <li>- Brügg, passerelle pour piétons et cyclistes enjambant le canal Nidau-Büren (LV-Ü.10)</li> </ul>	
Documents, bases	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Commune Brügg/Centre hospitalier Bienne S.A., étude de faisabilité Concept de développement et d'espace ouvert pour la nouvelle construction du Centre hospitalier de Bienne à Brügg (2020)</li> </ul>	



PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu			
BBS.L-Gr.3.1	–	–	–	<b>Brügg</b>	<b>Tronçon 1, centrale hydraulique aux jardins familiaux</b>			
État de la planification		Mise en œuvre			Délais			
Étude de faisabilité 2020		Concours pour la conception de l'espace libre			2021 – 2022			
		Modification du Plan de zones			2023			
		Adaptation des Plans de protection des rives selon LRLR			2023			
		Plan d'aménagement des eaux; Plans de quartier:						
		Projet d'aménagement des eaux			dès 2024			
		Réalisation						
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances	
Pas pertinent	Pas pertinent	C	30.7	-	30.7	Coordination réglée	Archéologie; des conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou des préoccupations de protection doivent être clarifiés au cas par cas	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu			
BBS.L-Gr.3.2	–	–	–	<b>Brügg</b>	<b>Tronçon 2, le long des jardins familiaux</b>			
État de la planification		Mise en œuvre			Délais			
Étude de faisabilité 2020		Concours pour la conception de l'espace libre			2021 – 2022			
		Plan d'aménagement des eaux; Plans de quartier			dès 2023			
		Projet d'aménagement des eaux						
		Réalisation			dès 2024			
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances	
Pas pertinent	Pas pertinent	C	5.3	-	5.3	Coordination réglée	Archéologie; des conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou des préoccupations de protection doivent être clarifiés au cas par cas	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.L-Gr.3.3	–	–	–	<b>Brügg</b>		<b>Tronçon 3, parc riverain/Erlenpark</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Étude de faisabilité 2020			Concours pour la conception de l'espace libre Plans de quartier, ZPO Marais-de Brügg Réalisation			2021 – 2022 dès 2023 dès 2024	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Pas pertinent	Pas pertinent	C	3.5			Coordination réglée	Archéologie; des conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou des préoccupations de protection doivent être clarifiés au cas par cas

## Zone des rives du lac, agglomération

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.L-Ü.1	0371.3.042	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien no	Remplace la mesure	Commune	
L3		Gléresse; Douanne-Daucher; Bienne; Nidau; Ipsach; Sutz-Lattrigen; Morenges; Täuffelen; Hagneck	

### Description de la mesure

#### Objectif:

La zone des rives du lac est mise en valeur dans le cadre d'une vision globale en termes d'aménagement et d'écologie.

#### Mise en oeuvre:

1. La mise en valeur des rives du lac est reconnue en tant que tâche conjointe des communes riveraines.
2. Une planification-cadre conceptuelle est établie en tenant compte des consignes des plans de rives du lac entrés en force. Celle-ci contient:
  - La formulation des caractéristiques des espaces partiels spécifiques et des conditions d'aménagement des espaces libres.
  - La détermination des points forts fonctionnels (affectations concentrées pour la détente, installations touristiques)
  - La détermination des secteurs de régénération et de revitalisation stratégique selon la Loi révisée sur la protection des eaux
  - La détermination des équipements (dispositifs induits, infrastructures de base)
  - Principes de matérialisation des impacts dus aux constructions
  - Principes de desserte et de places de stationnement
  - Principes de répartition des coûts pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien.
3. Le secteur Daucher-Bienne–Nidau–Ipsach est une priorité absolue.

Opportunité	Profit	
<p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Berges préservées avec des fonctions écologiques renforcées</li> <li>- Zones de détente de proximité accessibles et liées au milieu bâti avec des chemins pédestres et des pistes cyclables</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser et mettre en valeur de manière supracommunale les rives du lac en tant qu'espaces naturels et zones de détente</li> <li>- Augmenter la biodiversité et la qualité du paysage</li> </ul> <p>Lien avec la stratégie partielle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Exploiter les potentiels des rives du lac pour la nature et de détente de proximité</li> <li>- Encourager le développement écologique du paysage</li> <li>- Améliorer l'accès aux espaces paysagers et de détente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conservation des espaces naturels et paysagers marquants</li> <li>- Création et mise en valeur des espaces verts dans le du milieu bâti et ses abords</li> <li>- Amélioration de la qualité du milieu bâti</li> <li>- Bon accès aux zones de détente de proximité</li> </ul> <p>Suppression du trafic par des espaces de détente proches du milieu bâti</p>	
Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts	
inconnus	Canton; communes	
État de la planification	Étapes de mise en œuvre	Délais
Pour la baie du lac de Bienne, il existe un état des lieux et une analyse du besoin d'agir (Plan directeur, 1 <sup>re</sup> phase). Les travaux sont suspendus jusqu'à la décision concernant la réalisation du développement urbain AGGLOlac.	Concept d'affectation, d'aménagement et mise en valeur pour la zone des rives du lac	2021

Responsabilité Région	Autres acteurs OACOT; OPC; OAN; OED; communes; organisations (Action paysage Bienne-Seeland)
État de la coordination	Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale
<b>Coordination réglée</b>	
Besoin de coordination, dépendances	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Archéologie</li> <li>- Des conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou exigences en matière de protection doivent être clarifiés au cas par cas.</li> </ul>	
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau des espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss (L-Ü.4)</li> <li>- Pool régional de mesures de remplacement écologique (L-Ü.6)</li> </ul>	
Documents, bases	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canton de Berne: concept de développement des eaux du canton de Berne - GEKOBÉ.2014, planifications stratégiques selon LEaux/OEaux, planification de la revitalisation 2016-2035 (2014)</li> <li>- seeland.biel/bienne: Plan directeur de la baie du lac de Bienne, 1<sup>re</sup> phase (2012)</li> <li>- Plans communaux de protection des rives</li> <li>- Plan directeur cantonal des rives du lac</li> </ul>	

## Revalorisation du paysage, agglomération

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.L-Ü.3	0371.3.043	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien no	Remplace mesure	Commune	
L4			

### Description de la mesure

#### Objectif:

Les espaces verts et rives des cours d'eau marquant pour le milieu bâti sont revalorisés écologiquement et en tant qu'espaces de détente. Les espaces verts le long des cours d'eau sont rendus accessibles en continu.

#### Mise en œuvre:

1. Des espaces verts marquant pour le milieu bâti dans l'agglomération sont revalorisés sur le plan écologique et de l'aménagement en fonction de leur importance en termes de caractéristiques paysagères culturelles. Ainsi, la mise en valeur de la qualité du paysage et de la biodiversité dans l'espace urbain est soutenue et la compensation écologique renforcée.

2. La revalorisation des rives des cours d'eau est reconnue en tant que tâche à traiter conjointement. Les cours d'eau suivants font l'objet des efforts:

- Suze (Reuchenette – Rondchâtel – Frinvillier – Gorges du Taubenloch)
- Suze, y c. bras secondaires à Bienne (ne concerne que Bienne)
- Thielle
- Canal Nidau-Büren
- Leugene
- Lyssbach
- Vieille Aar

3. Une planification-cadre conceptuelle est établie pour chaque cours d'eau en tenant compte des consignes des plans de rives du lac entrés en force. Celle-ci contient:

- La formulation des caractéristiques des espaces partiels spécifiques et des conditions d'aménagement des espaces libres en tenant compte de la fonction hydrologique des cours d'eau.
- La détermination des points forts fonctionnels (affectations concentrées sur la détente, installations touristiques)
- Les itinéraires pédestres et cyclables
- La détermination des secteurs de régénération et la revitalisation stratégique selon la Loi révisée sur la protection des eaux
- La détermination des équipements (dispositifs induits, infrastructure de base)
- Des principes de matérialisation des impacts dus aux constructions
- Des principes en termes de desserte et de places de stationnement
- Des principes de répartition des coûts pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien.

### Opportunité

#### Lien avec la vision d'avenir:

- Réseau d'espaces libres et verts avec une qualité de séjour élevée dans l'espace urbain
- Zones de détente de proximité accessibles et liées au milieu bâti avec des chemins pédestres et des pistes cyclables

#### Lien avec le besoin d'agir:

- Sécuriser et revaloriser au plan supracommunal les espaces verts marquant pour le milieu bâti
- Préserver et revaloriser au plan supracommunal les rives du lac en tant qu'espaces naturels et zones de détente.

### Profit

- Conservation des espaces naturels et paysagers marquants
- Création et mise en valeur des espaces verts dans le milieu bâti et ses abords
- Amélioration de la qualité du milieu bâti
- Bon accès aux zones de détente de proximité

Suppression du trafic par des espaces de détente proches du milieu bâti

- Augmenter la biodiversité et la qualité du paysage

Lien avec la stratégie partielle:

- Améliorer l'offre d'espaces libres et verts au sein du milieu bâti
- Utiliser les potentiels des rives du lac pour la nature et la détente de proximité
- Encourager le développement écologique du paysage
- Améliorer l'accès aux espaces paysagers et de détente

Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts Canton; communes
État de la planification	Étapes de mise en œuvre      Délais Concepts d'affectation,      2027 d'aménagement et mise en valeur
Responsabilité Région	Autres acteurs OACOT; OPC; OAN; OED; communes; organisations (LOS, Action paysage Bienne- Seeland)
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	
Besoin de coordination, dépendances	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Archéologie</li> <li>- Des conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou préoccupations de protection doivent être clarifiés au cas par cas.</li> </ul>	
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau des espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss (L-Ü.4)</li> </ul>	
Documents, bases	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canton de Berne: concept de développement des eaux du canton de Berne - GEKOBÉ.2014, planifications stratégiques selon LEaux/OEaux, planification de la revitalisation 2016-2035 (2014)</li> <li>- seeland.biel/bienne: concept de détente de proximité et paysager le long du canal Nidau-Büren (septembre 2007)</li> </ul>	

## Réseau des espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.L-Ü.4		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien no	Remplace la mesure	Commune	
N° CRTU	Code ARE	Génération PA	

### Description de la mesure

#### Objectif:

- Création d'un réseau d'espaces libres attrayants d'un seul tenant et faciles d'accès.
- Développement du réseau des espaces libres en tant qu'espaces d'affectation importants et autonomes au sein de l'agglomération.
- Garantie des objectifs écologiques, entre autres de la législation sur la protection de la nature et des eaux.

#### Mise en œuvre:

Création d'une vue d'ensemble des espaces libres de l'agglomération (rives du lac, rives des cours d'eau, espaces verts) avec les contenus suivants:

- Identification des espaces libres régionaux, communaux et locaux importants
- ~~— Besoins et groupes d'affectation actuels et futurs~~
- ~~— Fonctions et qualités visées des espaces libres~~
- ~~— Transitions vers les zones d'habitation et vers d'autres agglomérations~~
- Connexion vers un réseau d'espaces libres proches du lieu de résidence et facilement accessibles
- ~~— Desserte et accessibilité, orientation des visiteurs et visiteuses~~
- Identification des secteurs déficitaires

#### Mise en œuvre :

1. Vue d'ensemble et principes régionaux
2. Concepts et mesures communaux

Opportunité	Profit
<p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau d'espaces libres et verts avec une qualité de séjour élevée dans l'espace urbain</li> <li>- Zones de détente de proximité accessibles et liées au milieu bâti avec des chemins pédestres et des pistes cyclables</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécuriser et mettre en valeur les espaces verts urbains marquants supracommunaux</li> <li>- Sécuriser et mettre en valeur de manière supracommunale les rives du lac en tant qu'espaces naturels et zones de détente</li> <li>- Augmenter la biodiversité et la qualité du paysage</li> </ul> <p>Lien avec la stratégie partielle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer l'offre d'espaces libres et verts dans le milieu bâti</li> <li>- Utiliser les potentiels des rives du lac pour la nature et la détente de proximité</li> <li>- Encourager le développement écologique du paysage</li> <li>- Améliorer l'accès aux espaces paysagers et de détente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conservation des espaces naturels et paysagers marquants</li> <li>- Création et mise en valeur des espaces verts dans le milieu bâti et ses abords</li> <li>- Amélioration de la qualité du milieu bâti</li> <li>- Bon accès aux zones de détente de proximité</li> </ul> <p>Suppression du trafic par des espaces de détente proches du milieu bâti</p>

Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts
	Canton; région; communes
État de la planification	Étapes de mise en œuvre Délais

En attente	Vue d'ensemble et principes 31.12.2024 régionaux
Responsabilité	Autres acteurs
Vue d'ensemble et principes régionaux : région	OACOT; OPC; OAN; OED; communes;
Concepts et mesures communaux : communes	organisations
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	
Besoin de coordination, dépendances	
–	
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
– Zone de la rive du lac – Agglomération (L-Ü.2)	
– Mise en valeur du paysage – Agglomération (L-Ü.3)	
– Mise en valeur des constructions historiques dans le Jura bernois – Agglomération (L-Ü.5)	
– Sites prioritaires de détente / loisirs / tourisme (T-V.1)	
Documents, bases	
– Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021	
– Concepts et Plans directeurs des communes	



## Revalorisation des ouvrages historiques dans le Jura

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.L-Ü.5		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien no	Remplace la mesure	Commune	
–	–	Orvin, Péry-La Heutte, Sauge	

### Description de la mesure

#### Objectif:

Des objets et bâtiments uniques historiques dans le paysage sont sécurisés et revalorisés dans leur substance et assignés à une affectation culturelle ou à but non lucratif.

#### Mise en œuvre:

- Saisie des objets (p. ex. bâtiments uniques, fournils, fours à chaux historiques et semblables)
- Analyse du besoin d'agir
- Élaboration d'un plan d'action pour la mise en valeur des objets

Opportunité	Profit
Lien avec la vision d'avenir :	- Conservation des terres cultivées régionales typiques.
- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles.	- Augmentation de la qualité de détente du paysage et de son attrait pour le tourisme doux.
- Paysage jurassien en tant que zone de détente pour les activités de loisirs proches de la nature et tourisme doux	
Lien avec le besoin d'agir:	
- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles variées grâce à des instruments, programmes et coopérations appropriés	
Lien avec la stratégie partielle:	
- Conserver et renforcer les caractéristiques paysagères culturelles	

Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts	
Inconnu	Inconnu	
État de la planification	Étapes de mise en œuvre	Délais
En attente	Inventaire	2024
	Mise en œuvre	Tâche permanente

Responsabilité	Autres acteurs
Parc régional du Chasseral	OACOT; SPN; Région Jura bernois.Bienne; communes; organisations

État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
-------------------------	--

### Coordination réglée

Besoin de coordination, dépendances

–

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

–

Documents, bases

–

## Développement écologique du paysage

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.L-Ü.6	0371.3.046	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien no	Remplace la mesure	Commune	
L7			

### Description de la mesure

#### Objectif:

Conservation, encouragement et développement de la diversité écologique et des paysages typiques de la région.

#### Mesures et procédure:

- Élaboration de bases et principes pour une évolution coordonnée du paysage.
- Organe régional de coordination «Nature et paysage» avec les tâches suivantes:
  - Coordination des acteurs dans le domaine de la nature et du paysage
  - Coordination, accompagnement et mise en œuvre des tâches régionales et des projets dans le domaine de la nature et du paysage
  - Exploitation du pool de mesures de remplacement écologique (PMRE)
  - Coordination, élaboration et mise en œuvre des conventions-programmes RPT en termes de biodiversité et de paysage
  - Mise en œuvre de l'entretien écologique du paysage
  - Information, formation continue et conseils
  - Monitoring et contrôle des résultats
  - Sensibilisation du public.
- Soutien et encouragement des mesures suivantes:
  - Mesures de mise en œuvre für les secteurs de valorisation selon PCAP et autres secteurs
  - Revalorisation des espaces vitaux spécifiques pour des espèces cibles importantes
  - Désignation et analyse de couloirs écologiques et déduction des mesures correspondantes
  - Mise en œuvre des mesures de revitalisation selon GEKOBÉ
  - Revalorisation des cours d'eau et des rives du lac
  - Revalorisation des canaux des marais
  - Revalorisation des lisières de forêts
  - Encouragement des réserves naturelles communales.

Opportunité	Profit	
Lien avec la vision d'avenir:	- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles	
- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles	- Entretien et revalorisation écologiques du paysage	
Lien avec le besoin d'agir:	- Qualité de détente accrue du paysage et de son attrait pour le tourisme doux.	
- Encourager la biodiversité et la qualité du paysage par des instruments, programmes et coopérations appropriés		
Lien avec la stratégie partielle:		
- Encourager l'évolution écologique du paysage		
Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts	
0.05 par an	Confédération, Canton, région, communes, autres	
État de la planification	Étapes de mise en œuvre	Délais
Mise en œuvre	Exploitation de l'Organe de coordination «Nature et paysage»	Tâche permanente
Responsabilité	Autres acteurs	
Région	OACOT; OAN; OFDN; communes; organisations (LOS, Action paysage Bienne-Seeland, Fondation «Biotopverbund Grosses Moos», Pro Natura, Pro Agricultura)	

---

État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
-------------------------	--

---

**Coordination réglée**

---

Besoin de coordination, dépendances

- Des conflits d'intérêts avec d'autres exigences (agriculture, milieu bâti, détente) doivent être clarifiés au cas par cas.

---

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

- Zones de protection du paysage / zones agricoles (L-Schu.1), espaces verts structurants (L-Gr.1), zone des rives du lac (L-Ü.1, LÜ.2), revalorisation du paysage (L-Ü.3), Réseau d'espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss (L-Ü.4),

---

Documents, bases

- seeland.biel/bienne Pool régional de mesures de remplacement pour les mesures de remplacement et de compensation écologiques, rapport sur la phase initiale (février 2016)
- seeland.biel/bienne: Plan directeur pour l'ensemble de la région: module de travail R 22: paysage, agriculture, ressources (mars 2009)
- Syndicat d'aménagement régional Bienne-Seeland: Conception du paysage du Seeland (juin 1997)

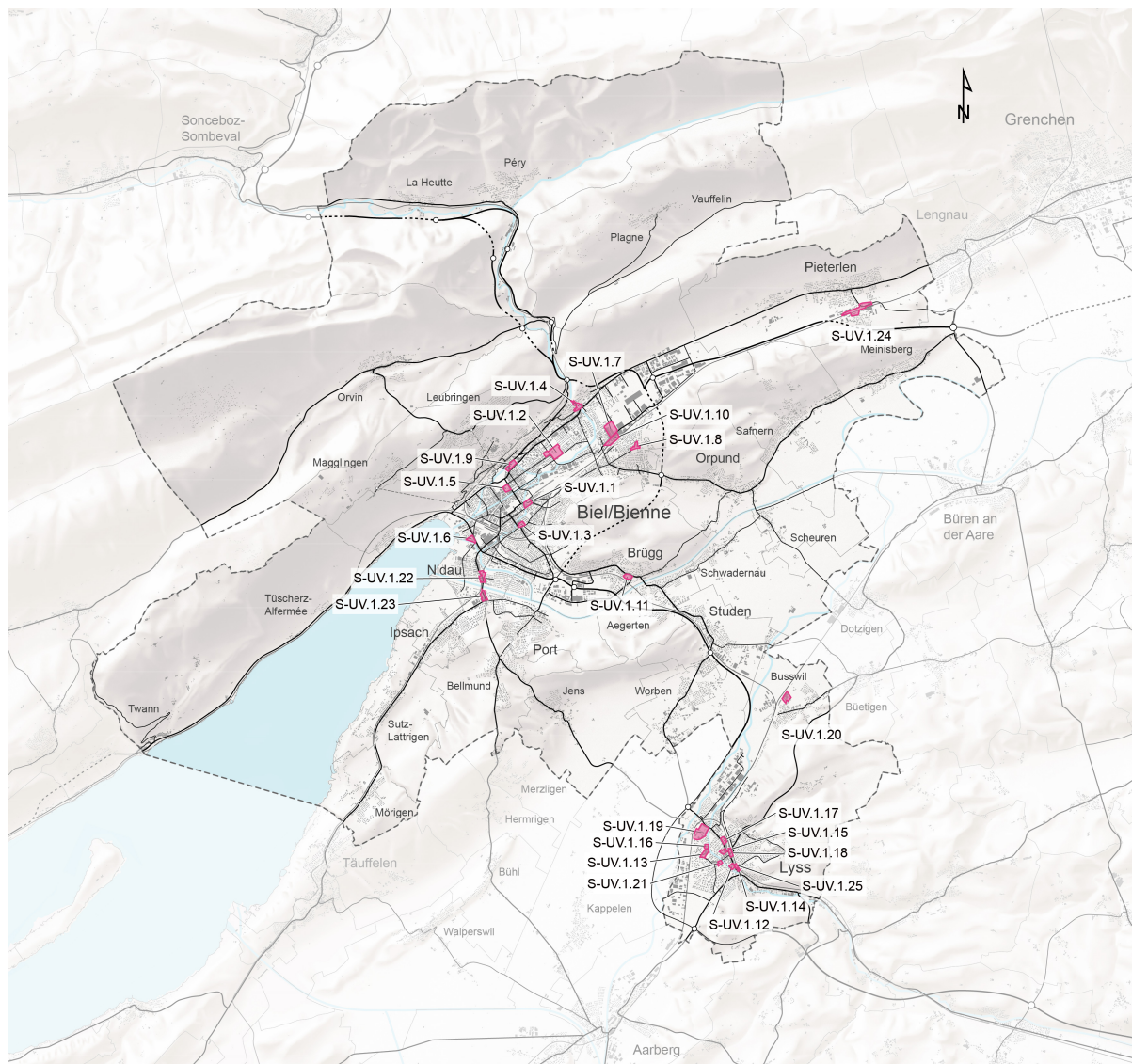
---

## **Mesures «Milieu bâti»**

## Zones de restructuration et de densification, agglomération

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.S-UV.1	0371.3.039	4 <sup>e</sup> génération	Voir mesures partielles
Ancien n°		Catégorie	
S8		S-UV Zone de restructuration et densification	

Carte:



### Description de la mesure

#### Objectif:

Les zones de restructuration et de densification contribuent pour l'essentiel à l'urbanisation interne. Elles se situent au centre et sont bien desservies par les transports publics. Leur développement crée un pôle d'habitation et d'emplois à des endroits appropriés et augmente la qualité du milieu bâti.

#### Mise en œuvre:

1. Les communes font avancer activement la planification et la réalisation des zones de densification et de restructuration.
2. En collaboration avec les propriétaires fonciers, les communes créent des organisations de projets appropriées et réalisent une procédure garantissant la qualité pour la planification.
3. Les communes garantissent par des prescriptions correspondantes une densité de l'habitat adéquate et une mixité d'affectations, une qualité élevée du milieu bâti et des espaces libres, une desserte optimale pour le trafic piétonnier et cycliste, et une réduction de la production de TIM. Pour des projets de plus de 50 places de stationnement (besoin standard sans réduction), une gestion de

mobilité et de places de stationnement doit être mise en œuvre avec comme objectif de minimiser le volume de trafic TIM.

4. Les communes encouragent la disponibilité des zones de restructuration et de densification par la prise de contact avec des propriétaires fonciers et, si possible, par l'achat de terrains à bâtir.

5. Les communes garantissent une réalisation dans les délais de l'infrastructure publique.

Fonctionnalité	Affectation
<p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace urbain à affectation dense avec une qualité élevée au cœur de l'agglomération</li> <li>- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'urbanisation interne et réduire les extensions du milieu bâti</li> <li>- Favoriser les formes de mobilité peu encombrantes et à faible taux d'émissions</li> <li>- Améliorer la qualité du milieu bâti</li> </ul> <p>Lien avec la stratégie partielle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre une densification de haute qualité pour l'habitat et le commerce dans l'espace urbain</li> <li>- Exploiter les potentiels de développement dans la zone d'habitation existante</li> <li>- Renforcer et valoriser les secteurs centraux</li> <li>- Orienter les milieux bâtis avec une mobilité peu encombrante et à faible taux d'émissions</li> <li>- Améliorer la qualité urbanistique et architectonique</li> </ul>	<p>La concentration de l'espace résidentiel et des places de travail dans la zone urbaine existante à des endroits bien desservis par les transports publics, encourage le développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2), renforce le système des TP et améliore la répartition modale (WK 1). La densification d'affectation permet de mieux utiliser les infrastructures existantes, réduit l'utilisation des espaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et les paysages (WK 4).</p>
Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts
Pas pertinent	Pas pertinent
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Propriétaires fonciers; Canton, région
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
-	
Documents, bases	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan directeur 2030 Canton de Berne, fiches de mesures A_06, A_07</li> <li>- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021</li> <li>- Concepts et Plans directeurs des communes</li> </ul>	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-UV.1.1				<b>Biel/Bienne</b>		<b>Rue du Breuil</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Concept urbanistique en cours. Le site, où se trouve encore des terrains en friche à côté de l'usine Mikron, offre un potentiel élevé pour un lotissement mixte de qualité élevée aux plans urbanistique et architectonique.			Plan de quartier, réalisation échelonnée			2021		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante		B	1.7	–	–	Coord. régl. (2021)	–
PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-UV.1.2	–	–	–	<b>Biel/Bienne</b>		<b>Gurzelen</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Réglementation fondamentale en matière de construction entrée en force. L'ancien stade de football remplacé par la Tissot Arena aux Champs-de-Boujean doit être démoli et faire place à un lotissement de grande qualité projeté selon les principes du développement durable. Il est aussi prévu une nouvelle place publique et l'agrandissement de l'école de la Champagne.			Plan de quartier, réalisation échelonnée			2023		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante		B	5.5	–	–	Coord. régl. (2021)	Archéologie

PA 4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.3	–	–	–	<b>Biel/Bienne</b>		<b>Place de la Croix nord</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Planification-test achevée. Encore beaucoup de potentiel urbanistique dans le secteur sud de l'aire Schnyder, où un lotissement à affectation mixte de qualité doit voir le jour ces prochaines années. Hormis une maison-tour de 14 étages, le secteur situé le long de la rue de Madretsch doit en particulier être revalorisé sur le plan urbanistique.			Réalisation			Dès 2022	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	suffisante		B	1.0	–	–	Coord. régl. (2021)
							Besoin de coordination, dépendances
							Archéologie
PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.4	–	–	–	<b>Biel/Bienne</b>		<b>Tréfileries, Gorges du Taubenloch</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Concours de projets achevé, procédure d'octroi de permis de construire en cours. Un nouveau lotissement de grande qualité avec hôtel et logements doit voir le jour sur le côté ouest de la Suze.			Réalisation			Jusqu'en 2027	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	suffisante		B	1.9	–	–	Coord. régl. (2021)
							Besoin de coordination, dépendances
							Archéologie



PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu			
BBS.S-UV.1.5	–	–	–	<b>Biel/Bienne</b>	<b>Aire Heuer</b>			
État de la planification			Mise en œuvre		Délais			
Un concept urbanistique doit être développé pour ladite aire Heuer pour déterminer comment un lotissement mixte peut être réalisé et l'école Dufour agrandie pourrait être utilisée. En même temps, il s'agit de créer un espace extérieur public de grande qualité, soit comme nouvelle place, soit comme le parc actuel.			Chang./Augm. affectation		Dès 2025			
			Réalisation		Dès 2027			
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante		B	1.4	–	–	Coord. régl. (2021)	Archéologie

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu			
BBS.S-UV.1.6	–	–	–	<b>Biel/Bienne</b>	<b>Chemin Isabelle</b>			
État de la planification			Mise en œuvre		Délais			
En attente.			Chang./Augm. affectation		Jusqu'en 2022			
Le but est un renouvellement urbanistique et une revalorisation.			Plan de quartier		Jusqu'en 2022			
			Réalisation		Dès 2025			
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante		A / B	1.4	–	–	Coord. régl. (2021)	Archéologie

PA 4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu		
BBS.S-UV.1.7				<b>Biel/Bienne</b>	<b>Rue Jakob sud</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Planification en cours.			Chang./Augm. affectation.			2020	
Un nouveau quartier doit voir le jour dans le secteur de la rue Jakob sud, entre le quartier de Mâche surtout voué à l'habitat et les zones d'activités des Champs-de-Boujean.			Plan de quartier			2020	
On projette un lotissement urbain dense avec un parc généreux au centre accessible au public.			Réalisation échelonnée			Dès 2023	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	suffisante		B / C	4.6			Besoin de coordination, dépendances
							Coord. régl. (2021)

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu		
BBS.S-UV.1.8				<b>Biel/Bienne</b>	<b>Centre de quartier Geyisried</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
En attente.			Chang./Augm. affectation			2023	
Les parcelles concernées doivent être construites à moyen terme. Hormis un pôle d'habitation, le site doit offrir aussi de la place pour des affectations artisanales, des espaces extérieurs publics et semi-publics de grande qualité devant contribuer à animer aussi l'endroit.			Plan de quartier			2023	
			Réalisation échelonnée			Dès 2027	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	suffisante		B	1.3			Besoin de coordination, dépendances
							Coord. régl. (2021)

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-UV.1.9	–	–	–	<b>Biel/Bienne</b>		<b>Pré-Wildermeth</b>		
État de la planification			Mise en œuvre		Délais			
Les parcelles entourant le Pré-Wildermeth offrent un potentiel urbanistique élevé comme le montrent les surfaces en friche. Ces parcelles doivent être densifiées à moyen et à long terme avec des constructions de grande qualité et le site revalorisé à proximité immédiate de la Vieille Ville. Un parc doit demeurer en son centre qui, par la tâche des affectations actuelles (places de stationnement, école enfantine) doit de nouveau devenir un espace de détente de proximité de grande valeur. Aucune intention de construire à ce jour de la part des propriétaires fonciers.			Chang./Augm. affectation		2020			
			Plan de quartier		Dès 2025			
			Réalisation		Dès 2025			
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante		B	2.0	–	–	Coord. régl. (2021)	Archéologie

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.10				<b>Biel/Bienne</b>		<b>Gare de Mâche</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Le secteur de l'ancienne gare de Mâche n'est plus utilisé que partiellement par les CFF. Les halles industrielles sises au nord sont en partie affectées de manière temporaire et doivent être remplacées à moyen et à long terme. Des mandats d'étude parallèles doivent prochainement être réalisés dans le but de créer une nouvelle partie de quartier avec des affectations mixtes et du petit artisanat local. Il s'agira de profiter de la chance d'intégrer des parties inutilisées du site ferroviaire. Aucune intention de construire urgente à ce jour.			Chang./Augm. affectation			Dès 2025	
			Réalisation			Dès 2031	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
	Suffisante		B	2.9			Besoin de coordination, dépendances
							Coord. régl. (2021)

PA 4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.11	A8.5.1	A8.5.1	0371.2.033	<b>Brügg</b>		<b>Ile de Brügg / Neubrück</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Planification en cours. ZPO «Ile de Brügg» en procédure d'édition. Mandats d'étude parallèles octroyés pour le secteur partiel de la ZPO.			Plan de quartier			Jusqu'en 2022	
			Réalisation			Jusqu'en 2024	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
	Suffisante		B / C	1.3			Besoin de coordination, dépendances
							Coord. régl. (2016)

PA 4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu			
BBS.S-UV.1.12	–	–	–	<b>Lyss</b>	<b>Aire Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse</b>			
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Secteur de développement partiel Gnosti (PQ) en cours de planification			Chang./Augm. affectation Réalisation			Jusqu'en 2022 Jusqu'en 2024		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante		C	0.8	–	–	Coord. régl. (2021)	Archéologie

PA 4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu			
BBS.S-UV.1.13	–	–	–	<b>Lyss</b>	<b>Kambly-Areal</b>			
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Secteur de développement partiel Kambly (ZPO/PQ) achevé			Réalisation			Jusqu'en 2024		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante		B / C	1.5	–	–	Coord. régl. (2021)	–

PA 4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu
BBS.S-UV.1.14	–	–	–	<b>Lyss</b>			<b>Mühleplatz</b>
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Modification du plan de zones achevée			Procédure de concours			Jusqu'en 2024	
			Demande de permis de construire				
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	suffisante		C / D	0.25	–	–	Coord. régl. (2021)
						Besoin de coordination, dépendances	
						Archéologie	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu
BBS.S-UV.1.15	–	–	–	<b>Lyss</b>			<b>Seeland-Center</b>
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Concours de projets réalisé; examen préalable suspendu; vérification complète avec plan directeur urbanistique pour le centre (en cours).			ZPO/PQ/Demande PC			Jusqu'en 2024	
			Réalisation				
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	suffisante		B	1.0	–	–	Coord. régl. (2021)
						Besoin de coordination, dépendances	
						–	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu
BBS.S-UV.1.16	–	–	–	<b>Lyss</b>			<b>Stegmatt</b>
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Planification citée du 3 <sup>e</sup> âge Stegmatt achevée (ZPO/PQ)			Réalisation			Jusqu'en 2024	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	suffisante		C	0.7	–	–	Coord. régl. (2021)
						Besoin de coordination, dépendances	
						–	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.17	–	–	–	<b>Lyss</b>		<b>Bahnhofstrasse</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Étude de faisabilité, vérification complète avec plan directeur urbanistique (en cours).			Chang./Augm. affectation Réalisation dans des zones partielles			dès 2026	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	suffisante		B	1.0	–	–	Coord. régl. (2021) –
						Besoin de coordination, dépendances	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.18	–	–	–	<b>Lyss</b>		<b>Hirschenplatz / Hauptstrasse</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Vérification complète avec plan directeur urbanistique pour le centre (en cours).			Chang./Augm. affectation Réalisation dans des zones partielles			dès 2026	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	suffisante		C	0.95	–	–	Coord. régl. (2021) –
						Besoin de coordination, dépendances	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu			
BBS.S-UV.1.19	–	–	–	<b>Lyss</b>	<b>Site des casernes et de l'arsenal</b>			
État de la planification			Mise en œuvre		Délais			
Vérification complète avec plan directeur urbanistique pour le centre (en cours). Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la prochaine révision de la planification sectorielle (départ armée).			Chang./Augm. affectation		Jusqu'en 2031			
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»		Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles		suffisante	C	5.6	–	–	Coord. régl. (2021)	–

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu			
BBS.S-UV.1.20	–	–	–	<b>Lyss</b>	<b>Nutrexareal Busswil</b>			
État de la planification			Mise en œuvre		Délais			
Réorientation de l'affectation (cas échéant zone mixte) Examen jusqu'en 2025.			Chang./Augm. affectation		Jusqu'en 2031			
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»		Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles		suffisante	C	2.1	–	–	Coord. régl. (2021)	–



PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.21	–	–	–	<b>Lyss</b>		<b>Viehmarktplatz</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Vérification complète avec plan directeur urbanistique pour le centre (en cours).			Chang./Augm. affectation			Jusqu'en 2031	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»			Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles		suffisante	B / C	0.6	–	–	Coord. régl. (2021) Archéologie
			Besoin de coordination, dépendances				

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.22	–	–	–	<b>Nidau</b>		<b>Gare</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la révision en cours de la planification sectorielle.			Chang./Augm. affectation			Jusqu'en 2021	
			Réalisation			Jusqu'en 2027	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»			Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles		suffisante	B	2.0	–	–	Coord. régl. (2021) Archéologie
			Besoin de coordination, dépendances				

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.23	–	–	–	<b>Nidau</b>		<b>Hauptstrasse sud</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la révision en cours de la planification sectorielle.			Chang./Augm. affectation			Jusqu'en 2021	
			Réalisation			Jusqu'en 2027	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»			Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles		suffisante	B	1.8	–	–	Coord. régl. (2021) –
			Besoin de coordination, dépendances				

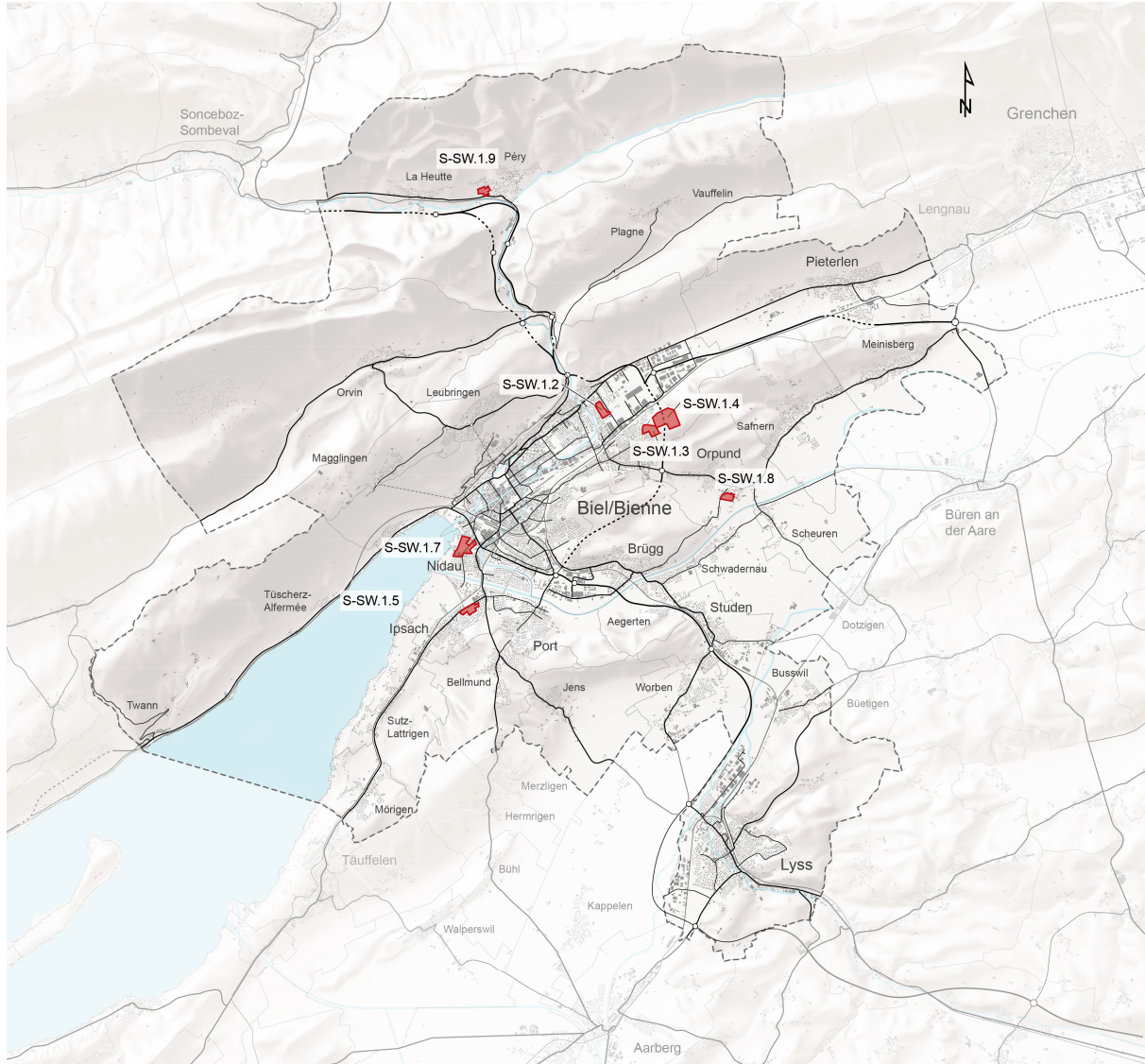
PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.24	–	–	–	<b>Perles</b>		<b>Zone de la gare</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
En attente			Chang./Augm. affectation			Jusqu'en 2031	
Réalisation							
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante	C	5.0	–	–	Coord. régl. (2021)	–

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.25	–	–	–	<b>Lyss</b>		<b>Zone de la Hauptstrasse</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Préparation de la convention de planification			Chang./Augm. affectation			Ab 2021	
Réalisation							
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante	C	0.45	–	–	Coord. régl. (2021)	Plan directeur urbanistique Centre Lyss

## Pôles d'habitation régionaux, agglomération

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.S-SW.1	0371.3.033	4 <sup>e</sup> génération	Voir mesure partielle
Ancien no		Catégorie	
S2		S-SW Pôles d'habitation	

Carte:



### Description de la mesure

#### Objectif:

La réalisation d'espaces voués à l'habitat sur des sites présentant de bonnes conditions-cadre est encouragée de manière ciblée. Les pôles d'habitation sont séparés en tant que zones à bâtir et présentent une superficie minimale de deux hectares. Ils se prêtent à une utilisation résidentielle et commerciale dense en raison de leur bonne desserte par les transports publics et de la proximité des centres d'approvisionnement.

#### Mise en œuvre:

1. Les communes jouent un rôle actif au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière pour la réalisation des pôles d'habitation. Elles évitent par une observation continue et une intervention correspondante la création d'obstacles à la réalisation. Si nécessaire, elles mettent un terme aux développements indésirables avec l'édition d'une zone réservée.

2. En collaboration avec les propriétaires fonciers, les communes créent des organisations de projets appropriées et réalisent une procédure garantissant la qualité.

3. Les communes garantissent par des prescriptions correspondantes une densité de l'habitat adéquate et une mixité d'affectations, une qualité élevée du milieu bâti et des espaces libres, une desserte optimale pour la circulation piétonne et cycliste, et une réduction de la production de TIM. Pour des projets de plus de 50 places de stationnement (besoin standard sans réduction), une gestion de mobilité et de places de stationnement doit être mise en œuvre avec comme objectif de minimiser le volume de trafic TIM.

4. Les communes encouragent la disponibilité des pôles d'habitation par la prise de contact avec des propriétaires fonciers et, si possible, par l'achat de terrains à bâtir.

5. Les communes garantissent une réalisation dans les délais de l'infrastructure publique.

Fonctionnalité	Affectation
<p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace urbain à affectation dense avec une qualité élevée au cœur de l'agglomération</li> <li>- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'urbanisation interne et réduire les extensions du milieu bâti</li> <li>- Favoriser les formes de mobilité peu encombrantes et à faible taux d'émissions</li> <li>- Améliorer la qualité du milieu bâti</li> </ul> <p>Lien avec la stratégie partielle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre une densification de haute qualité pour l'habitat et le commerce dans l'espace urbain</li> <li>- Exploiter les potentiels de développement dans le milieu bâti existant</li> <li>- Orienter les milieux bâtis avec une mobilité peu encombrante et à faible taux d'émission</li> <li>- Améliorer la qualité urbanistique et architecturale</li> </ul>	<p>La concentration de l'espace résidentiel dans des lieux particulièrement adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire réduit le volume supplémentaire de trafic et améliore la répartition modale (WK 1). Le développement du milieu bâti vers l'intérieur est soutenu avec une qualité urbaine élevée (WK 2). La combinaison du développement urbain avec des mesures de circulation augmente la sécurité routière (WK 3). L'affectation dense permet une desserte efficace et rentable et réduit l'utilisation des espaces (WK 4).</p>
Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts
Pas pertinent	Pas pertinent
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Propriétaires fonciers ; Canton
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
-	
Documents, bases	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan directeur 2030 Canton de Berne, fiches de mesures A_06, A_08</li> <li>- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021</li> <li>- Concepts et Plans directeurs des communes</li> </ul>	

PA 4 <sup>e</sup> génération		A-Horizon (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-SW.1.2	S2.3	–	0371.3.033	<b>Biel/Bienne</b>		<b>Scierie</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Planification achevée. Aucune intention de construire à ce jour de la part des propriétaires fonciers.			Réalisation			Dès 2025		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»		Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles		suffisante	B	4.2	–	–	Coord. régl. (2012)	Zone de développement prioritaire «habitat» selon Canton; archéologie
PA 4 <sup>e</sup> génération		B-Horizon (2028-2031)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-SW.1.3	–	–	–	<b>Biel/Bienne</b>		<b>Échêvé ouest</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Les consignes en termes du droit de la construction doivent être réexaminées et remaniées en profondeur. Aucune intention urgente de développement à ce jour.			Chang./Augm. aff.			Dès 2025		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»		Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles		suffisante	B / C	5.1	–	–	Coord. régl. (2021)	Archéologie
PA 4 <sup>e</sup> génération		B-Horizon (2028-2031)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-SW.1.4	S2.4	–	0371.3.033	<b>Biel/Bienne</b>		<b>Échêvé Est</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
La mise en œuvre du pôle d'habitation requiert un changement d'affectation. Aucune intention urgente de développement à ce jour.			Chang./Augm. affectation			Dès 2025		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»		Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles		suffisante	C	14.4	–	–	Coord. régl. (2012)	Changement d'affectation requis (camping en habitat)

PA 4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-SW.1.5	–	–	–	<b>Ipsach</b>		<b>Schürlirain</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Plan de quartier			Réalisation			Jusqu'en 2024		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante		B / C	4.2	–	–	Coord. régl. (2021)	Archéologie

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu		
BBS.S-SW.1.7	S2.5	–	0371.3.033	<b>Nidau</b>	<b>AGGLOlac</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Étude de faisabilité, concours d'idées et planification-test achevés. Réglementation fondamentale en matière de construction disponible, rejetée par les parlements de Bienne et Nidau en 2021.			Chang./Augm. aff			ouvert	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles. Nouvelle ligne de bus vers la gare de Bienne dès 2021.	suffisante		B	9.3	–	–	Coord. régl. (2012)
						Besoin de coordination, dépendances	
						Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht; Archéologie	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune	Lieu		
BBS.S-SW.1.8	–	–	–	<b>Orpund</b>	<b>Römerareal</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Réglementation fondamentale en matière de construction entrée en force			Plan de quartier Réalisation			Jusqu'en 2024 Jusqu'en 2027	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles. Densification des cadences sur la ligne de bus Bienne-Montménéil dès 2021.	suffisante		D	3.0	–	–	Coord. régl. (2021)
						Besoin de coordination, dépendances	
						–	

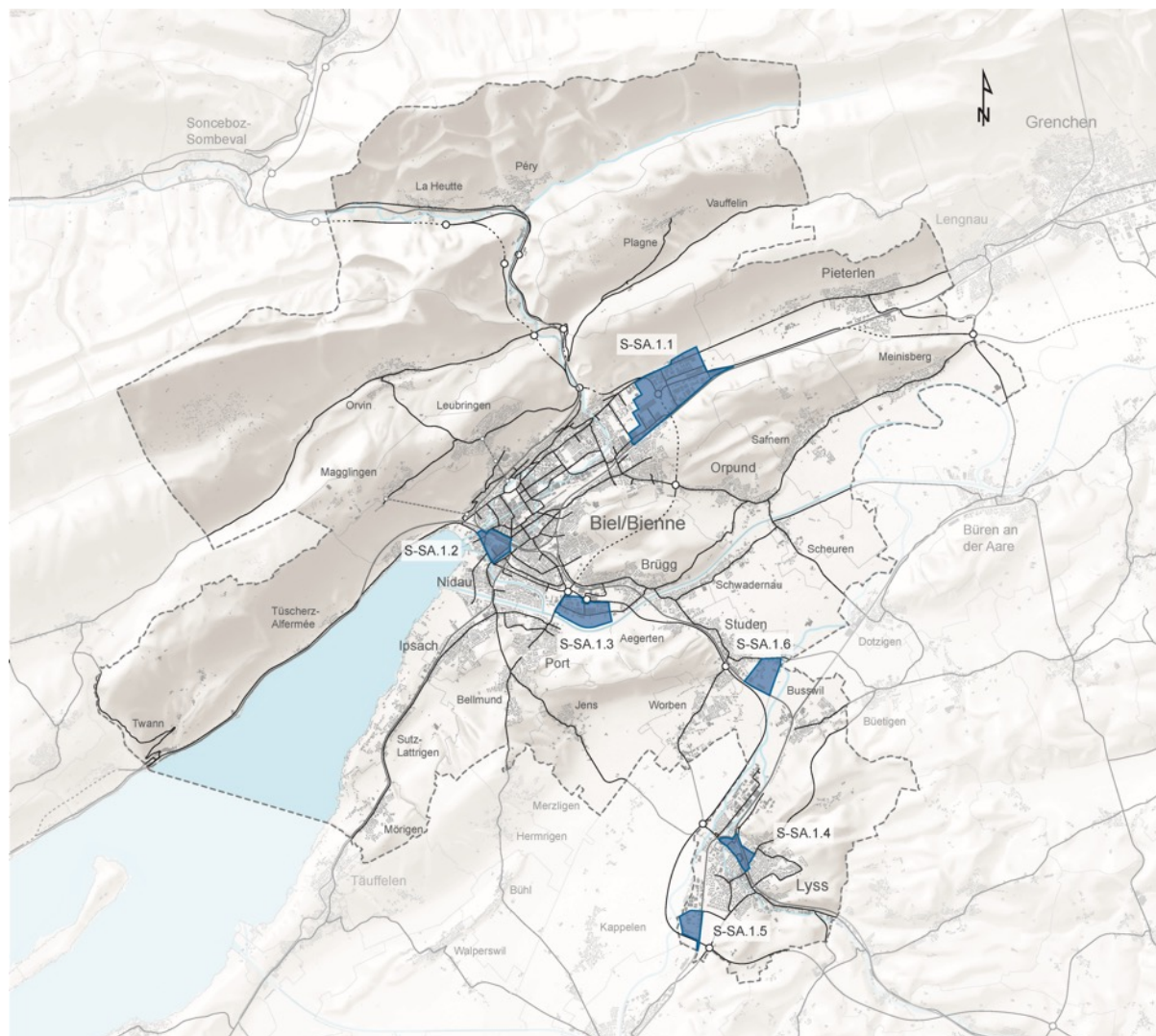
PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu
BBS.S-SW.1.9	–	–	–	<b>Péry-La Heutte</b>			<b>Champs l'Allemand</b>
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
En attente			Réalisation			Jusqu'en 2027	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Le site à 500 m de la gare de Reuchenette-Péry (temps de trajet de 11 min. jusqu'à la gare de Bienne cadence horaire). En plus, une ligne de bus dessert la zone d'activités des Champs-de-Boujean (temps de trajet 15 min., cadence horaire). La classe de desserte TP ne peut pas être améliorée par une densification de cadence.	Suffisante	D / E	2.9	–	–	Coord. régl. (2021)	Plan directeur régional (CRTU) Jura bernois: JB-U-PH.2.3



## Pôles d'emplois régionaux, agglomération

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.S-SA.1	0371.3.033	4 <sup>e</sup> génération	Tâche permanente
Ancien no		Catégorie	
S3		S-SA Pôles d'emplois	

Carte:



Description de la mesure

Objectif:

Extension de pôles de développement existants et réalisation de nouveaux pour une implantation concentrée d'affectations liées aux activités professionnelles. Les pôles d'emplois sont séparés comme zones à bâtir et servent à la concentration d'affectations liées aux activités professionnelles à des endroits appropriés.

Les pôles d'emplois «Services» (Bienne, Masterplan de la gare et Lyss gare) sont situés au centre et conviennent aux services, aux affectations de loisirs et aux commerces de détail en raison de la très bonne desserte par les transports publics (qualité de desserte TP cantonale A ou B).

Les pôles d'emplois «Industrie/artisanat» (Bienne, Champs-de-Boujean; Brugg, Marais-de-Brugg, Studen, Studengrien; Lyss, Grien sud; Orpund, zone industrielle Ouest) sont proches d'une jonction autoroutière existante et desservis par les transports publics. Ils conviennent pour la production industrielle et artisanale et des affectations principalement axées sur le TIM. Afin de créer de meilleures conditions-cadre pour les transports publics, une mixité d'affectations doit être examinée (sport, loisirs, offres d'approvisionnement, pas de commerce de détail).

Des zones stratégiques d'activités (ZSA) disposent d'une surface non bâtie de plus de 10 hectares et sont réservées à de grands projets ou «Businessparc» (faible réalisation par étapes). Elles sont à proximité d'une jonction autoroutière existante et desservies par les transports publics.

Mise en œuvre:

1. Les communes encouragent activement au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière la présence d'offres suffisantes en surfaces dans les pôles d'emplois. Elles évitent par une observation continue et une intervention correspondante la création d'obstacles à la réalisation. Si nécessaire, elles mettent un terme aux développements indésirables en édictant une zone réservée.

2. Les communes garantissent par des prescriptions correspondantes une densité de l'habitat adéquate et une mixité d'affectations, une qualité élevée du milieu bâti et des espaces libres, une desserte optimale pour le trafic piétonnier et cycliste, et une réduction de la production de TIM. Pour des projets de plus de 50 places de stationnement (besoin standard sans réduction), une gestion de mobilité et de places de stationnement doit être mise en œuvre avec comme objectif de minimiser le volume de trafic TIM.

3. Les communes évitent avec des prescriptions appropriées l'implantation de nouvelles affectations liées à la vente. Des pôles de développement «Services», ainsi que les affectations liées à la vente pour le besoin local et à proximité de plaques tournantes des TP en sont exclus.

4. Les communes garantissent une réalisation par étapes et la création dans les délais de l'infrastructure publique.

5. La région coordonne, en cas de besoin, la proposition d'admission de nouveaux pôles de développement, respectivement d'extension de pôles de développement cantonaux existants dans le Plan directeur cantonal.

Fonctionnalité	Affectation
<p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace urbain à affectation dense avec une qualité élevée au cœur de l'agglomération</li> <li>- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'urbanisation interne du milieu bâti existant et réduire les extensions du milieu bâti</li> <li>- Permettre le développement de zones d'emplois</li> <li>- Favoriser les formes de mobilité peu encombrantes et à faible taux d'émissions</li> <li>- Améliorer la qualité du milieu bâti</li> </ul> <p>Lien avec la stratégie partielle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuer à développer les pôles d'emplois</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absorption d'une partie essentielle de la croissance démographique prévue dans la zone d'habitation existante</li> <li>- Densité de l'habitat dans des secteurs bien desservis par les TP</li> <li>- Minimisation de l'utilisation des surfaces pour les extensions du milieu bâti (classements en zone à bâtir)</li> <li>- Réduction de l'augmentation du trafic et transfert sur les TP et la mobilité douce</li> </ul> <p>La concentration des emplois dans des lieux particulièrement adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire réduit le volume supplémentaire de trafic et améliore la répartition modale (WK 1). La combinaison du développement urbain avec des mesures de circulation augmente la sécurité routière (WK 3). L'affectation dense permet une desserte efficace et rentable et réduit l'utilisation des espaces (WK 4).</p>
Coûts (en millions de fr. CHF)	Répartition des coûts
Pas pertinent	Pas pertinent
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Propriétaires fonciers ; Canton
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
Documents, bases	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan directeur 2030 Canton de Berne, fiches de mesures A_06, A_04</li> <li>- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021</li> <li>- Concepts et Plans directeurs des communes</li> </ul>	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-SA.1.1	S3.2	–	0371.3.033	<b>Biel/Bienne</b>		<b>PDE Champs-de-Boujean</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Plan d'affectation en vigueur. Un potentiel important pour des affectations supplémentaires dans le cadre du plan d'affectation en vigueur, de la densification et de la restructuration.			Chang./Augm. affectation			Dépend du projet		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»		Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Le développement et la densification à long terme de l'ESP ne sont possibles qu'avec une modification de la répartition modale et un transfert du TIM vers les transports publics et le trafic piétonnier et cycliste, en raison de l'infrastructure routière limitée. Un concept de mobilité pour la coordination du milieu bâti et des transports est en cours d'élaboration.		Suffisante	B / C	137.7	–	–	Coord. régl. (2012)	Pôle de développement cantonal «Services»; Archéologie
PA 4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-SA.1.2	S3.1 / A3.1	–	0371.3.033	<b>Biel/Bienne</b>		<b>PDE Masterplan de la gare</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Plan de quartier «Aire Feldschlössli» (Campus) édicté, permis de construire Campus Biel/Bienne de la BFH (aire Felddschlössli) et Swiss Innovation Park (cœur du Masterplan) en cours.			Demande de permis de construire			Dépend du projet		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»		Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports		Suffisante	A	24.6	–	–	Festsetzung (2012)	Pôle de développement cantonal «Services»; Archéologie

PA 4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-SA.1.3	S3.5	–	0371.3.033	<b>Brügg</b>		<b>Marais-de-Brügg</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Nouveau site pour le Centre hospitalier Biene en cours de planification.			ZPO Marais-de-Brügg, Plans de quartier Demande de permis de construire			Dépend du projet	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	Suffisante		B / C	45.70			Besoin de coordination, dépendances Coord. régl. (2012) Archéologie

PA 4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-SA.1.4	S3.7	–	0371.3.033	<b>Lyss</b>		<b>PDE de la gare</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Mesure largement réalisée. Seuls quelques secteurs constructibles encore pendants et en traitement. Potentiel de densification en cours de clarification..			Demande de permis de construire			Dépend du projet	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	Suffisante		B	18.3	–	–	Besoin de coordination, dépendances Coord. régl. (2012) Pôle de développement cantonal «Services»

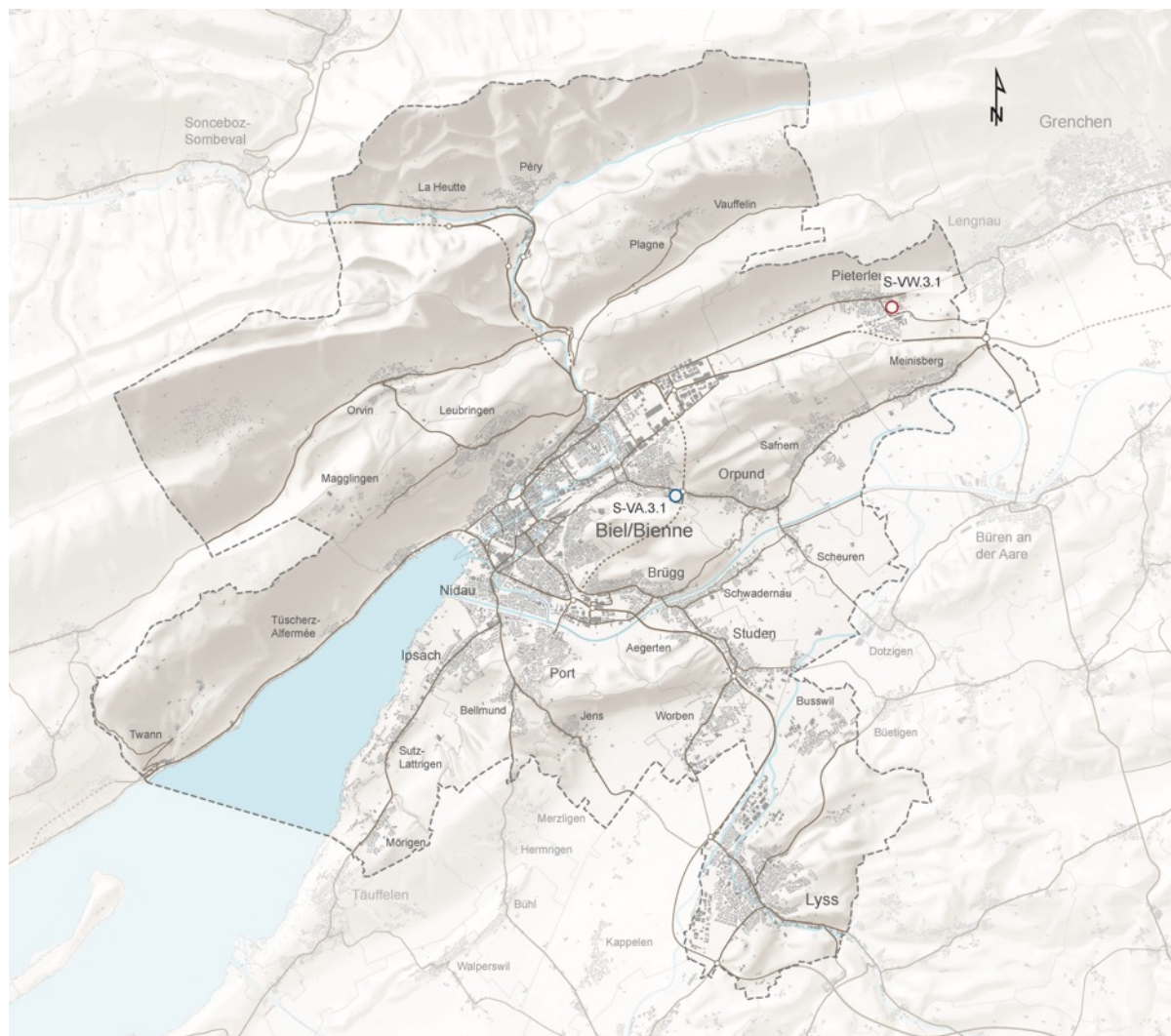
4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-SA.1.5	S3.8	–	0371.3.033	<b>Lyss</b>		<b>PDE Grien sud</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Mesure largement réalisée. Encore quelques secteurs constructibles pendants			Demande de permis de construire			Dépend du projet	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Capacités de transports disponibles	Insuffisante, besoin d'agir		E	19.9	–	–	Coord. régl. (2012)
							Besoin de coordination, dépendances Pôle de développement cantonal «Activités»; Améliorer la desserte des TP

4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-SA.1.6	S3.6	–	0371.3.033	<b>Studen</b>		<b>PDE Studengrien</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Mesure largement réalisée.			Demande de permis de construire			Dépend du projet	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Desserte TP suffisante pour l'actuelle affectation. En cas de changement d'affectation / densification, la desserte TP doit être améliorée.	Suffisante		E / aucune	30.0	–	–	Coord. régl. (2012)
							Besoin de coordination, dépendances Pôle de développement cantonal «Activités»; Conflit avec zone communale de protection du paysage; Archéologie

## Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Habitat», agglomération (Horizons A et B)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.S-VW.3	0371.3.035	4 <sup>e</sup> génération	Voir mesures partielles
Ancien no		Catégorie	
S4		S-VW Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «habitat»	

Carte:



Description de la mesure

Objectif:

Classement en zone à bâtir correspondant au besoin de nouveaux pôles d'habitation régionaux à des endroits appropriés. Des classements en zone à bâtir ne devraient être pris en considération que si les réserves d'affectations et les potentiels de densification dans les zones à bâtir existantes sont épuisés.

Mise en œuvre:

1. Les communes d'implantation jouent un rôle actif au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière pour sécuriser les secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti.
2. Par une observation continue et une intervention correspondante, elles évitent la création d'obstacles à la réalisation et assurent la desserte ultérieure.
3. Elles fixent des secteurs prioritaires pour les plans directeurs communaux et visent leur classement en zones à bâtir dans le délai imparti. Le classement en zones à bâtir suppose une coordination réglée dans le Plan directeur régional (CRTU).

4. La région surveille le développement continu et informe les communes quant au besoin d'agir avéré. En outre, la région, en collaboration avec les communes, garantit une réalisation par étapes convenable.

5. Après le transfert de secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti en zones à bâtir valides, ceux-ci sont soumis aux mêmes conditions que les pôles d'habitation régionaux.

Fonctionnalité	Affectation
Lien avec la vision d'avenir: - Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération	La concentration de l'espace résidentiel dans des lieux particulièrement adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire réduit le volume supplémentaire de trafic et améliore la répartition modale (WK 1). La combinaison du
Lien avec le besoin d'agir: - Extension ponctuelle du milieu bâti	développement urbain avec des mesures de circulation augmente la sécurité routière (WK 3).
Lien avec la stratégie partielle: - Exploiter les potentiels de développement - Examiner périodiquement les besoins d'extension du milieu bâti - Améliorer la structure urbaine et la qualité du milieu bâti	L'affectation dense permet une desserte efficace et rentable et réduit l'utilisation des espaces (WK 4)..
Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts
Pas pertinent	Pas pertinent
Responsabilité	Autres acteurs
Communes	Région; propriétaires fonciers, Canton
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
- Besoin en surfaces pour l'habitat (S-SÜ.1)	
Documents, bases	
- Plan directeur 2030 Canton de Berne, fiches de mesures A_01, A_06	
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021	
- Concepts et plans directeurs des communes	

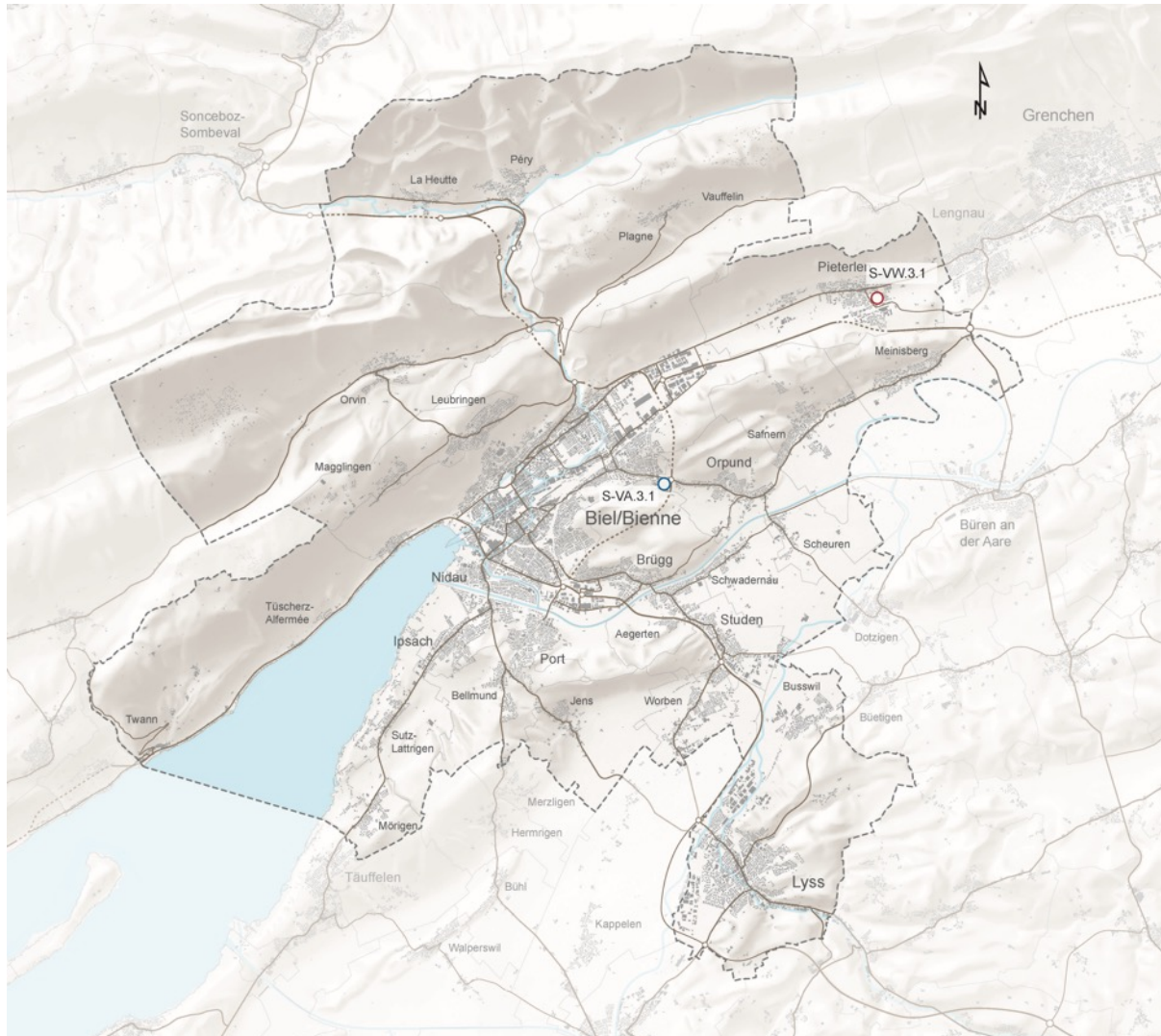
PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-VW.3.1	S4.1.16	–	0371.3.035	<b>Perles</b>		<b>Centre de Perles – Chlösterlimatte</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Planification n'a pas encore commencé. Développement entre autres avec des affectations publiques.			Reclassement, réalisation			Jusqu'en 2028 Dès 2031	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante	C	3.9	3.9	3.7	Coord. régl. (2012)	Pondération des intérêts SDA, compensation SDA



## Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Emplois», agglomération (Horizons A et B)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.S-VA.3	0371.3.035	4 <sup>e</sup> génération	Voir mesure partielle
Ancien n°		Catégorie	
S4		S-VA Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «emplois»	

Carte:



Description de la mesure

**Objectif:**

Classement en zones à bâtir actuel dans les secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti et réalisation de nouveaux pôles d'emplois. Des classements en zone à bâtir ne devraient être pris en considération que si les réserves d'affectations et les potentiels de densification dans les zones à bâtir existantes sont épuisés.

**Mise en œuvre:**

Les communes d'implantation jouent un rôle actif au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière pour garantir les secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti.

1. Par une observation continue et une intervention correspondante, elles évitent la création d'obstacles à la réalisation et assurent la desserte ultérieure.

2. Elles ancrent les secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti dans les plans directeurs communaux et visent leur classement en zones à bâtir dans le temps imparti. Les classements en zones à bâtir supposent une coordination réglée dans le Plan directeur régional (CRTU).

3. La région surveille le développement continu et informe les communes quant au besoin d'agir avéré. En outre, la région, en collaboration avec les communes, garantit une réalisation par étapes convenable.

4. Après le transfert de secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti en zones à bâtir valides, ceux-ci sont soumis aux mêmes conditions que les pôles d'habitation régionaux.

Fonctionnalité	Fonctionnalité
Lien avec la vision d'avenir :	La concentration de l'espace résidentiel dans des lieux particulièrement adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire réduit le volume supplémentaire de trafic et améliore la répartition modale (WK 1). La combinaison du développement urbain avec des mesures de circulation augmente la sécurité routière (WK 3). L'affectation dense permet une desserte efficace et rentable et réduit l'utilisation des espaces (WK 4).
- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération	
Lien avec le besoin d'agir:	
- Extension ponctuelle du milieu bâti	
Lien avec la stratégie partielle:	
- Exploiter les potentiels de développement	
- Examiner périodiquement les besoins d'extension du milieu bâti	
- Améliorer la structure urbaine et la qualité du milieu bâti	
Coûts (en millions de fr.)	Coûts (en millions de fr.)
Pas pertinent	Pas pertinent
Responsabilité	Responsabilité
Communes	Communes
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
Documents, bases	
- Plan directeur 2030 Canton de Berne, fiches de mesures A_01, A_06	
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021	
- Concepts et plans directeurs des communes	

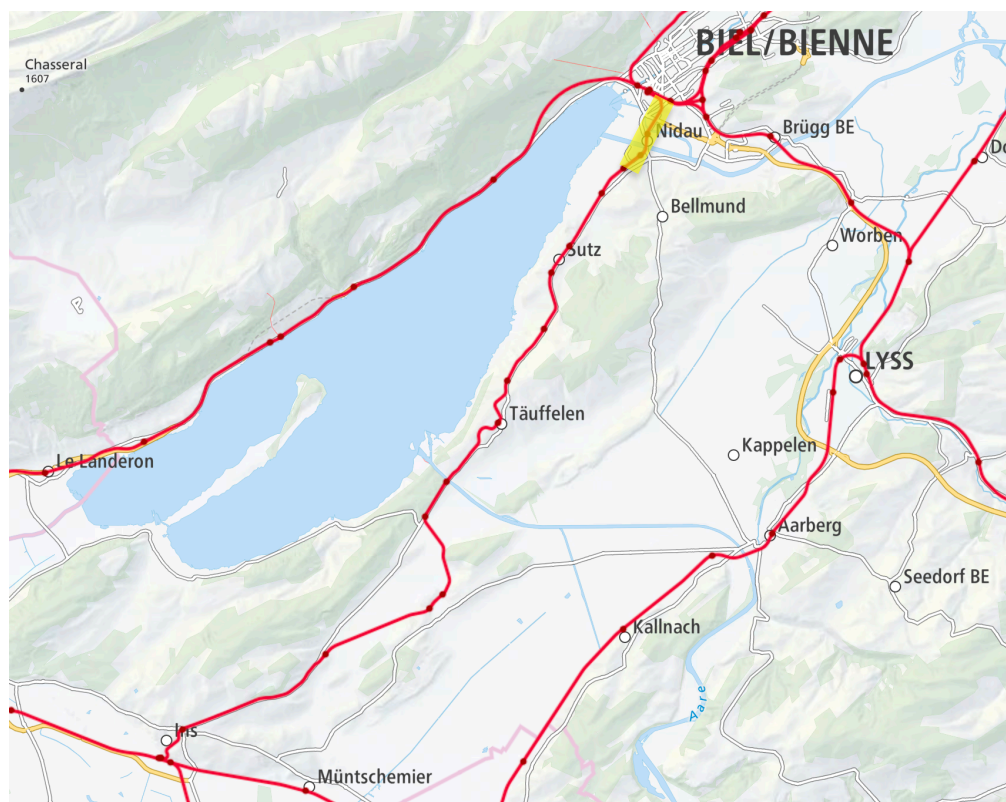
PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-VA.3.1	–	S-3.11	–	<b>Orpond</b>		<b>Löörezägli</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Compensation de surface égale pour le pôle d'emplois régional dans la zone industrielle ouest affectée par l'A5. La planification n'a pas encore commencé.			Reclassement			31.12.2027	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Capacités de transports disponibles	suffisante	B / C	1.5	1.0	0.5	Coord. régl. (2021)	Archéologie

## **Mesures «Transports»**

## Bienne-Ipsach, extension à double voie par tronçons

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.ÖV-Ort.1	0371.2.004	4 <sup>e</sup> génération	AvE
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
ÖV-Reg-2	–	6 Tram / chemins de fer urbains	6.1 Nouvelle ligne de tram ou de chemin de fer urbain

Carte:



### Description et faisabilité

La ligne de chemin de fer à voie unique Bienne-Täuffelen-Anet, entre Ipsach Herdi et Bienne, entraîne des retards et des interruptions de correspondance avec le trafic longue distance à Bienne. Selon le Modèle global des transports du Canton de Berne, la demande sur le tronçon Bienne-Täuffelen devrait augmenter de 35% d'ici 2040. Cette augmentation nécessite une capacité accrue des transports, en particulier aux heures de pointe.

Entre Ipsach Herdi et Bienne, l'offre sera condensée à 7,5 minutes aux heures de pointe. Cela nécessite une extension de lignes à double voie (Ipsach Herdi-Nidau Beunden et Nidau-Bienne). Sur le tronçon Ipsach Herdi-Bienne, une solution urbaine doit être assurée en étroite coordination avec Bienne et Nidau, compatible avec une éventuelle exploitation future du tram régional (cf. ÖV-Ort.2).

L'extension de la double voie par tronçons a été demandée au cours de PRODES Étape d'aménagement 2035, mais n'a pas été intégrée. La région s'engage avec le Canton à l'inclure dans PRODES Étape d'aménagement 2040/45. Les communes et le Canton assurent le besoin d'espace au niveau de la planification.

### Opportunité et profit

Lien avec la vision d'avenir:

- Sur les axes importants de l'agglomération, les lignes régionales de train et de bus offrent des liaisons rapides et fiables au cœur de l'agglomération toutes les 15 minutes, entre Bienne et Täuffelen toutes les 7,5 minutes.

Lien avec le besoin d'agir:

- Sur la ligne Bienne-Täuffelen, la voie unique empêche la densification de la cadence visée et entraîne une instabilité des horaires

## Lien avec les stratégies partielles

- TP: densification de cadence ciblée : ligne de l'agglomération Bienne-Täuffelen 10 ou 7,5 minutes
- Urbanisme : dans l'espace urbain entre Ipsach et Boujean, la bonne desserte par les transports publics et la proximité des centres d'approvisionnement sont utilisées pour une densification de haute qualité

## Profit:

L'augmentation des capacités de transport et l'amélioration de la stabilité des horaires entre Täuffelen et Bienne permettent la modification souhaitée de la répartition modale et la stabilisation du TIM (WK 1). Cette mesure garantit une qualité de circulation adéquate sur le réseau routier et permet un développement du milieu bâti vers l'intérieur le long de cet axe de transport public attrayant (WK 2). L'augmentation de la répartition modale permet de stabiliser les nuisances sonores et atmosphériques sur la rive droite du lac de Bienne. (WK 4).

## État de la planification

## Pas pertinent

Début probable des travaux

Mise en service probable

Pas pertinent

Pas pertinent

Responsabilité

Autres acteurs

Aare Seeland mobil

Communes; OPC-AIC III; OTP; région

Coût (en millions de fr.)

Proposition de subvention communale

Pas pertinent

-

État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination en cours

-

## Lien et limites avec d'autres mesures

Cette mesure est nécessaire pour garantir des volumes de trafic acceptables sur le réseau routier de la rive droite du lac de Bienne. Pour ce faire, il faut passer du TIM aux transports publics.

## Indications quantitatives, documents

- PRODES Étape d'aménagement 2030, asm Bienne-Anet, module 101: OFT, janvier 2016.
- Documents de l'avant-projet de tram régional mi-2011, en particulier les documents «bauliche und bahntechnische Anpassung der asm-Stammstrecke» et «Vertiefungsstudie Betriebskonzept».
- PRODES Étape d'aménagement 2030, Schéma d'offre pour le trafic régional du Canton de Berne: région de planification Bern Oberland, novembre 2014.
- Étude de planification du corridor de transit de la rive droite du lac de Bienne, mars 2011

## Examen du tram régional, option de nouvel axe TP dans l'agglomération biennoise

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.ÖV-Ort.2	0371.2.002	–	AvE
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
ÖV-Tram-1	–	7 Infrastructures pour bus / TP	7.2 Nouvelle infrastructure de bus

Carte:

### Description et faisabilité

Le projet «Tram régional» pour une nouvelle liaison directe entre la rive droite du lac de Biemme et le pôle de développement des Champs-de-Boujean a été abandonné en mars 2015. L'agglomération se concentre plutôt sur l'extension et l'optimisation des offres ferroviaires et de bus. Le réseau de bus urbains, en forte amélioration ces dernières années, peut absorber les parts de trafic supplémentaires visées au cours des dix prochaines années. Ainsi, le développement du milieu bâti vers l'intérieur prévu au cœur de l'agglomération peut être maîtrisé sans le tram régional.

Le Concept TP 2035 Biemme et environs sera élaboré pour le développement à moyen et long terme de l'offre de transports publics. Sur l'axe Est-Ouest, l'objectif est de réduire les temps de parcours grâce à de meilleures correspondances et une liaison rapide depuis la rive droite du lac de Biemme vers les Champs-de-Boujean. Le rôle, que le tram régional pourrait jouer à l'avenir, sera également clarifié.

### Opportunité et profit

Pas pertinent

### État de la planification

Pas pertinent

### Début probable des travaux

Pas pertinent

### Mise en service probable

Pas pertinent

### Responsabilité

Région

Autres acteurs

Canton; communes

### Coût (en millions de fr.)

0.2

Proposition de subvention communale

–

### État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

### Coordination en cours

–

### Lien et limites avec d'autres mesures

- Biemme-Ipsach, Extension à double voie par tronçons (ÖV-Ort.1)
- Biemme, coordination globale de la gare de Biemme (KM-Mu.5)

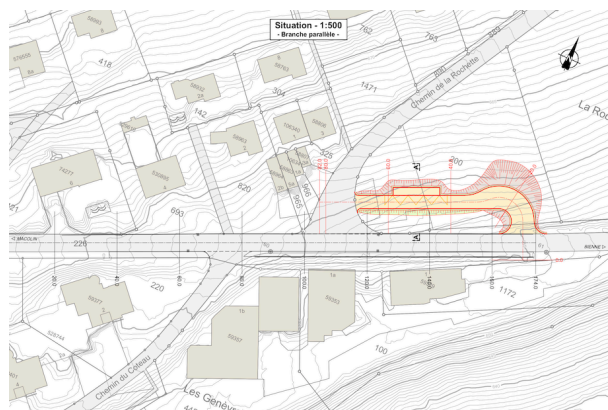
### Indications quantitatives, documents

- Nouvel axe de TP de l'agglomération biennoise: étude d'opportunité, rapport de synthèse 10.03.2008
- Tram régional Biemme, rapport final sur les études préliminaires, 005.01.2010
- Tram régional agglomération biennoise, rapport final sur l'avant-projet, 13.01.2012
- Concept de bus Biemme 2020-Plus, perspectives de développement du Concept de bus Biemme 2020 à Biemme et environs, 2020
- Concept TP 2035 Biemme et environs (en cours d'élaboration)

## Évilard, place de manœuvre pour le bus local Macolin-Évilard

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.ÖV-Str.2	–	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	7 Infrastructures pour bus / TP	7.1 Mesure individuelle construction / valorisation d'un arrêt de bus

Carte:



Etude préliminaire 2018 (ATB SA Ingénieurs-conseils)

<p>Description et objectif de la mesure</p> <p>Construction d'une place de manœuvre pour le bus de Macolin-Evilard à l'entrée Est du village d'Évilard. La place de manœuvre permet une extension du réseau pour relier la partie orientale du village d'Évilard au centre du village et au funiculaire de Bienne-Evilard. Elle remplacera la place de manœuvre existante sur la place de basket de l'école et renforcera la sécurité des élèves.</p>	<p>Faisabilité</p> <p>Pas pertinent</p>
<p>Opportunité</p> <p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Liaisons rapides et faibles des axes d'agglomération au cœur de l'agglomération</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Combler les lacunes de la desserte</li> </ul> <p>Lien avec les stratégies partielles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la desserte de la région</li> </ul>	<p>Profit</p> <p>La desserte supplémentaire de la région accroît l'attrait des TP (WK1), et la nouvelle place de manœuvre augmente la sécurité routière (WK3).</p>
<p>État de la planification</p> <p>1</p> <p>Étapes de planification à ce jour:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude préliminaire</li> </ul>	
<p>État de la construction et du financement</p> <p>1</p> <p>Prochaines étapes de planification:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet de construction 2022</li> <li>- Crédit de construction 2023</li> <li>- Permis de construire 2023</li> </ul>	
<p>Début probable des travaux</p> <p>2024</p>	<p>Mise en service probable</p> <p>2025</p>
<p>Responsabilité</p> <p>Commune</p>	<p>Autres acteurs</p> <p>OPC-AIC III</p>

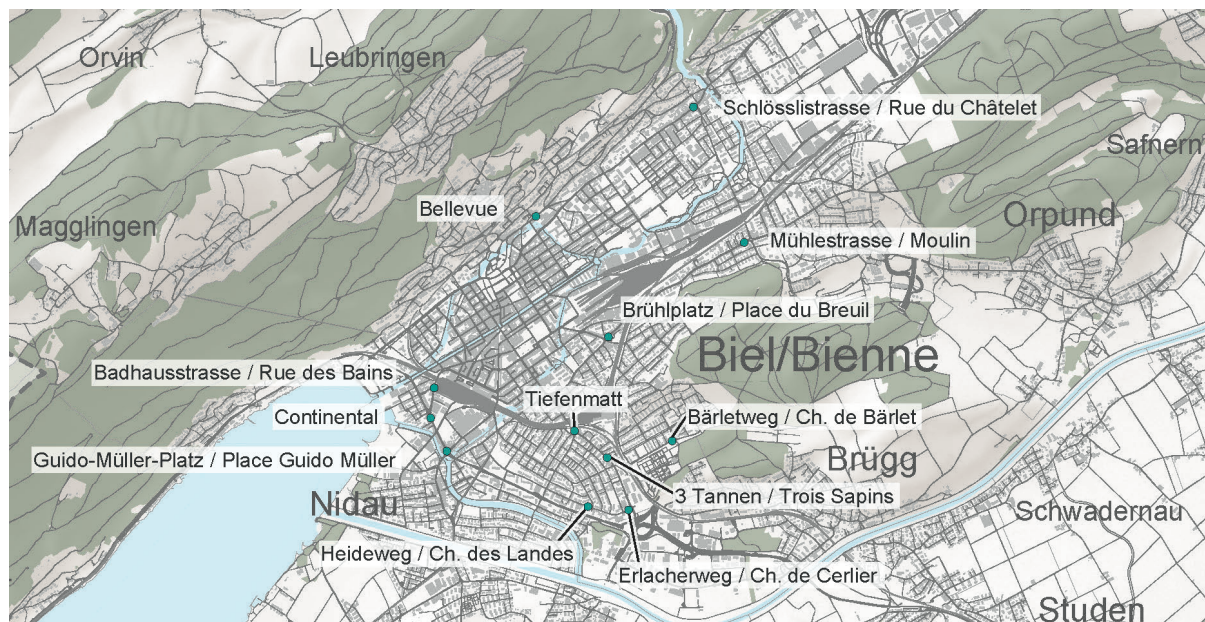


Coût (en millions de fr.) 0.6	Proposition de subvention communale Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR
Répartition des coûts	
Au sein du périmètre PA:	
- Confédération: probablement 30% à 40%	
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales	
Hors périmètre PA:	
- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales	
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	–
Lien et limites avec d'autres mesures	
–	
Impact sur l'environnement	
Pas pertinent	
Indications quantitatives, documents	
– Étude préliminaire 2018	

**Bienne, arrêts TP sur chaussée pour prioriser les bus**

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.ÖV-Str.3	–	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	7 Infrastructures pour bus / TP	7.1 Mesure individuelle construction / valorisation d'un arrêt de bus

Carte:



## Description et objectif de la mesure

La mesure comprend la transformation de 12 arrêts de bus en encoche en arrêts de bus sur chaussée dans la zone urbaine. Il s'agit d'arrêts sur les grandes axes et les routes collectrices, qui ne sont pas réaménagés dans le cadre de concepts d'exploitation et d'aménagement complets. Les arrêts sur chaussée visent la priorisation des bus et la modération du trafic: les bus ont la voie libre, les manœuvres de dépassement et de rabattement ne sont plus nécessaires.

## Faisabilité

Pas pertinent

## Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Temps de trajet optimal et stable dans le TP

Lien avec le besoin d'agir:

- Réduire les obstructions du trafic des bus

Lien avec les stratégies partielles:

- Prioriser les bus

## Profit

Les temps de parcours plus courts et stables augmentent l'attrait des transports publics (WK1). La fluidité du trafic améliore la sécurité routière (WK3).

## État de la planification

1

## État de la construction et du financement

1

Prochaines étapes de planification:

- Avant-projets 2023-2024

- Études 2024-2025

## Début probable des travaux

2025

## Mise en service probable

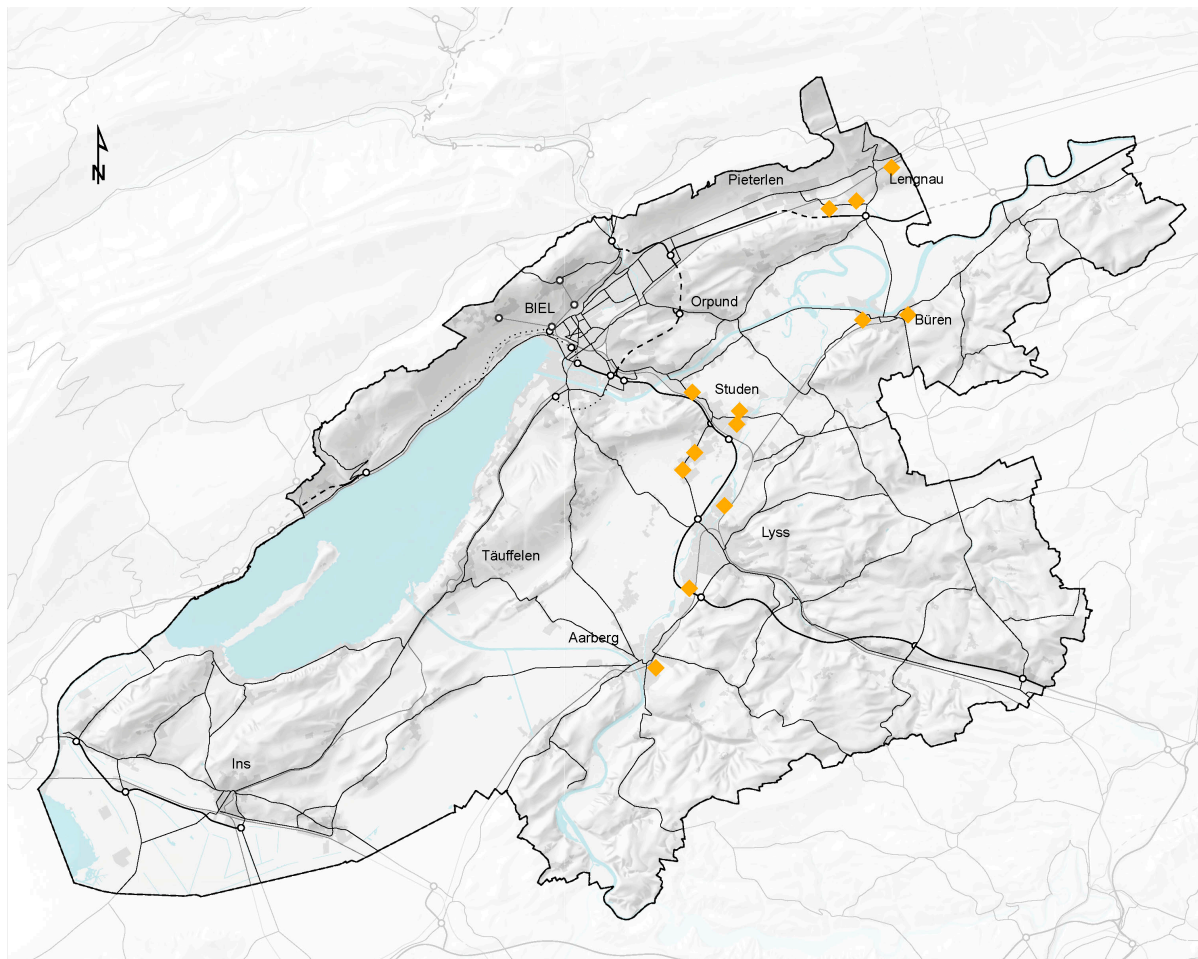
2028

Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Entreprises de transport
Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale
3.70	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR
Répartition des coûts	
Au sein du périmètre PA:	
- Confédération: probablement 30% à 40%	
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales	
Hors périmètre PA:	
- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales	
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	–
Lien et limites avec d'autres mesures	
La mesure comprend uniquement des arrêts de bus sur des tronçons de routes qui ne sont pas réaménagés dans le cadre de concepts d'exploitation et d'aménagement.	
Impact sur l'environnement	
–	
Indications quantitatives, documents	
- «BVB-Projektierungsrichtlinie für Infrastrukturanfragen», 2012	

## Études visant à améliorer la desserte TP, agglomération

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.ÖV-Ü.1	–	4 <sup>e</sup> génération	AvE
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	7 Infrastructures pour bus / TP	7.2 Nouvelle infrastructure de bus

Carte:



Description et faisabilité

Objectif:

Améliorer la qualité des transports publics et de l'offre dans les zones où il est nécessaire d'agir.

Mise en œuvre:

Examen des mesures dans le cadre de concepts de transports publics semi-régionaux pour les zones suivantes:

Amélioration de la qualité de la desserte:

- Aegerten, Stockfeld (S-VW.1.1)
- Worben, zone urbaine existante
- Worben, Paletzeyfeld (S-VW.1.19)
- Studen, PDE Studengrien (S-SA.1.6)
- Studen, Studengrien Nord (S-VA.1.7)
- Lyss, zones d'activités Lyss-nord / Busswil
- Lyss, zones d'activités Lyss-sud
- Perles, Sömmerung (S-VA.1.6)

Amélioration de l'accessibilité (qualité des liaisons):

- Biel, PDE Champs-de-Boujean (S-SA.1.1)
- Brügg, pôle d'activités du Marais-de-Brügg (S-SA.1.3)

Opportunité et profit

Lancement des mesures: horizon A: 2024-2027; horizon B: 2028-2031; horizon C: dès 2032

**Opportunité:****Lien avec la vision d'avenir:**

- Le réseau de bus urbains est mis en place sur l'ensemble du territoire avec une cadence élevée et des horaires fiables.
- Sur les axes d'agglomération importants, les lignes régionales ferroviaires et de bus offrent des liaisons rapides et fiables au cœur de l'agglomération.

**Lien avec le besoin d'agir:**

- Améliorer la desserte du territoire

**Lien avec les stratégies partielles:**

- Coordonner le système des TP au développement du milieu bâti

**Profit:**

L'amélioration du système de transport public favorise le transfert du TIM vers les transports publics (WK 1), réduit la pollution de l'environnement (WK 4) et soutient le développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2).

**État de la planification****Pas pertinent**

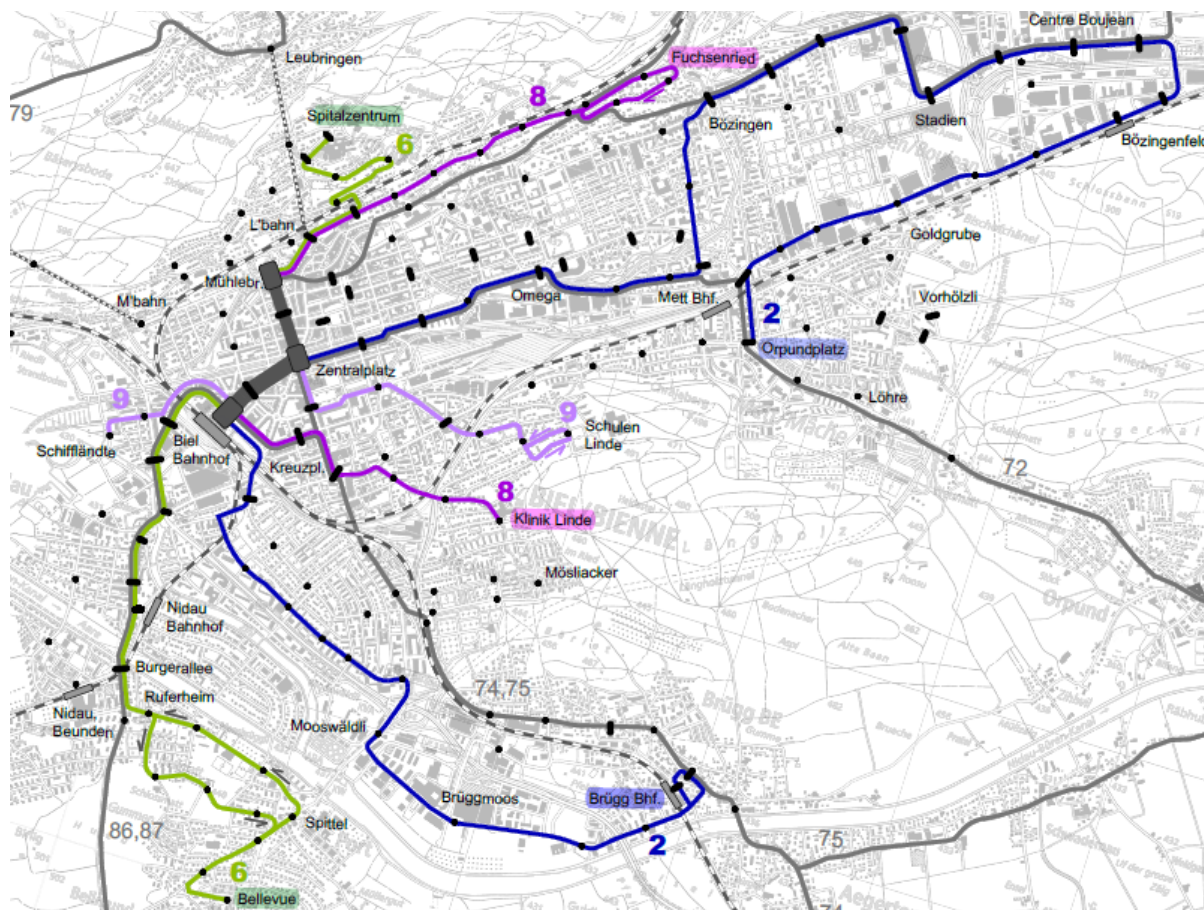
Début probable des travaux	Mise en service probable
Par étapes	31.12.2027
Responsabilité	Autres acteurs
Conférence régionale des transports CRT1	Communes; OTP; entreprises de transport
Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale
0.2	–
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	–
Lien et limites avec d'autres mesures	–
Indications quantitatives, documents	–



## Bienne, électrification des lignes de bus 2 et 5

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS-ÖV.E.1	–	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	7 Infrastructures pour bus / TP	7.4 Systèmes alternatifs à propulsion électrique

Carte:



### Description et objectif de la mesure

Les Transports publics biennois (TPB) poursuivent une stratégie visant à réduire leurs émissions environnementales et climatiques. Celle-ci vise à transformer les lignes d'autobus alimentées aujourd'hui par des carburants fossiles en énergies renouvelables d'ici 2030. La stratégie est soutenue par les objectifs de la Ville de Bienne en matière de politique climatique.

Dans un premier temps, en 2021, la ligne 9 sera convertie en bus à batterie. La prochaine étape consistera à convertir les lignes 2 et 5 en utilisant des bus à batterie électrique dès 2024. Les lignes 6 et 8 suivront dès 2028 (mesure ÖV-E.2, horizon B).

### Opportunité

Vision d'avenir:

- Mobilité efficace, peu encombrante et à faible risque d'immission

Besoin d'agir:

- Réduire les nuisances environnementales

Stratégie partielle TP:

- Électrification des lignes de bus

### Faisabilité

La technologie, en particulier l'alimentation et le stockage électriques des véhicules, est suffisamment mature pour assurer l'utilisation conforme aux horaires. Le projet pilote est déjà en cours de mise en œuvre: la conversion de la ligne 9 en bus à batterie électrique. La faisabilité de la conversion aux bus à batterie électrique a été évaluée dans le cadre d'une étude préliminaire en 2020.

### Profit

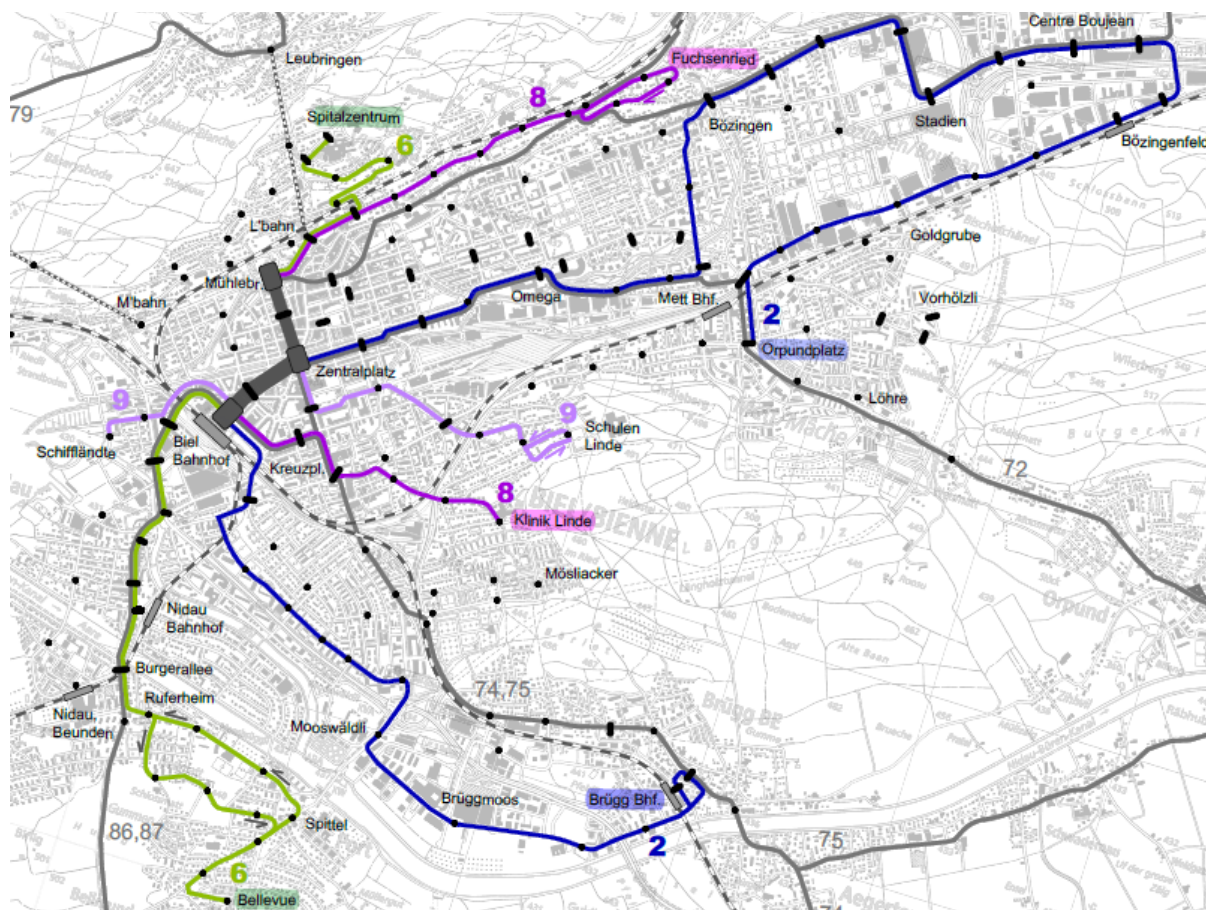
L'électrification réduit les émissions de CO<sub>2</sub> et les nuisances sonores et atmosphériques dans la zone densément peuplée (WK 4). Cela accroît l'attrait des transports publics (WK1) et soutient le développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2).

État de la planification	
1	
Étapes de planification à ce jour	
- Stratégie 2030 du parc roulant, mises en œuvre partielles en 2024 et 2028	
État de la construction et du financement	
1	
Prochaines étapes de planification:	
- Étude des stations de recharge et adaptations du dépôt 2021	
- Préparation de l'appel d'offres pour des bus 2022	
Début probable des travaux	Mise en service probable
2023	2024
Responsabilité	Autres acteurs
Transports publics biennois	Ville de Bienne; Canton de Berne
Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale
9.6	–
Les coûts se compose comme suit:	
8.1. Bus électriques (4 bus standard et 6 bus articulés; chargeurs rapides)	
1.5. Infrastructure de recharge des bus électriques (3 stations de recharge)	
Variante des frais d'investissements pour la solution de trolleybus:	
20.0 Total	
9.6 Véhicules	
10.4 Infrastructure	
Répartition des coûts	
Au sein du périmètre PA:	
- Confédération: probablement 30% à 40%	
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, financement résiduel couvert dans le cadre de la procédure ordinaire de commande TP	
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination en cours	–
Lien et limites avec d'autres mesures	
–	
Impact sur l'environnement	
Pas pertinent	
Indications quantitatives, documents	
- Stratégie 2030 du parc roulant	

## Bienne, électrification des lignes de bus 6 et 8

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS-ÖV.E.2	–	4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	7 Infrastructures pour bus / TP	7.4 Systèmes alternatifs à propulsion électrique

Carte:



### Description et objectif de la mesure

Les Transports publics biennois (TPB) poursuivent une stratégie visant à réduire leurs émissions environnementales et climatiques. Celle-ci vise à transformer les lignes d'autobus alimentées aujourd'hui par des carburants fossiles en énergies renouvelables d'ici 2030. La stratégie est soutenue par les objectifs de la Ville de Bienne en matière de politique climatique. Dans un premier temps, en 2021, la ligne 9 sera convertie en bus à batterie. La prochaine étape consistera à convertir les lignes 2 et 5 en utilisant des bus à batterie électrique dès 2024. Les lignes 6 et 8 suivront dès 2028 (mesure ÖV-E.2, horizon B). Cela nécessite des stations de recharge supplémentaires, ainsi que 9 bus standard et 12 bus articulés supplémentaires.

### Opportunité

Zukunftsbild:

Vision d'avenir:

- Mobilité efficace, peu encombrante et à faible risque d'immission

Besoin d'agir:

- Réduire les nuisances environnementales

### Faisabilité

La technologie, en particulier l'alimentation et le stockage électriques des véhicules, est suffisamment mature pour assurer l'utilisation conforme aux horaires. Le projet pilote est déjà en cours de mise en œuvre: la conversion de la ligne 9 en bus à batterie électrique. La faisabilité de la conversion aux bus à batterie électrique a été évaluée dans le cadre d'une étude préliminaire en 2020.

### Profit

L'électrification réduit les émissions de CO<sub>2</sub> et les nuisances sonores et atmosphériques dans la zone densément peuplée (WK 4). Cela accroît l'attrait des transports publics (WK1) et soutient le



Stratégie partielle TP: développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2).

- Électrification des lignes de bus
- 

---

État de la planification

2

Étapes de planification à ce jour

- Stratégie 2030 du parc roulant, mises en œuvre partielles en 2024 et 2028

---

État de la construction et du financement

2

Prochaines étapes de planification:

- Concrétisation de la mise en œuvre
- Étude des stations de recharge et adaptations du dépôt 2021 et acquisition de bus étape 1 (2022)
- Concrétisation et mise en œuvre de l'étape 2

---

Début probable des travaux

2028

Mise en service probable

2028

---

Responsabilité

Transports publics biennois

Autres acteurs

Ville de Bienne; Canton de Berne

---

Coût (en millions de fr.)

17.4

Proposition de subvention communale

–

Les coûts se compose comme suit:

16.9 Bus électriques (9 bus standard et 12 bus articulés; chargeurs rapides)

0.5 Infrastructure de recharge des bus électriques (1 station de recharge)

Variante des frais d'investissements pour la solution de trolleybus:

25.0 Total

20.1 Véhicules

4.9 Infrastructure (réalisation de l'étape 1 d'un montant de 10.4 millions de fr. supposée, cf. mesure ÖV-E.1, horizon A)

---

Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, financement résiduel couvert dans le cadre de la procédure ordinaire de commande TP

---

État de la coordination

Coordination en cours

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

–

---

Lien et limites avec d'autres mesures

–

---

Impact sur l'environnement

Pas pertinent

---

Indications quantitatives, documents

- Stratégie 2030 du parc roulant
-

## Développement de l'offre «Bikesharing» au cœur de l'agglomération

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.KM-B.4	–	4 <sup>e</sup> génération	AvE
Ancien n°.	Remplace la fiche de mesure	Catégorie	
–	–	5 Mobilité douce (MD)	5.1 Mesure individuelle, mobilité douce

### Carte:

#### Description et objectif de la mesure

Une offre de «Bikesharing» attrayante est un élément de promotion important pour le trafic cycliste. Les vélos de location sont utilisés par les pendulaires pour la dernière et la première étape et par la population résidante à des usages quotidiens et de loisirs divers. Pour une offre attrayante, un réseau dense de stations de «Bikesharing» et un système de réservation de conception pratique sont nécessaires.

Dans la zone urbaine de Bienne, il existe déjà un réseau relativement dense de 50 stations de «Bikesharing», qui doit encore être développé. Les communes environnantes d'Aegerten, de Brügg, d'Ipsach, de Nidau, d'Orpond et de Port ont également le potentiel de «Bikesharing». En collaboration avec les communes, un concept de réseau cohérent et uniforme de sites de «Bikesharing» au cœur de l'agglomération et une planification de mise en œuvre seront élaborés. Le concept est coordonné avec l'extension de l'offre de «Bikesharing» à Bienne.

#### Fonctionnalité et affectation

Lien avec la vision d'avenir:

- Offre suffisante de «Bikesharing»

Lien avec le besoin d'agir:

- Développer le «Bike+Ride» et «Bikesharing»

Lien avec la stratégie partielle:

- Développement de l'offre «Bikesharing» et élargie sur le cœur de l'agglomération

Les offres de «Bikesharing» améliorent l'intermodalité dans les transports quotidiens et de loisirs (WK 1). La promotion du trafic cycliste améliore la sécurité routière (WK 3) et réduit la pollution et le besoin en surfaces (WK 4).

#### État de la planification

Pas encore commencé

Début probable des travaux	Mise en service probable
–	31.12.2027
Responsabilité	Autres acteurs
Région	Communes; exploitateur du système «Bikesharing»
Coûts (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale
0.1	Subventions aux planification des régions selon l'art. 64 LR

#### Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
-------------------------	--

Coordination réglée

---

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

—

---

Indications quantitatives, documents

- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2020
- Plan sectoriel vélo 2035 Bienne, état 2020

## Lyss, réaménagement de la place de la Gare

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.KM-Mu.3	–	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	0371.2.003 (ÖV-Reg-1.2)	4 Plateformes multimodales	

Carte:



Plan directeur urbanistique du Centre de Lyss (commune de Lyss, état mai 2020)

### Description et objectif de la mesure

La gare est l'une des principales centralités de la commune et joue un rôle crucial en tant que plaque tournante de la mobilité dans la région. Les zones autour de la gare est l'adresse de la commune. La Bahnhofstrasse, réaménagée, est déjà d'une grande qualité. En outre, avec le Bangerter Park et les villas, il existe un bel ensemble identitaire dans la partie nord de la gare. Entre la Bahnhofstrasse et le Bangerter Park, il manque encore une conception globale et adaptée aux zones de développement adjacentes. Lors du réaménagement, il conviendra de combler les lacunes existantes en matière de trafic piétonnier et cycliste ainsi que de transports publics, et de redéfinir les aspects urbanistiques.

### Faisabilité

Pas pertinent

La mesure contient:

- Revalorisation en une place de la Gare représentative. Le réaménagement est coordonné avec la réalisation de bâtiments structurants avec des affectations axées sur le public aux rez-de-chaussée (bâtiment de la gare, kiosque, station de vélos, etc.).
- Intégration et extension des fonctions importantes de la gare: réaménagement de la gare routière, agrandissement de la station de vélos, aménagement sans obstacles, déplacement du P+R au sous-sol, examen d'autres offres de mobilité, raccordement au futur deuxième passage souterrain, etc.
- Connexion du Bangerter Park et de la place de la Gare
- Aménagement du Bangerter Park en tant que parc central généreux et accessible au public, assurant des liaisons pédestres par le parc, l'intégration des aires de jeux et de séjour pour la population

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Des transferts faciles et efficaces entre les différents moyens de transport
- Accessibilité optimale vers les plaques tournantes de mobilité, conception conviviale et attrayante

### Profit

Les relations de correspondance train-bus et les conditions de circulation pour le trafic piétonnier et cycliste, y compris les transports publics, sont nettement améliorées (WK 1). Le réaménagement améliore la qualité du séjour dans un espace public central (WK 2). Une meilleure clarté améliorera la sécurité routière (WK 3). Le

- Lien avec le besoin d'agir: renforcement des transports publics a des effets positifs sur l'environnement (WK 4).
- Améliorer l'accès aux TP, éliminer les goulets d'étranglement en matière de capacité
  - Comblar les lacunes du réseau en matière du trafic piétonnier et cycliste

Lien avec les stratégies partielles:

- Développer les plaques tournantes de mobilité
- Renforcer les zones du centre

---

État de la planification

1

Étapes de planification à ce jour:

- La mesure est définie dans le Plan directeur PDE zone de la gare de Lyss et dans le Plan directeur urbanistique du centre de Lyss ayant force obligatoire pour les autorités.

---

État de la construction et du financement

1

Prochaines étapes de planification:

- Procédure d'assurance qualité pour le concept urbanistique 2021/22
- Planification dans les zones partielles dès 2022/23
- Planification d'affectation pour la plaque tournante de la gare de Lyss dès 2022/23
- Projet de construction/crédit pour la plaque tournante de la gare de Lyss dès 2024

---

Début probable des travaux

2026

Mise en service probable

2028

---

Responsabilité

Commune

Autres acteurs

CFF; entreprises de transports; propriétaires fonciers

---

Coût (en millions de fr.)

2.5

Proposition de subvention communale

Infrastructures des transports dans les agglomérations selon art. 62 LR

---

Répartition des coûts:

Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

---

État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination réglée

–

---

Lien et limites avec d'autres mesures

- Cette mesure remplace partiellement la mesure 0371.2.003 du «Transports ferroviaires publics (optimisation des arrêts bus et Lyss)» de l'AP2. L'optimisation de la station de chemin de fer Lyss (nouvelle couverture et aménagement de parvis) prévue dans l'AP2 n'a pas encore été réalisée et a été développée dans le Plan directeur urbanistique du centre de Lyss. Cette partie de la fiche de mesure de l'AP2 est remplacée par la présente fiche de mesure. L'optimisation de la gare routière de Buswil prévue dans l'AP2 est en cours de réalisation et sera réalisée prochainement.
- La mesure est coordonnée avec le passage souterrain de la gare de Lyss nord (LV-Ü.6).
- Le passage souterrain, ainsi que les développements prévus dans le quartier de la gare, doivent s'appuyer sur le contenu de la première étape de la planification avec la procédure d'assurance qualité pour un concept urbanistique 2021/22.

---

Impact sur l'environnement

Pas pertinent

---

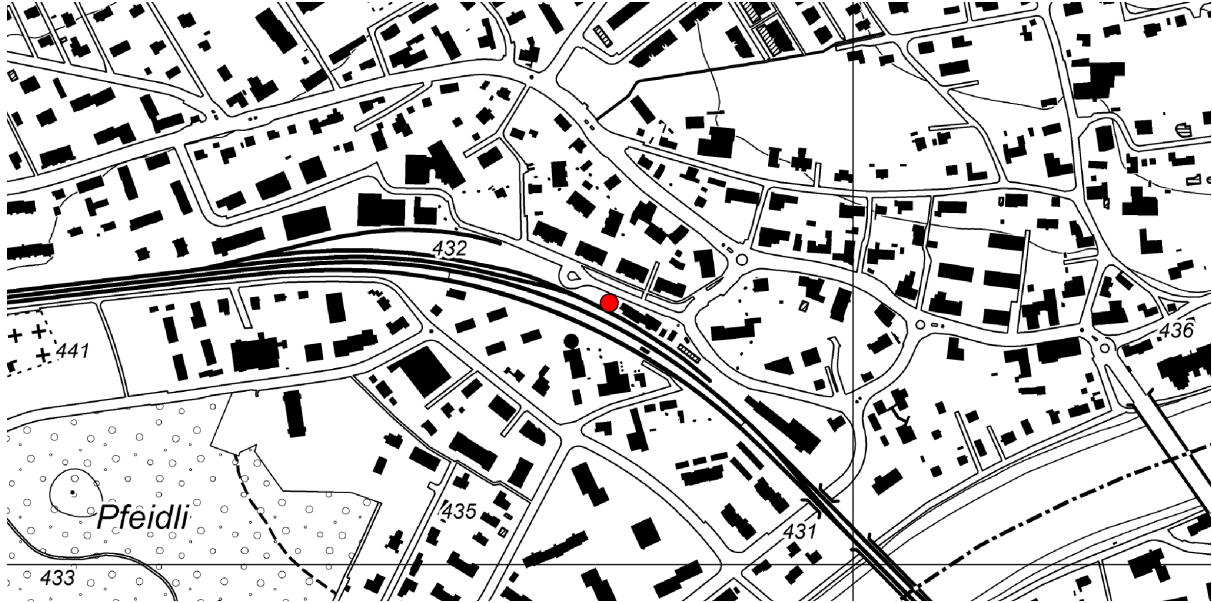
Indications quantitatives, documents

- Commune de Lyss, Plan directeur urbanistique Lyss-centre, état 2020
  - Commune de Lyss, Plan directeur «Transports» Lyss, 2012
-

## Brügg, coordination globale de la gare de Brügg

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.KM-Mu.4	–	4 <sup>e</sup> génération	AvE
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
–	–	4 Plateformes multimodales	

Carte:



### Description et objectif de la mesure

La gare de Brügg relie la S-Bahn (RER) au réseau de bus urbains et régionaux et aux transports publics avec le réseau pédestre et cycliste. En raison de l'emplacement dans la zone d'habitation et de l'offre de transports publics attrayante, il existe un grand potentiel pour le Bike&Ride avec des correspondances pour le train et le bus. Il existe également une offre de 30 places de Park&Ride, ainsi que des installations de covoiturage et des commerces.

La zone de restructuration et de densification Ile de Brügg / Neubrück est située juste à côté de la gare (S-UV.1.11). La coordination du développement de la gare et du site permet de créer une zone urbaine attrayante. Avec la construction du nouveau Centre hospitalier régional Bienne dans le pôle d'emplois de Brügg (distance aérienne de 600m de la gare), l'importance de Brügg en tant que nœud pour les TP et point de correspondance va encore augmenter.

La gare de Brügg doit être développée en une importante plaque tournante de mobilité au cœur de l'agglomération. Il convient notamment d'agir comme suit:

- Revalorisation fonctionnelle et conceptuelle de la place de la Gare
- Coordination avec le développement du site Ile de Brügg
- Amélioration de l'accès à la gare du côté sud et de la traversée de la zone ferroviaire pour le trafic piétonnier et cycliste
- Connexion du Centre hospitalier Bienne à la gare pour les cyclistes et les piétons
- Extension de l'offre de Park&Ride nord et sud
- Toit du perron du milieu, y compris escalier/rampe/zone d'attente

Afin d'assurer la coordination des différents intérêts et projets, une organisation de projet appropriée est mise en place et un instrument de planification adéquat est créé.

---

 Opportunité et profit

Lien avec la vision d'avenir:

- Des transferts faciles et efficaces entre les différents moyens de transport
- Accessibilité optimale vers les plaques tournantes de mobilité, conception conviviale et attrayante

Lien avec le besoin d'agir:

- Améliorer l'accès aux TP, éliminer les goulets d'étranglement en matière de capacité
- Comblent les lacunes du réseau en matière de trafic piétonnier et cycliste

Lien avec la stratégie partielle:

- Développer les plaques tournantes de mobilité
- Renforcer les zones du centre

Un fonctionnement optimal de la plaque tournante multimodale de la gare de Brugg contribue au comportement de mobilité durable de la population et de l'économie, et soutient le changement de la répartition modale en faveur des transports publics et du trafic piétonnier et cycliste (WK 1). La revalorisation de la place de la Gare, des installations pour les passagers et des liaisons piétonnes et cyclistes améliorent la qualité des espaces publics (WK 2) et la sécurité subjective du trafic (WK 3).

---

 État de la planification

## Négociations entre les CFF et les communes

Début probable des travaux	Mise en service probable
Pas pertinent	Pas pertinent
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	CFF; Transports publics biennois; propriétaires fonciers; région
Coût (en millions de fr.)	Demande de la subvention cantonale
0.1	–
État de la coordination	Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale

## Coordination réglée

## Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

- Zone de restructuration et de densification Ile de Brugg (S-UV.1.11)
- Brugg, Nouveau chemins pour piétons et cyclistes entre la gare de Brugg et le Centre hospitalier (LV-Ü.1.14)

## Impact sur l'environnement

–

## Indications quantitatives, documents

- Zone à planification obligatoire n° 3 «Ile de Brugg»
  - Commune de Brugg: gare de Brugg. Analyse du lieu, potentiel de développement (2018)
  - Commune de Brugg/ Centre hospitalier Bienne S.A., étude de faisabilité du Concept de développement et d'espace ouvert pour la nouvelle construction du Centre hospitalier de Bienne à Brugg (2020)
-



## Bienne, coordination globale de la gare de Bienne

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.KM-Mu.5	0371.3.007	4 <sup>e</sup> génération	AvE
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
ÖV-W-1	–	4 Plateformes multimodales	

Carte:



Périmètre de considération avec le périmètre de la coordination globale (violet)

### Description et faisabilité

La gare de Bienne est la plaque tournante centrale de l'agglomération de Bienne/Lyss et constitue un lien urbain important entre le centre-ville, le lac et les pôles de développement au nord et au sud. Dans cet espace, différentes nouvelles constructions et nouveaux développements d'infrastructures sont prévus, qui doivent être coordonnés de manière optimale les uns avec les autres et aussi avec le développement urbain. Les projets suivants doivent notamment faire l'objet d'une coordination:

- Mesures à court et moyen terme selon les recommandations du processus de dialogue Branche Ouest de l'A5
- Nouveau tracé et développement des voies ferrées ainsi que du terminus asm
- Infrastructure ferroviaire et quais CFF
- Nouveau passage souterrain pour piétons Est
- Développement urbain dans la zone «gare sud / Masterplan»
- Aménagement du parking de la Gare
- Espaces extérieurs au nord et au sud
- Liaisons cyclables Ouest–Est

Afin d'assurer la coordination des différents intérêts et projets, une organisation de projet appropriée est mise en place et un instrument de planification adéquat est créé.

### Opportunité et profit

Lien avec la vision d'avenir:

- Des transferts faciles et efficaces entre les différents moyens de transport
- Accessibilité optimale vers les plaques tournantes de mobilité, conception conviviale et attrayante

Lien avec le besoin d'agir:

- Améliorer l'accès aux TP, éliminer les goulets d'étranglement en matière de capacité
- Comblent les lacunes du réseau en matière de trafic piétonnier et cycliste

Lien avec la stratégie partielle:

- Développer les plaques tournantes de mobilité
- Renforcer les zones du centre

Un fonctionnement optimal de la plaque tournante multimodale de la gare de Bienne contribue au comportement de mobilité durable de la population et de l'économie, et soutient le changement de la répartition modale en faveur des transports publics et la mobilité douce (WK 1). La revalorisation des installations pour les passagers et des liaisons piétonnières et cyclistes améliorent la qualité des espaces publics (WK 2) et la sécurité subjective du trafic (WK 3).

---

 État de la planification

La structure du projet «Coordination globale de la Gare de Bienne 2030», avec une délégation des autorités et un groupe de coordination professionnel, a été mise en place et a débuté les travaux. Le cahier des charges et un plan de mise en œuvre contenant des fiches de coordination ont été adoptés. Les résultats sont disponibles:

- Étude de faisabilité intégration asm dans la gare de Bienne, 2018
- Concept de l'espace extérieur sud, 2019
- Étude de faisabilité du passage souterrain pour piétons Est, 2020

---

Début probable des travaux	Mise en service probable
Pas pertinent	Pas pertinent
Responsabilité	Autres acteurs
Ville de Bienne	OFROU; OPC; OTP; OACOT; région; communes; entreprises de transports;
Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale
0.4	–
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	–

---

## Lien et limites avec d'autres mesures

- Extension à double voie par tronçons de la ligne Biennel-Täuffelen-Ins BTI (ÖV-Ort.1)
  - Bienne, passage souterrain Est de la gare (LV-Ü.3)
  - Bienne, liaison Champ-du-Moulin – Gare sud (passerelle enjambant la rue Alfred-Aebi et la rue de Morat) (LV-Ü.5)
  - Bienne, aménagement de la rue Chipot et de la rue Aberli (MIV-Auf 2.3)
  - Bienne, réaménagement de la place de la Gare (KM-Mu.6)
- 

## Impact sur l'environnement

- Objets d'importance nationale Bienne (ISOS 10001/2) et Nidau (ISOS 0955)
- 

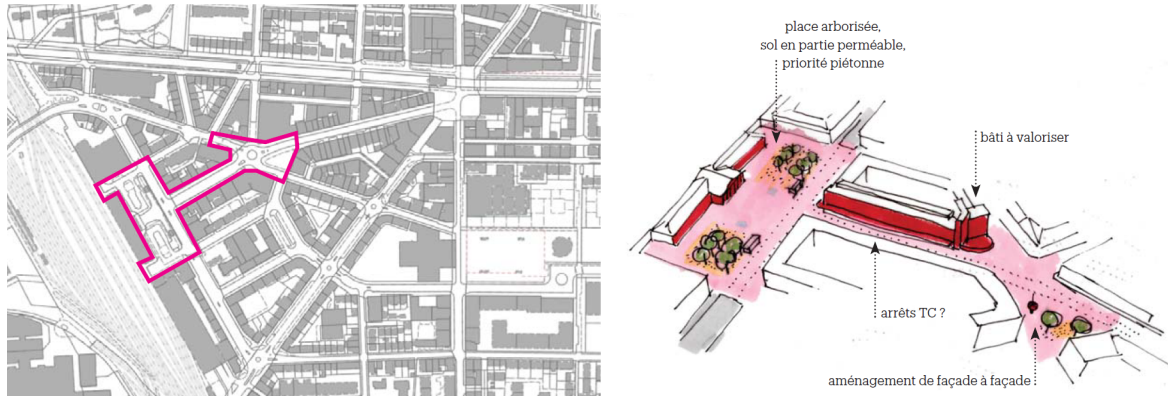
## Indications quantitatives, documents

- Cahier des charges de la coordination globale de la gare de Bienne 2030, 2017
  - Plan de mise en œuvre de la coordination globale de la gare de Bienne 2030, 2018
-

## Bienne, réaménagement de la place de la Gare, 1<sup>re</sup> étape

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.KM-Mu.6	–	4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
–	–	4 Plaques tournantes multimodales	

Carte:



Description et objectif de la mesure

Faisabilité

La Place de la Gare est l'un des espaces publics les plus importants de Bienne. Elle est traversée chaque jour par quelque 30'000 piétons et constitue le carrefour le plus important des transports régionaux et urbains. Avec la rue de la Gare adjacente, elle constitue également un centre de gravité dans l'offre des commerces et de services de la ville et représente la porte vers le centre-ville. Au cours du siècle dernier, la place de la Gare est passée d'un espace spacieux à un espace de circulation dominé en grande partie par les aires de stationnement pour voitures, taxis et deux-roues.

La faisabilité en matière de transports et de construction a été en principe établie dans le projet rejeté en 2015.

En mars 2015, un projet de réaménagement de la place de la Gare a été rejeté en votation populaire. La nécessité d'une réorganisation structurelle, fonctionnelle et conceptuelle demeure donc nécessaire. En ce qui concerne les fonctions, des questions se posent notamment sur la lisibilité et la disposition des arrêts de bus, les voies d'accès de courte durée pour le TIM, le stationnement pour vélos, le cheminement des piétons et la gestion du trafic sur l'ensemble de la place de la Gare. L'affectation et la conception actuelles de la place de la Gare sont liées aux problèmes et aux conflits suivants :

- Faible qualité du séjour et absence d'identité en tant que place urbaine
- Trop peu d'espace pour le trafic piétonnier aux heures de pointe
- Stagnation du trafic sur la rue Verresius en raison du trafic relativement élevé et des passages importants des piétons.
- Qualité insatisfaisante des places de stationnement pour les deux-roues, qui occupent de vastes parties de la place
- Manque de points de départ des bus et des zones d'attente peu attrayantes et étroites pour les usagers

Les objectifs suivants sont poursuivis avec le réaménagement de la place de la Gare:

- Créer une place urbaine avec une structure spatiale homogène et une qualité de séjour élevée
- Renforcer l'attrait et la qualité en tant que plaque tournante multimodale
- Dissocier et optimiser les flux de circulation
- Améliorer l'accessibilité de la gare pour tous les usagers
- Améliorer la lisibilité des arrêts de bus

- Optimiser les places de stationnement des deux-roues

Les coûts totaux prévus sont de 30 millions de fr. La réalisation se fera par étapes. À l'horizon B, une première étape de 15 millions de fr. est prévue.

Opportunité	Profit
<p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces routiers et places de qualité de séjour</li> <li>- Conception du milieu bâti axée sur la desserte capillaire</li> <li>- Les centres-villes de Bienne et Nidau comme lieux attrayants pour vivre, séjourner et de loisirs</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer la qualité de séjour</li> <li>- Améliorer la qualité de l'habitat</li> <li>- Renforcer la sécurité et l'attrait pour le trafic piétonnier et cycliste</li> </ul> <p>Lien avec la stratégie partielle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Améliorer les connexions entre les TP et la mobilité combinée</li> <li>- TIM: aménager l'espace routier compatible avec l'habitat</li> <li>- Trafic piétonnier: renforcer les axes structurants</li> </ul>	<p>Le réaménagement améliore l'accessibilité, l'efficacité et la convivialité des transports publics et optimise le système de transport aux alentours de la gare (WK 1). La revalorisation des espaces de la place accroît la qualité de l'habitat (WK 2) et la sécurité subjective du trafic (WK 3). Le renforcement des transports publics et du trafic piétonnier et cycliste a un impact positif sur l'environnement (WK 4).</p>

État de la planification

2

Étapes de planification à ce jour:

- Projet pour le réaménagement 2015, rejeté en votation populaire
- Études préalables

État de la construction et du financement

2

Prochaines étapes de planification:

- Concept global pour le périmètre de la gare de Bienne
- Projet préalable avec procédure de concours
- Permis de construire et crédit d'exécution

La planification, la conception et l'octroi de permis devraient prendre six ans. Le projet figure dans la planification des investissements de la Ville de Bienne.

Début probable des travaux	Mise en service probable
2028	2030
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Entreprises de transports; riverains; commerces; associations
Coût (en millions de fr.)	Demande de la subvention cantonale
15.00	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

État de la coordination	Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale
-------------------------	---

Coordination réglée

---

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

- Coordination avec le réaménagement de la rue de la Gare (TIM-Auf.5)
- 

Impact sur l'environnement

- Site construit d'importance nationale (ISOS 10001/2)
- 

Indications quantitatives, documents

—

---

## Nidau, coordination globale de la gare de Nidau

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.KM-Mu.7	–	4 <sup>e</sup> génération	AvE
Ancien n°.	Remplace la fiche de mesure	Catégorie	
–	–	4 Plateformes multimodales	

Carte:



### Description et faisabilité

La gare de Nidau relie la ligne d'agglomération du chemin de fer de Bienne-Anet-Täuffelen au réseau de bus urbains et aux transports publics avec le réseau piétonnier et cycliste. La zone de la gare fait partie de la zone de restructuration et de densification de la gare de Nidau (S-UV.1.22). Elle est le prélude au centre-ville (Vieille Ville) de Nidau, densément utilisée, et offre un potentiel de densification et de revalorisation urbanistique avec des affectations dans le centre.

La gare de Nidau doit être transformée en une importante plaque tournante de la mobilité au cœur de l'agglomération. Il faut résoudre des questions complexes et des dépendances:

- Densification urbanistique avec des espaces publics attrayants et des affectations dans le centre à l'entrée sud du centre-ville (Vieille Ville)
- Réaménagement des nœuds routiers sur la route principale (giratoire)
- Construction de nouveaux quais et de bâtiments techniques
- Remplacement des conduites industrielles
- Places de stationnement provisoires et place de manœuvre pour les bus
- Extension et amélioration du stationnement pour vélos et de l'accès aux transports publics
- Nouvelle réglementation de la propriété foncière

Afin d'assurer la coordination des différents intérêts et projets, une organisation de projet appropriée est mise en place et un instrument de planification adéquat est créé.

---

 Opportunité et profit

## Lien avec la vision d'avenir:

- Transferts faciles et efficaces entre les différents moyens de transport
- Accessibilité optimale vers les plaques tournantes de mobilité, conception conviviale et attrayante

## Lien avec le besoin d'agir:

- Améliorer l'accès aux TP, éliminer les goulets d'étranglement en matière de capacité
- Comblar les lacunes du réseau en matière du trafic piétonnier et cycliste

## Lien avec les stratégies partielles:

- Développer les plaques tournantes de mobilité
- Renforcer les zones du centre

Un fonctionnement optimal de la plaque tournante multimodale de la gare de Nidau contribue au comportement de mobilité durable de la population et de l'économie, et soutient le changement de la répartition modale en faveur des transports publics et du trafic piétonnier et cycliste (WK 1). La revalorisation de la place de la Gare, des installations pour les passagers et des liaisons piétonnes et cyclistes améliore la qualité des espaces publics (WK 2) et la sécurité subjective du trafic (WK 3).

---

 État de la planification

L'organisation de projet a été mise en place et la planification globale est disponible. L'adoption du plan d'affectation et des divers projets de construction sont en préparation.

Début probable des travaux 31.12.2020	Mise en service probable 31.12.2024
Responsabilité Ville de Nidau	Autres acteurs OPC-AIC III; OTP; entreprises de transports; propriétaires fonciers
Coût (en millions de fr.) 0.1	Proposition de subvention communale –
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	–

## Lien et limites avec d'autres mesures

- Extension à double voie par tronçons Biennel-Ipsach, (ÖV-Ort.1)
- Liaison cycliste Port – Nidau – Bienne-centre (LV-Ü.7.6)
- Zone de restructuration et de densification de la gare de Nidau (S-UV.1.22)

## Impact sur l'environnement

- Site construit d'importance nationale Nidau (ISOS 0955)

## Indications quantitatives, documents

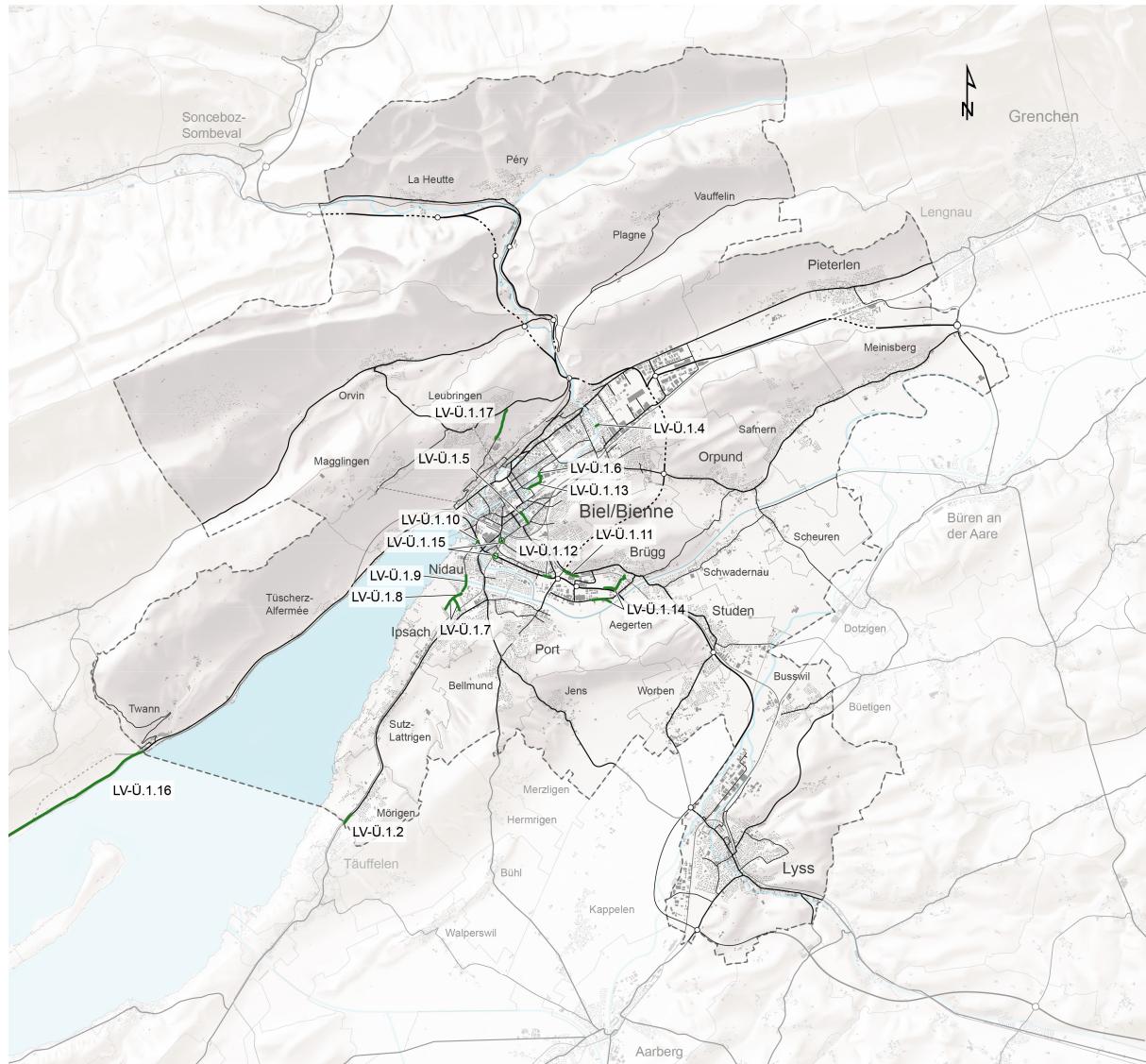
- Ville de Nidau: Gesamtverkehrskonzept Nidau (2019)
  - Ville de Nidau: Städtebauliches Leitbild Lebensraum Nidau (2013)
-



## Séries de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Mobilité douce», horizon A

CRTU n°	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.LV-Ü.1	–	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°		Catégorie	
–		5 Mobilité douce (MD)	5.2 Mesures forfaitaires MD

Carte:



### Description

La série de mesures vise à combler des lacunes de réseau prioritaires et des déficits en termes de sécurité pour le trafic piétonnier et cycliste, détectés dans le cadre de l'analyse des points faibles. Les mesures ont pour but

- de combler les lacunes physiques du réseau, surtout à surmonter l'effet de coupure des installations ferroviaires, des cours d'eaux et des axes routiers très fréquentés;
- d'améliorer les itinéraires cyclistes existants en matière de sécurité et de confort;
- de raccorder le futur Centre hospitalier régional projeté au Marais-de-Brugg avec le réseau routier local et de rang supérieur
- et d'assainir les points noirs connus.

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Réseau d'un seul tenant d'itinéraires cyclistes directs, sûr et attrayants

### Profit

La suppression de lacunes du réseau et de points faibles renforce le trafic piétonnier et cycliste ainsi que l'intermodalité (WK 1) et accroît la sécurité



- Part accrue du trafic cycliste dans le trafic global
- Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer le raccordement de la partie sud-ouest de l'agglomération
  - Améliorer le raccordement avec le pôle de développement «Activités» du Marais-de-Brügg
  - Comblent les lacunes du réseau sur les axes de l'agglomération
  - Compléter l'axe médian à Bienne
  - Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires
- Lien avec la stratégie partielle:
- Exploiter le potentiel cycliste avec des itinéraires différenciés
  - Accroître la sécurité et l'attrait du trafic piétonnier
  - Accroître la perméabilité dans l'espace urbain et créer des chemins aussi courts et directs que possible vers les lieux de destination importants

routière (WK 3). L'accès aux lieux de destination ainsi que la qualité des espaces publics sont améliorés et l'urbanisation interne visée est soutenue (WK 2). La promotion du trafic piétonnier et cycliste réduit l'impact sur l'environnement et l'utilisation du sol (WK 4).

---

#### Coût global

15.09 millions de fr.

---

#### Répartition des coûts

##### Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

##### Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales
- 

#### Indications quantitatives, documents

- Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste, 2020
  - Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021
  - Plan sectoriel Vélo 2035 de la Ville de Bienne, état 2020
  - Étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018
-

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.1.2	MIV-O-2.06	–	0371.3.013	<b>Corridor de la rive droite du lac de Biene, route cantonale: développement des pistes cyclables entre Morenges et Gerolfingen</b>

Brève description Pistes cyclables entre Morenges et Gerolfingen pour l'amélioration de la sécurité routière.

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: route directe, itinéraires directs et sûrs pour les cyclistes rapides et expérimentés, principalement le long des axes de circulation principales



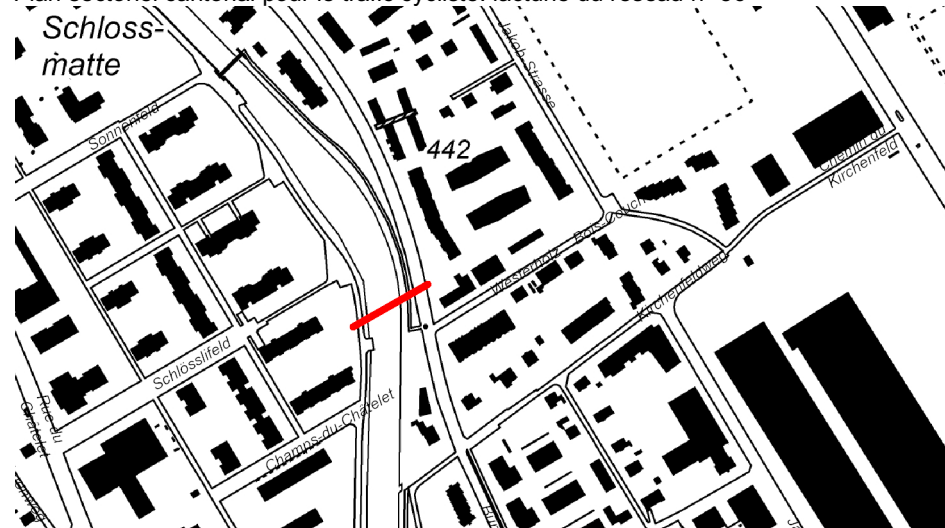
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Morenges, Täuffelen	OPC-AIC III	Communes	Coordination réglée	–	Longueur en m	600	1.5	–

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.1.4	–	–	–	<b>Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne. Passerelle du Bois-Couchant enjambant la Suze</b>

**Brève description** Passerelle pour le trafic piétonnier et cycliste enjambant la Suze entre la rue du Moulin et la Longue-Rue. La liaison comble une lacune gênante du réseau d'itinéraires cyclables qui contraint aujourd'hui à des détours par des routes inappropriées avec plusieurs changements de direction. Ce passage constitue un nouvel élément de l'axe médian à Bienne à titre d'épine dorsale structurante du réseau de pistes cyclables.

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: liaison structurante ouest-est sur le territoire communal entre la rive du lac, le centre-ville et le pôle de développement des Champs-de-Boujean (axe médian Bienne)

Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste: lacture du réseau n° 56



Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Biel/Bienne	Commune	OPC-AIC III	Coordination réglée	Plan sectoriel pour le trafic cycliste	Superficie en m <sup>2</sup>	150	1.20	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

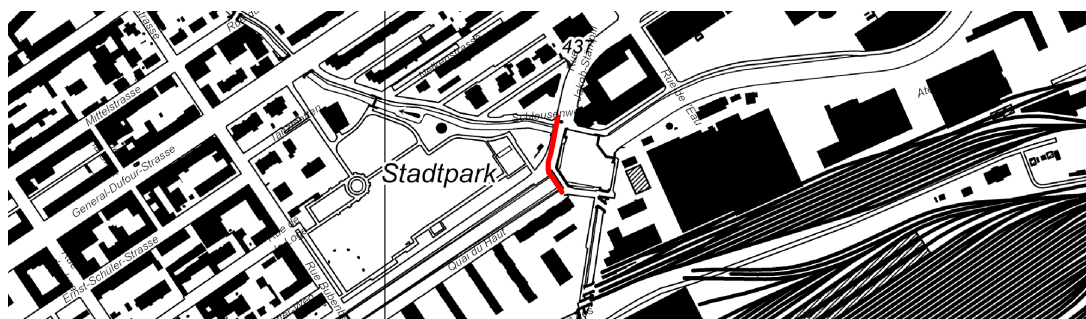
PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.LV-Ü.1.5	–	–	–	<b>Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne: nouvelle construction Rue des Jardins (Rue des Prés – Rue de Madretsch)</b>				
Brève description	<p>La Ville de Bienne réalise en trois étapes un itinéraire pour la mobilité douce partant des quartiers sud vers le centre-ville. Cet itinéraire constitue une liaison indépendante et sûre pour la mobilité douce indépendamment du réseau d'axes principaux urbains existant. Les deux premières étapes ont été réalisées ces dernières années. La troisième étape vise à combler la lacune de réseau encore existante entre la rue des Prés et la rue de Madretsch.</p> <p>L'avant-projet existant comprend les mesures suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la traversée de la rue des Prés</li> <li>- Construction d'un itinéraire cyclable et piétonnier, largeur: 4m50 / longueur 106 m</li> <li>- Passerelle pour le trafic cycliste et piétonnier enjambant la Suze de Madretsch</li> <li>- Amélioration de la possibilité de bifurquer sur l'itinéraire à la rue de Madretsch</li> </ul> <p>Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire de confort pour cyclistes ayant un besoin de confort et de sécurité élevé, dans la mesure du possible sur des voies séparées ou des routes avec modération du trafic.</p>							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Biel/Bienne	Commune	–	Coordination réglée	Plan sectoriel pour le trafic cycliste	Superficie en m <sup>2</sup>	1'380	1.60	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.1.6	–	–	–	<b>Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne: liaison barrage Hauser</b>

**Brève description** Avec la réalisation de chemins pédestres et l'itinéraire cyclable sur l'île-de-la-Suze et son prolongement le long de l'aire Omega jusqu'à la rue de l'Eau, la question se pose de la poursuite du réseau de chemins pédestres et de l'itinéraire cyclable entre le chemin des Écluses et le quai du Haut. Le chemin existant pour la mobilité douce présente surtout des lacunes de sécurité pour le trafic cycliste et ne constitue pas une liaison directe de qualité en raison surtout de voies insatisfaisantes et trop étroites pour obliquer. Pour cela, le barrage Hauser (objet K digne de protection) constitue un élément centra pour un prolongement éventuel de la piste cyclable.

Pour des raisons de manque de place et de sécurité, le projet de passerelle le long du pont routier ne peut pas être poursuivi pour des raisons de technique de circulation. Cependant, l'élargissement du pont routier permet de créer davantage de place pour tous les usagers de la route sans nuire pour autant à la protection contre les crues. Grâce à une voie de bifurcation de 2 m de large, les cyclistes en provenance du chemin de rive dispose d'une infrastructure plus sûre pour parvenir au quai du Haut. La bifurcation à gauche est facilitée pour les cyclistes en provenance de la rue Jakob-Stämpfli. En sens inverse, l'aménagement d'une bande cyclable de 1,8 m de large crée une liaison cycliste plus confortable. Pour le trafic piétonnier, une nouvelle liaison est disponible sur le trottoir en plus du passage existant directement près du barrage. L'élargissement pour les camions de 40 t nécessite un déplacement du barrage sur la Suze de Bienne.

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: liaison est-ouest structurante sur le territoire communal entre la rive du lac, le centre-ville et le pôle des développement des Champs-de-Boujean (axe médian Bienne)



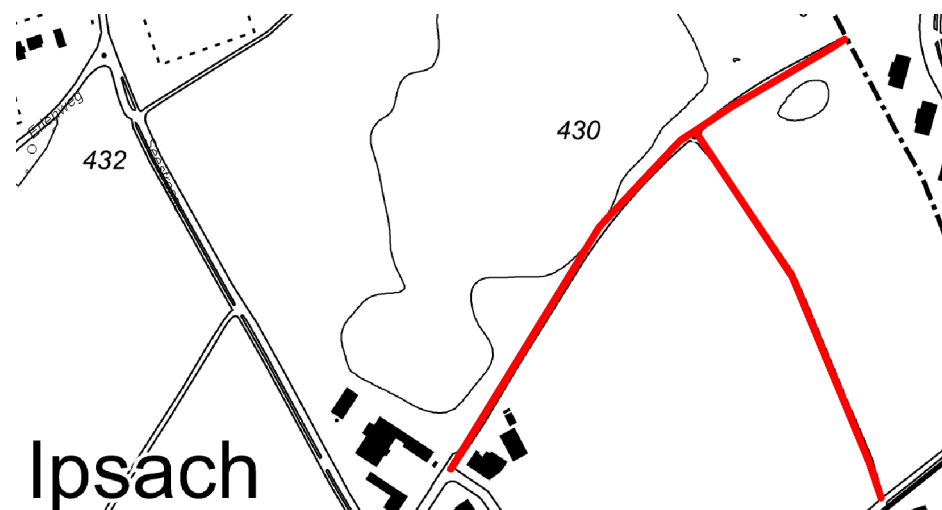
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Biel/Bienne	Commune	OPC-AIC III	Coordination réglée	Plan sectoriel pour le trafic cycliste	Superficie en m <sup>2</sup>	1'100	1.50	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.1.7	LV-N-10.1	–	–	<b>Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon des chemins de campagne Weiermatt, Ipsach»</b>

**Brève description** Chemins ruraux Weiermatt: extension à 3.50 m (800 m<sup>2</sup>) et revêtement asphalté (2000 m<sup>2</sup>). Base: étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure n° 2.

**Stratégie partielle «Trafic cycliste»:** itinéraire combiné direct/confort

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M45. La mesure est examinée dans le cadre d'un corridor d'itinéraires prioritaires selon le Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. Les exigences en vers un itinéraire prioritaire doivent être prises en compte de façon appropriée.



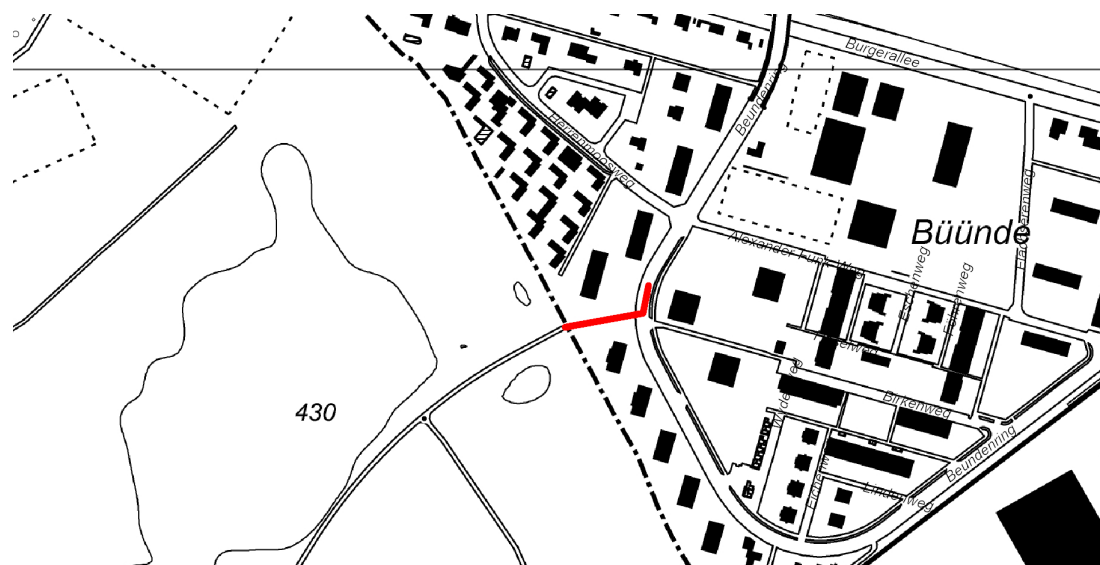
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Ipsach	Commune	OPC-AIC III	Coordination réglée	Plan sectoriel pour le trafic cycliste	Longueur en m	500	0.32	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.1.8	LV-N-10.1	–	–	<b>Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Débouché du chemin de campagne Weienmatt – Beundenring»</b>

**Brève description** Adaptation du tracé de ligne, extension à 3.50 m et revêtement asphalté du chemin rural (235 m<sup>2</sup>), aide à la bifurcation sur le Beundenring au moyen de refuges et d'une berme centrale. Base: étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure n° 3

**Stratégie partielle «Trafic cycliste»:** itinéraire combiné direct/confort

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M45 / M46. La mesure est examinée dans le cadre d'un corridor d'itinéraires prioritaires selon le Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. Les exigences en vers un itinéraire prioritaire doivent être prises en compte de façon appropriée.



Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Nidau	Commune	OPC-AIC III	Coordination réglée	Plan sectoriel pour le trafic cycliste	Longueur en m	100	0.10	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.LV-Ü.1.9	LV-N-10.1	–	–	<b>Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Pont sur le canal Dr.-Schneider-Strasse (du Herrenmoosweg au Balainenweg)»</b>				
Brève description	<p>Aide à la bifurcation dans le secteur Herrenmoosweg au moyen de refuges et d'une berme centrale; marquages de bandes cyclables sur les accès aux ponts. Base: étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure n° 4</p> <p>Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire combiné direct/confort Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M45 / M46. La mesure est examinée dans le cadre d'un corridor d'itinéraires prioritaires selon le Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. Les exigences en vers un itinéraire prioritaire doivent être prises en compte de façon appropriée.</p>							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Nidau	Commune	OPC-AIC III	Coordination réglée	Plan sectoriel pour le trafic cycliste	Longueur en m	300	0.05	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR



PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.1.10	LV-N-10.1	–	–	<b>Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Débouché Dr.-Schneider-Str. dans la rue d'Aarberg»</b>

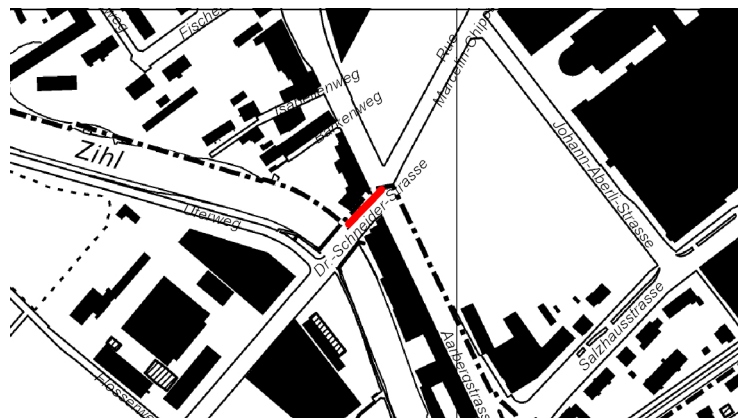
Brève description Afin d'offrir des liaisons cyclistes sûres et directes, il faut assainir et réaménager l'ensemble du croisement. Pour réaliser infrastructures en faveur du trafic cycliste, il faut réorganiser les aires de circulation. Les surfaces libérées grâce au réaménagement du croisement peuvent être utilisées pour une revalorisation dans le contexte urbanistique, améliorer la sécurité pour le trafic piétonnier ainsi que pour prioriser les transports publics. Mesures:

- Élargissement de la chaussée / adaptation des trottoirs. Accès à la rue Dr.-Schneider-Strasse
- Adaptation de l'ISL
- Marquages de la priorité aux vélos, entre autres

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire combiné direct/confort

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M45 / M46. La mesure est examinée dans le cadre d'un corridor d'itinéraires prioritaires selon le Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. Les exigences en vers un itinéraire prioritaire doivent être prises en compte de façon appropriée

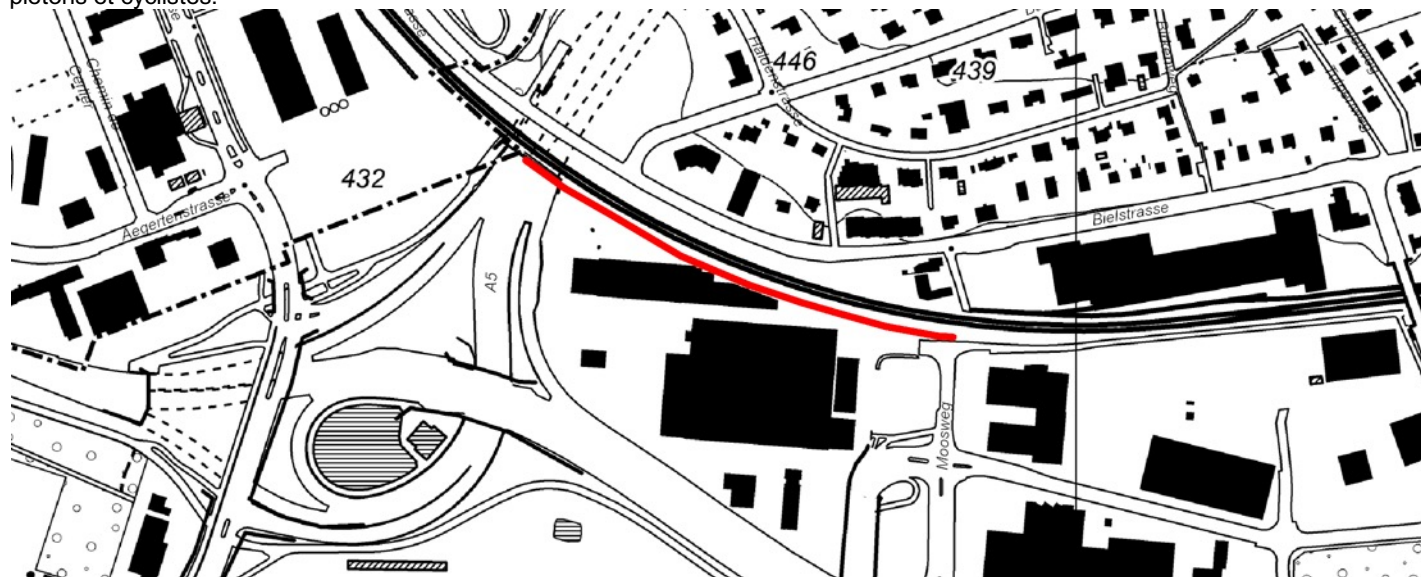
Base: étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure n° 6



Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Nidau, Bienne	Commune de Nidau	Ville de Bienne	Coordination réglée	Plan sectoriel du trafic cycliste	Longueur en m	250	1.5	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.1.11	–	–	–	<b>Liaison cycliste Brügg-Bienne: lacune du réseau, aire Notz AG</b>

Brève description Liaison cycliste et piétonne au sud de la ligne de chemin de fer entre le chemin du Marais et la traversée de l'A5 avec raccordement au passage sous-voies pour les piétons et cyclistes.



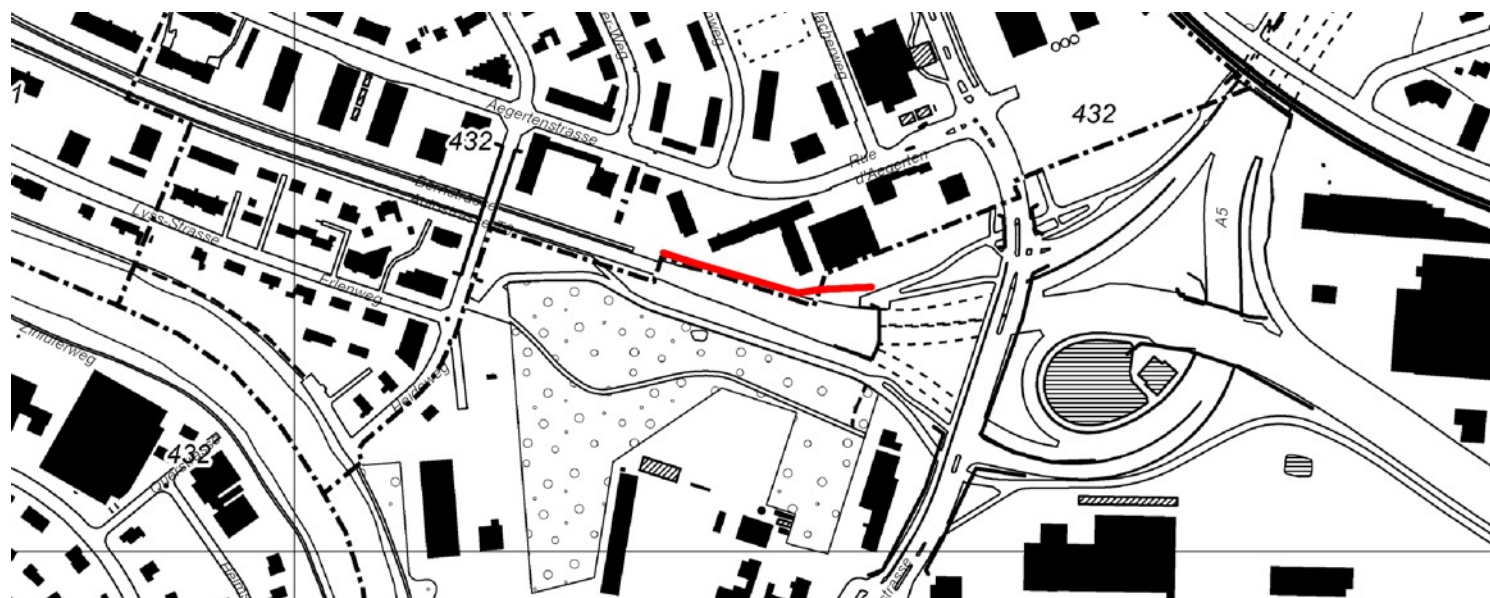
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Brügg	Commune	OPC-AIC III	Coordination réglée	–	Longueur en m	400	0.05	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.1.12	–	–	–	<b>Liaison cycliste Brügg-Bienne: lacune du réseau au nord près de l'échangeur de l'A5 à Brügg</b>

Brève description Liaison cycliste et piétonne au nord de la semi-autoroute A6 jusqu'à la route de Port avec raccordement au passage sous-voies pour les piétons et cyclistes (piste cyclable cantonale), onéreuse en raison du mur de soutènement et de l'assainissement du site pollué.

Plan sectoriel cantonal pour le trafic cyclisten: lacune du réseau n° 96

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M12

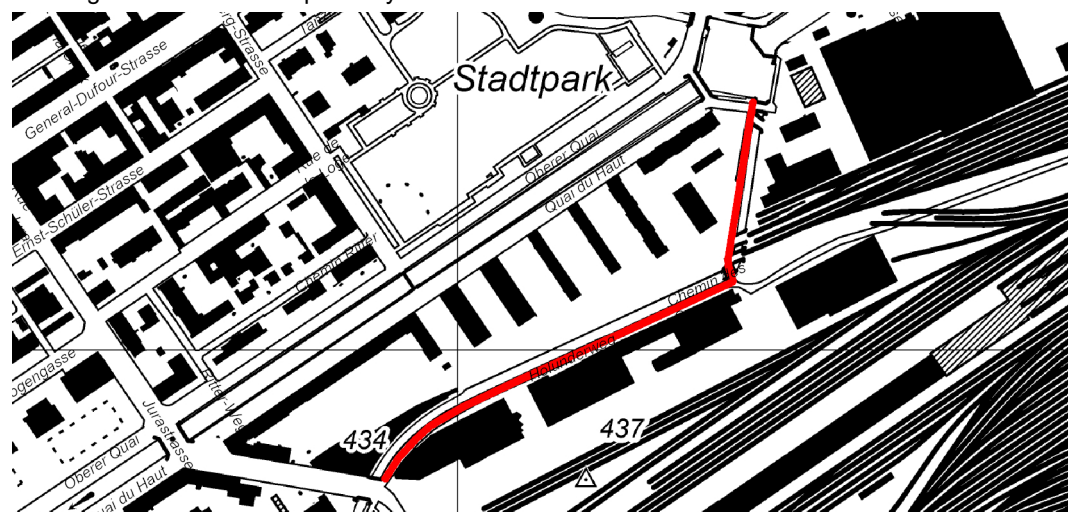


Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Brügg	OPC-AIC III	Commune	Coordination réglée	–	Longueur en m	130	0.5	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.1.13	–	–	–	<b>Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables Bienne: extension du chemin des Suraux entre le barrage Hauser et la rue du Jura</b>

**Brève description** Élargissement du chemin pédestre et de la piste cyclable en vue de séparer physiquement les cyclistes des piétons et d'accroître la sécurité routière. Construction d'une nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes et remplacement de celle existante. La mesure fait partie intégrante de la régénération de la Suze de Madretsch attenante. L'élargissement et le déplacement du lit du cours d'eau vers le nord permet de créer davantage d'espace à des fins de détente et d'élargie le chemin piétonnier et la piste cyclable.

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: itinéraire de confort

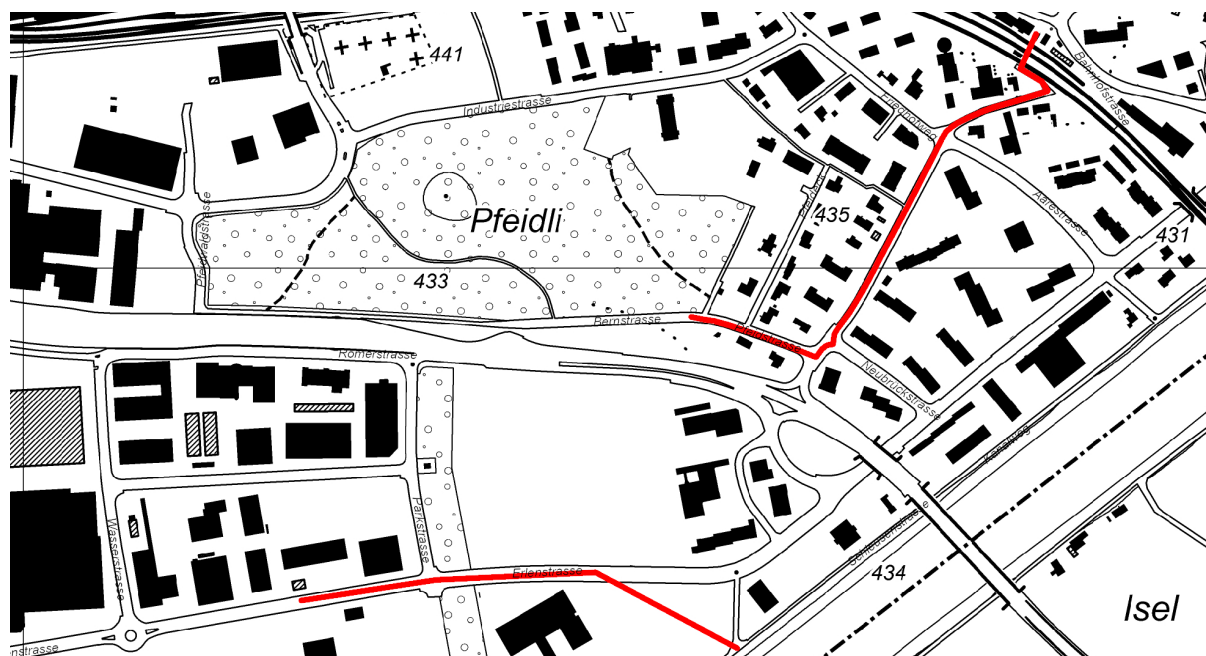


Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Biel	Commune	OACOT	Coordination réglée		Superficie en m <sup>2</sup>	1'650	1.5	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.1.14	—	—	—	<b>Brügg, nouvelle chemin piétonnier et cycliste entre la gare de Brügg et le Centre hospitalier régional</b>

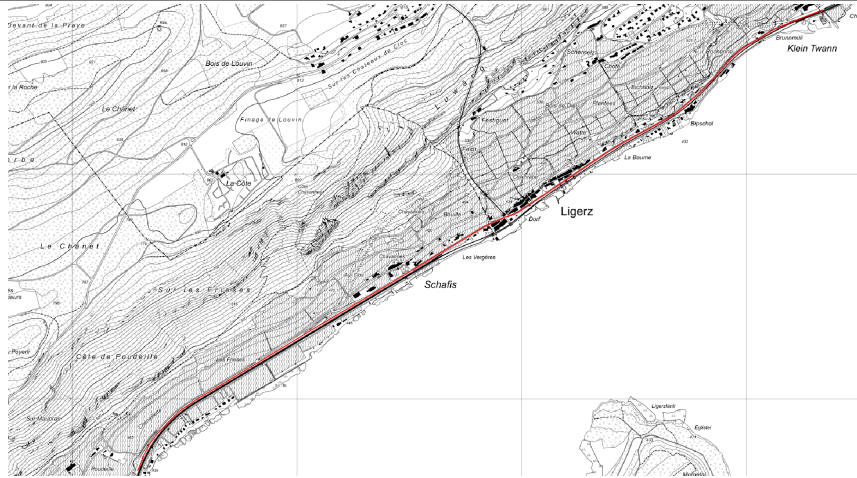
Brève description Nouvelle liaison cycliste et piétonnière entre la gare de Brügg et le Centre hospitalier via la Pfeldstrasse.

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M75



Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Brügg	Commune	—	Coordination réglée		Longueur en m Bande pour piétons Refuge pour piétons avec élargissement de la chaussée	1'000 5 3	1.0 0.02 0.75	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR



PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A								
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre						
BBS.LV-Ü.1.16	–	–	–	<b>Liaison cycliste La Neuveville-Bienne, tronçon «La Neuveville-Gléresse»</b>						
Brève description	Réalisation d'une liaison en continu sûre et attrayante pour le trafic cycliste au cœur de l'agglomération à titre d'alternative au TIM sur l'axe très fréquenté de l'agglomération. Mesure: largeur de voie en continu sur 4m00, stabilisation, éclairage.									
	<p>La liaison cycliste La Neuveville-Bienne est réalisée en quatre tronçons:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tronçon 1, La Neuveville-Gléresse: mesure LV-Ü.1.16 (PA 4, horizon A)</li> <li>- Tronçon 2, Douanne-Daucher: mesure LV-Ü.7.5 (code ARE 0371.3P.053)</li> <li>- Tronçon 3, Vigneules: mesure MIV-Auf.2.21 (PA 4, horizon A)</li> <li>- Tronçon 4, Bienne Prés-de-la-Rive: MIV-Auf.2.20 (PA 4, horizon A)</li> </ul> <p>Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire de confort / direct Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste: optimisation de l'itinéraire pour le cyclotourisme n° 141</p>									
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR		
La Neuveville, Gléresse	OPC-AIC III	Communes	Coordination réglée	Plan sectoriel pour le trafic cycliste (piste cyclable cantonale)	Longueur en m	3'700	3.0	–		

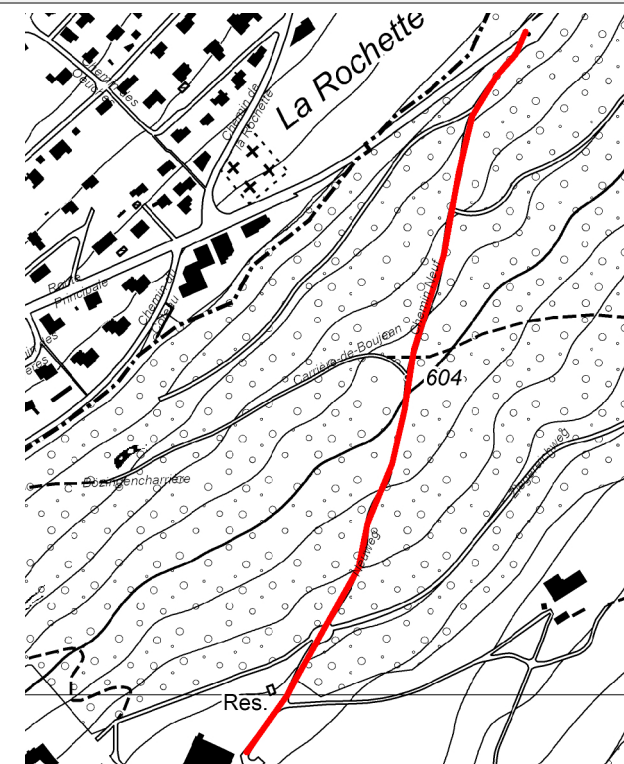
PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.1.17	–	–	–	<b>Liaison cycliste Bienne-Évilard</b>

## Brève description

Remplacement de l'interdiction générale signalisée par une interdiction pour le TIM sur la nouvelle liaison entre Bienne et Évilard. Pour cela, sécurisation de l'imbrication du trafic cycliste au débouché dans la route d'Évilard grâce, par exemple, à la construction d'un refuge central pour la traversée en deux phases et des mesures de modération du trafic (limitation de vitesse) du croisement jusqu'à l'entrée dans la localité d'Évilard.

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure: M16

Plan sectoriel Vélo 2035, Ville de Bienne, état en 2020: mesure: 59

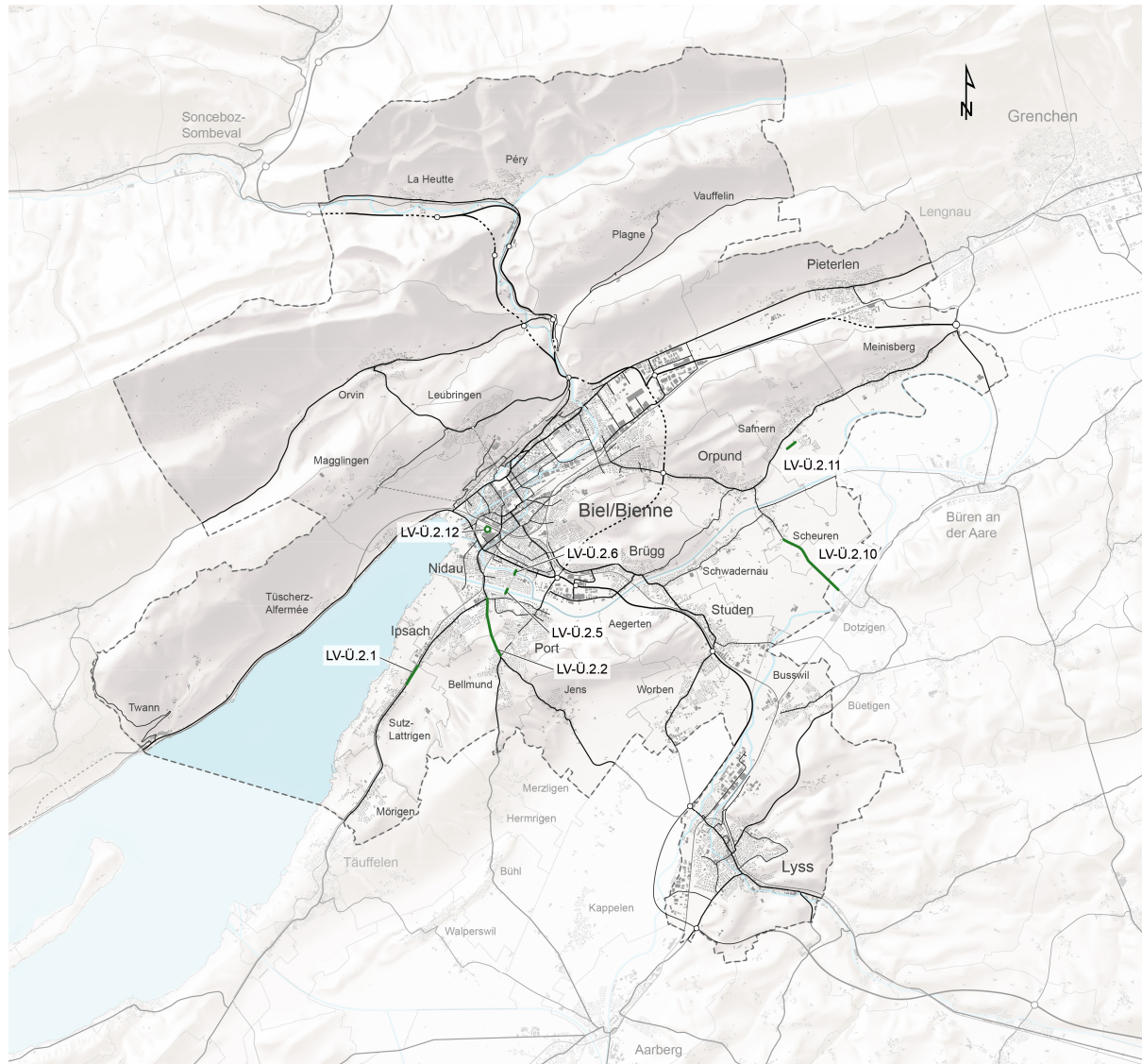


Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Évilard, Bienne	Ville de Bienne	–	Coordination en cours	–	Surface en m <sup>2</sup>	500	0.5	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomération selon art. 62 LR

## Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Mobilité douce», horizon B

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.LV-Ü.2	–	4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°	Remplace la mesure	Commune	
–		5 Mobilité douce (MD)	5.2 Mesures forfaitaires MD

Carte:



### Description

La série de mesures vise à combler des lacunes de réseau prioritaires et des déficits en termes de sécurité pour le trafic piétonnier et cycliste, détectés dans le cadre de l'analyse des points faibles.

Les mesures ont pour but

- de combler les lacunes physiques du réseau, surtout à surmonter l'effet de coupure des installations ferroviaires, des cours d'eaux et des axes routiers très fréquentés;
- d'améliorer les itinéraires cyclistes existants en matière de sécurité et de confort;
- de raccorder le futur Centre hospitalier régional projeté au Marais-de-Brügg avec le réseau routier local et de rang supérieur et d'assainir les points noirs connus.

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Réseau d'un seul tenant d'itinéraires cyclistes directs, sûr et attrayants

### Profit

La suppression de lacunes du réseau et de points faibles renforce le trafic piétonnier et cycliste ainsi que l'intermodalité (WK 1) et accroît la sécurité



- Part accrue du trafic cycliste dans le trafic global
- Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer le raccordement de la partie sud-ouest de l'agglomération
  - Améliorer le raccordement avec le pôle de développement «Activités» du Marais-de-Brügg
  - Comblent les lacunes du réseau sur les axes de l'agglomération
  - Compléter l'axe médian à Bienne
  - Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires
- Lien avec la stratégie partielle:
- Exploiter le potentiel cycliste avec des itinéraires différenciés
  - Accroître la sécurité et l'attrait du trafic piétonnier
  - Accroître la perméabilité dans l'espace urbain et créer des chemins aussi courts et directs que possible vers les lieux de destination importants

routière (WK 3). L'accès aux lieux de destination ainsi que la qualité des espaces publics sont améliorés et l'urbanisation interne visée est soutenue (WK 2). La promotion du trafic piétonnier et cycliste réduit l'impact sur l'environnement et l'utilisation du sol (WK 4).

---

Coûts (en millions de fr.)

10.0

---

Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales
- 

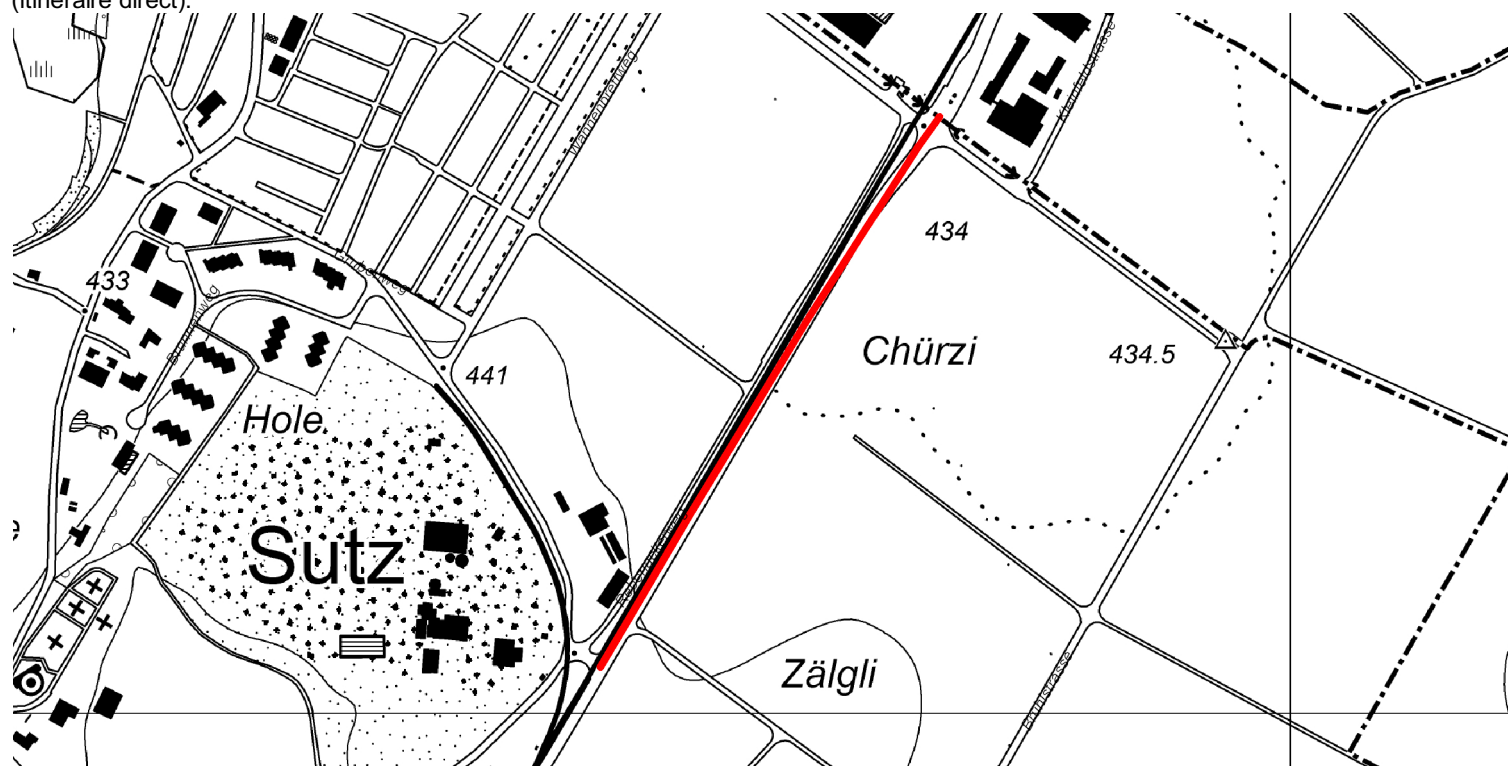
Indications quantitatives, documents

- Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste, 2020
  - Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021
-

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.2.1	MIV-O-2.05	–	0371.3.013	<b>Corridor de la rive droite du lac de Biene, route cantonale: mesures d'amélioration de la sécurité routière pour le trafic cycliste</b>

Brève description Route cantonale: bande cyclable hors localités entre Ipsach et Sutz

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraires directs et sûrs pour des cyclistes rapides et expérimentés, la plupart du temps le long d'axes de circulation principaux (itinéraire direct).



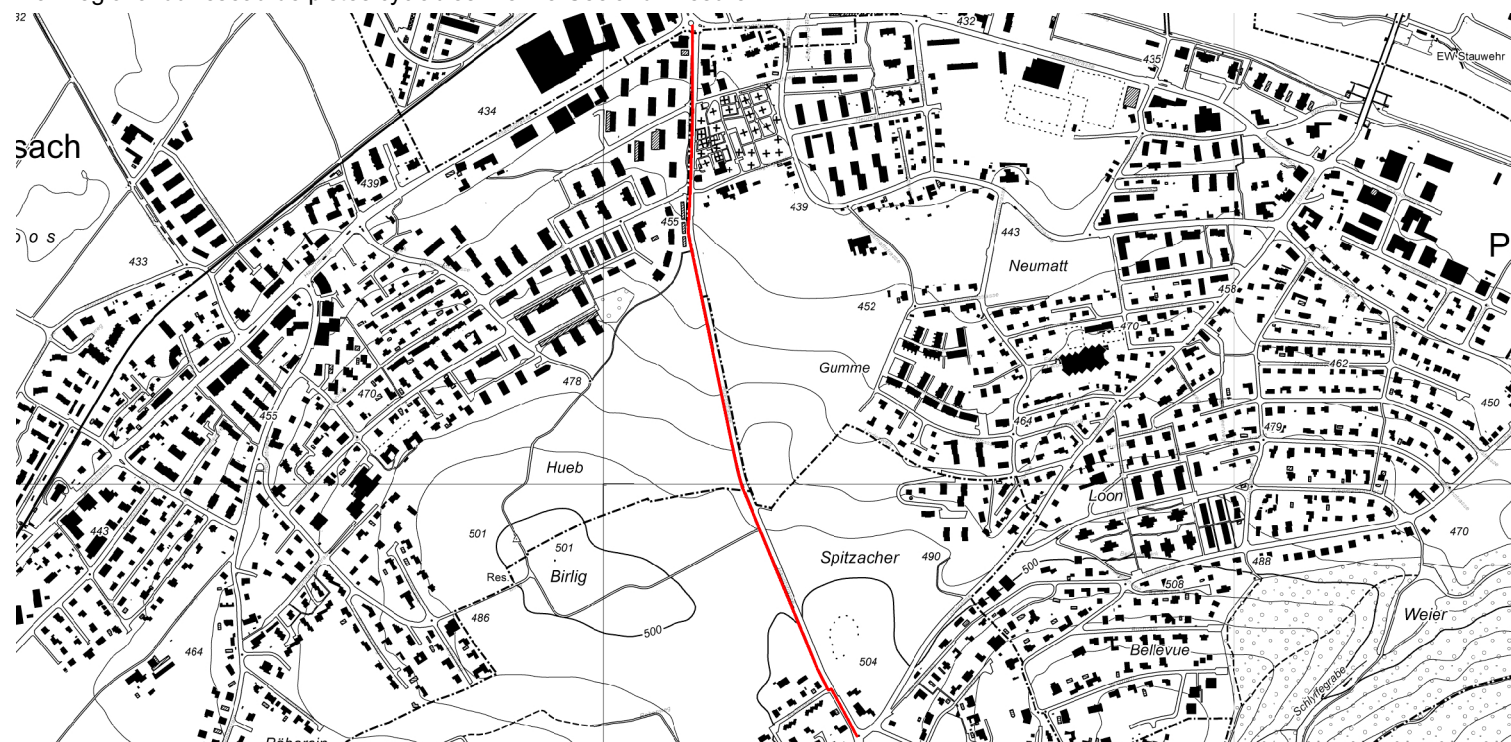
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Ipsach, Sutz-Lattrigen	OPC-AIC III	Communes	Coordination réglée	–	–	2.0	–	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.2.2	–	–	0371.2.021	<b>Liaison cycliste Belmont-Nidau</b>

Brève description Réalisation d'une piste cyclable séparée visant à améliorer la sécurité routière.

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraires directs et sûrs pour cyclistes rapides et expérimentés, la plupart du temps le long d'axes de circulation principaux (itinéraire direct).

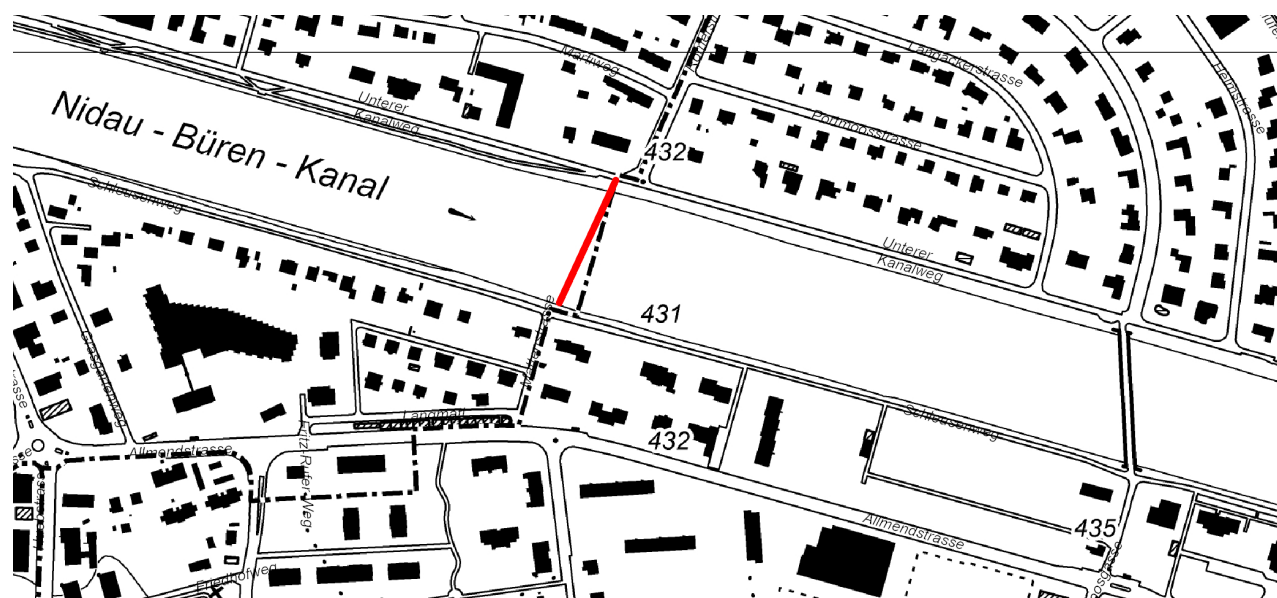
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M14



Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Belmont, Ipsach, Port	OPC-AIC III	Communes	Coordination en cours		–	–	1.5	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.2.5	–	–	–	<b>Nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes visant à combler la lacune de réseau entre Nidau et Port</b>

**Brève description** Création d'une nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes enjambant le canal Nidau-Büren à hauteur de la Römerstrasse pour combler une lacune du réseau. Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire de confort pour cyclistes ayant un besoin de confort et de sécurité routière plus élevés, si possible au moyen de pistes séparées ou de rues à trafic modéré. Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M31



Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Nidau; Port	Communes	–	Coordination en cours	–	–	–	2.0	Itinéraire cyclable ou chemin de randonnée principal selon pédestre selon art. 59 ou 60 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.LV-Ü.2.6	–	–	–	<b>Nidau, extension de la passerelle pour piétons et cyclistes enjambant la Thielle</b>				
Brève description	Élargissement de la passerelle pour piétons et cyclistes enjambant la Thielle pour cause de manque de place. Améliorer l'accès à la passerelle du côté de la Guglerstrasse (suppression de places de stationnement, valorisation de l'espace routier).							
	Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire de confort pour cyclistes ayant un besoin de confort et de sécurité routière plus élevés, si possible au moyen de pistes séparées ou de rues à trafic modéré.							
	Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M32							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Nidau	Commune	–	Coordination en cours	–	–	–	0.5	Itinéraire cyclable ou chemin de randonnée principal selon pédestre selon art. 59 ou 60 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR



PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.2.10	–	–	–	<b>Réduction de la vitesse sur la Dotzigenstrasse, Dotzigen-Scheuren</b>

Brève description Réduction de la vitesse sur la route Principale entre Dotzigen et Scheuren.  
Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraires direct et de confort combinés, satisfait aux exigences des deux catégories  
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M41



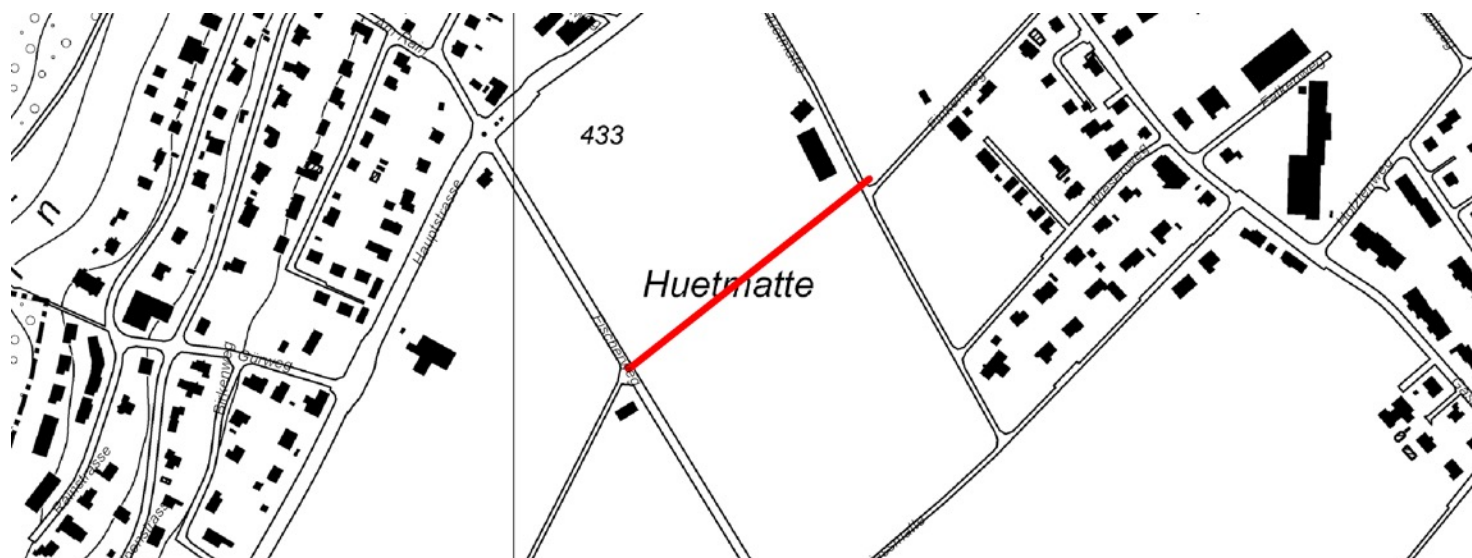
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Dotzigen; Schwadernau; Scheuren	Communes	–	Coordination en cours	–	–	–	0.5	Itinéraire cyclable ou chemin de randonnée principal selon pédestre selon art. 59 ou 60 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.LV-Ü.2.11	–	–	–	<b>Safnern, comblement de la lacune de réseau sur l'itinéraire de confort</b>

Brève description Comblement d'une lacune de réseau (itinéraire de confort/chemin d'école) en direction d'Orpond par le raccordement de deux chemins ruraux.

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire de confort pour cycliste ayant un besoin de confort et de sécurité routière plus élevés, si possible au moyen de pistes séparées ou de rues avec trafic modéré

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M18



Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Safnern	Commune	–	Coordination en cours	–	–	–	0.5	Itinéraire cyclable selon art. 59 SG Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.LV-Ü.2.12	KM-B-3	–	0371.3.027	<b>Bienne, renforcement du parcage des vélos au sud de la gare</b>				
Brève description	<p>La gare de Bienne constitue la plaque tournante de mobilité centrale dans l'agglomération Bienne/Lyss. La mobilité combinée doit être encouragée avec des conditions de intermodales attrayantes. Pour cela, il est nécessaire de disposer d'une offre suffisante de places de stationnement couvertes et sûres pour les vélos. L'offre doit ainsi être agrandie de 500 places B+R jusqu'en 2030 dans le secteur sud de la gare. L'extension sera harmonisée avec les autres projets d'infrastructure dans le cadre de la coordination globale «Gare de Bienne 2030» (KM-Mu.5).</p> <p>Stratégie partielle «Trafic cycliste»: extension «Bike+Ride» et partage de vélos Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: besoin d'agir B+R</p>							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne	Commune	CFF, propriétaires fonciers	Coordination réglée	Plan du réseau de routes (PRR)	–	–	3.00	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR



## Bienne, liaison chemin du Champ-du-Moulin – sud de la gare (passerelle via rue Alfred-Aebi et rue de Morat)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.LV-Ü.5	–	4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	5 Mobilité douce (MD)	5.1 Mesure individuelle, mobilité douce

Carte:



Description et objectif de la mesure

La liaison est-ouest (itinéraire de confort) au sud de la ligne ferroviaire est très importante pour l'accès à la gare de Bienne. Aujourd'hui, le réseau cycliste n'est pas continu et un détour est nécessaire.

Une passerelle pour le trafic piétonnier et cycliste via la rue Alfred-Aebi et la rue de Morat doit combler cette lacune. Cela créera un itinéraire continu et plat au sud des voies ferrées depuis le bord de la rive du lac vers la gare de Bienne jusqu'à Brügg.

Faisabilité

Sera clarifiée dans le cadre de l'étude de faisabilité.

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Réseau cohérent d'itinéraires cyclables sûrs, directs et attrayants
- Augmentation du trafic cycliste dans le trafic total

Lien avec le besoin d'agir:

- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires

Lien avec les stratégies partielles:

- Itinéraire de confort pour les cyclistes ayant un besoin accru de confort et de sécurité

Profit

L'élimination de la lacune dans le réseau améliore l'accessibilité de la gare, renforce le trafic piétonnier et cycliste et l'intermodalité (WK 1). Cela permettra d'améliorer la sécurité routière (WK 3) et de réduire l'impact sur l'environnement (WK 4).

État de la planification

1

Étapes de planification à ce jour:

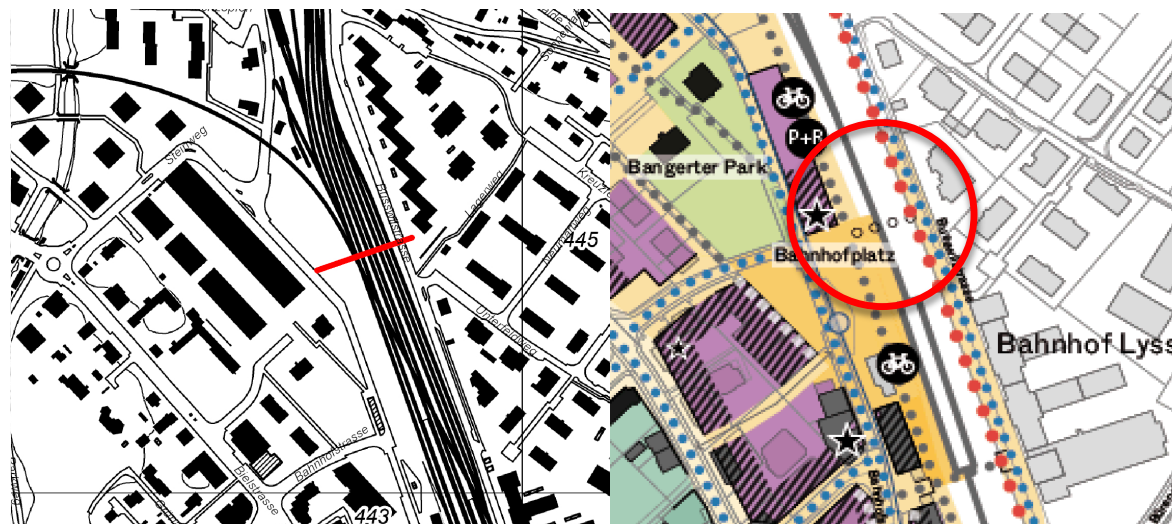
- Plan sectoriel vélo 2035 (2020), besoin d'agir identifié

État de la construction et du financement	
1	
Prochaines étapes de planification:	
- Étude de faisabilité 2021-2022	
- Étude 2022-2024	
- Projet définitif 2025-2026	
Début probable des travaux	Mise en service probable
2027	2028
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	OPC-AIC III; CFF; propriétaires fonciers
Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale
9.5	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR
Répartition des coûts:	
Au sein du périmètre PA:	
- Confédération: probablement 30% à 40%	
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales	
Hors périmètre PA:	
- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales	
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination en cours	Plan sectoriel pour le trafic cycliste
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
-	
Impact sur l'environnement	
-	
Indications quantitatives, documents	
- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021	
- Plan sectoriel vélo 2035 Bienne, État 2020	

## Lyss, passage sous-voies au nord de la gare

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.LV-Ü.6	0371.3.028	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
LV-N-8	–	5 Mobilité douce (MD)	5.1 Mesure individuelle, mobilité douce

carte:



Plan directeur urbanistique Lyss-centre (commune de Lyss, état mai 2020)

### Description et objectif de la mesure

Nouveau passage souterrain au nord du passage souterrain existant pour améliorer la perméabilité à travers la ligne de chemin de fer entre le centre et la place de la Gare et les quartiers Est et la desserte des quais et de la gare routière.

Le nouveau passage souterrain au nord améliore l'accessibilité de la plaque tournante de la gare de Lyss pour le trafic piétonnier et cycliste et soulage le passage souterrain existant à l'espace limité.

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Réseau interconnecté d'itinéraires cyclables sûrs, directs et attrayants
- Augmentation de la part du trafic cycliste dans le trafic global

Lien avec le besoin d'agir:

- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires

Lien avec les stratégies partielles:

- TP et mobilité combinée: développer des plaques tournantes multimodales

### Faisabilité

Pas pertinent

### Profit

Combler les lacunes du réseau renforce le trafic piétonnier et cycliste et l'intermodalité (WK 1) et accroît la sécurité routière (WK 3). L'accessibilité de la gare et du centre de Lyss sera améliorée et le développement du milieu bâti vers l'intérieur sera soutenu (WK 2). La promotion du trafic piétonnier et cycliste réduit l'impact sur l'environnement et l'utilisation du sol (WK 4).

### État de la planification

1

Étapes de planification à ce jour:

- La mesure a été définie dans le Plan directeur PDE Gare de Lyss et dans le Plan directeur urbanistique Lyss-centre ayant force obligatoire pour les autorités.

### État de la construction et du financement

1

Prochaines étapes de planification:

- Évaluation du site optimal, clarification des questions de base / coordination avec les CFF 2022

- Crédit d'étude 2023
- Projet préalable 2023/2024
- Crédit d'engagement, réalisation 2024/2025
- Projet définitif / procédure 2025/2026

Début probable des travaux 2027	Mise en service probable 2028
Responsabilité Commune	Autres acteurs CFF; OPC-AIC III
Coût (en millions de fr.) 8.00	Proposition de subvention communale Infrastructures des transports dans les agglomérations selon art. 62 LR

## Répartition des coûts

## Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

## Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
-------------------------	---

## Coordination en cours

-

## Lien et limites avec d'autres mesures

- Coordination avec le développement en matière de construction dans le PDE (en particulier la zone de restructuration et de densification S-UV.1.17 rue de la gare Lyss, gare routière, chantier CFF avec bâtiment de services / P+R rue de la gare).
- Le raccordement / adaptation des quais est une partie du projet devant être planifiée et réalisée en même temps par les CFF.
- La base pour le traitement du projet est le Concept urbanistique de KM-Mu.3; Lyss, nouvel aménagement de la place de la Gare

## Impact sur l'environnement

Évaluation dans le cadre des prochaines étapes du projet

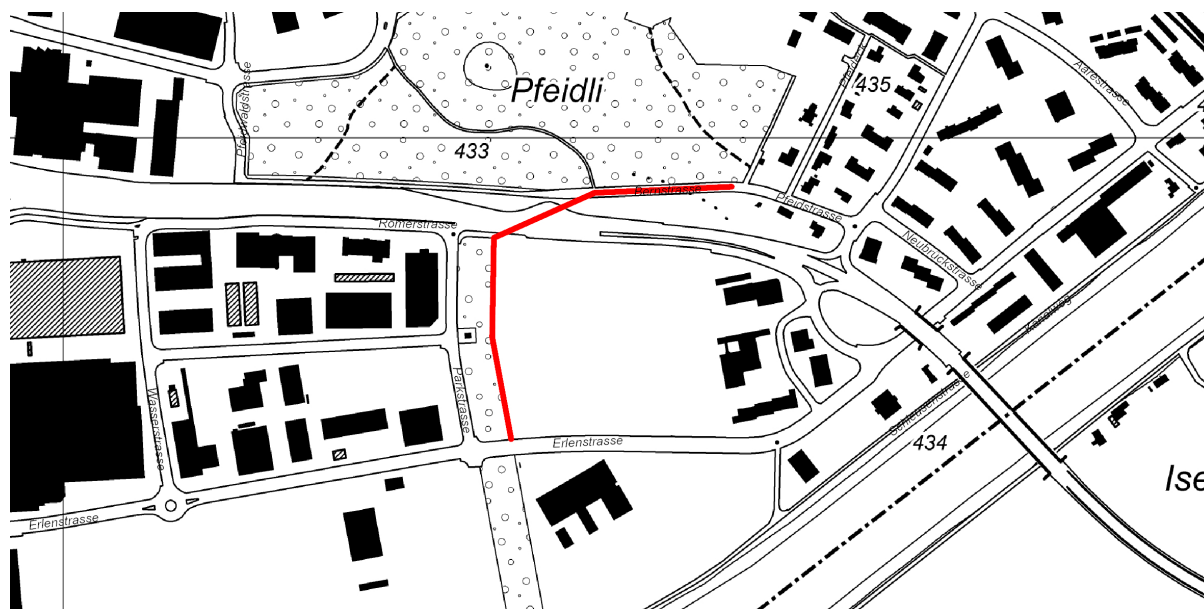
## Indications quantitatives, documents

- Commune de Lyss, Plan directeur urbanistique Lyss-centre, état 2020
- Commune de Lyss, Plan directeur «Transports» Lyss, 2012

**Brügg, lacune du réseau, traversée T6**

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.LV-Ü.9	–	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	5 Mobilité douce (MD)	5.1 Mesure individuelle, mobilité douce

Carte:

**Description et objectif de la mesure**

Dans le cadre du projet de construction du Centre hospitalier régional Bienne, le pôle d'activités du Marais-de-Brügg doit être desservi de manière optimale pour le trafic piétonnier et cycliste.

Une passerelle enjambant la T6 avec un raccordement à l'itinéraire cyclable régionale est prévu pour la connexion au réseau d'itinéraires cyclables de rang supérieur.

Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste:  
lacune dans le réseau n° 95  
Plan régional du réseau de pistes cyclables  
Bienne-Seeland: fiche de mesure M72

**Faisabilité**

Pas pertinent

**Opportunité**

Lien avec la vision d'avenir:

- Réseau cohérent d'itinéraires cyclables sûrs, directs et attrayants
- Augmentation de la part du trafic cycliste dans le trafic total

Lien avec le besoin d'agir:

- Améliorer la desserte du pôle d'activités du Marais-de-Brügg

Lien avec les stratégies partielles:

- Exploiter le potentiel cyclable avec un réseau d'itinéraires différencié
- Itinéraire de confort pour les cyclistes ayant un besoin accru de confort et de sécurité

**Profit**

La réduction des lacunes et des points faibles du réseau renforce le trafic piétonnier et cycliste et l'intermodalité (WK 1) et accroît la sécurité routière (WK 3). L'accessibilité des lieux de destination importants et la qualité des espaces publics seront améliorées et le développement du milieu bâti vers l'intérieur sera soutenu (WK 2). La promotion du trafic piétonnier et cycliste réduit l'impact sur l'environnement et l'utilisation du sol (WK 4).

**État de la planification**

1

## Étapes de planification à ce jour:

- Étude de faisabilité 2020
- Déclaration d'intention (avec masterplan) septembre 2020
- Convention de planification mars 2021

## État de la construction et du financement

1

## Prochaines étapes de planification:

- Concours pour la conception de l'espace libre (2021/2022)
- Modification du plan de zones / édition du plans de quartier
- Avant-projet

Début probable des travaux	Mise en service probable
01.01.2027	31.12.2028
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	OFROU; OPC-AIC III; région
Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale
6.5	Itinéraires cyclables ou chemins de randonnée selon art. 59 et 60 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

## Répartition des coûts

## Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

## Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	–

## Lien et limites avec d'autres mesures

- LV-Ü.10, Brügg, passerelle pour piétons et cyclistes enjambant le canal Nidau-Büren
- L-Gr.3, Brügg, parc riverain et «Erlenpark»

## Impact sur l'environnement

## Doit être clarifié dans l'avant-projet

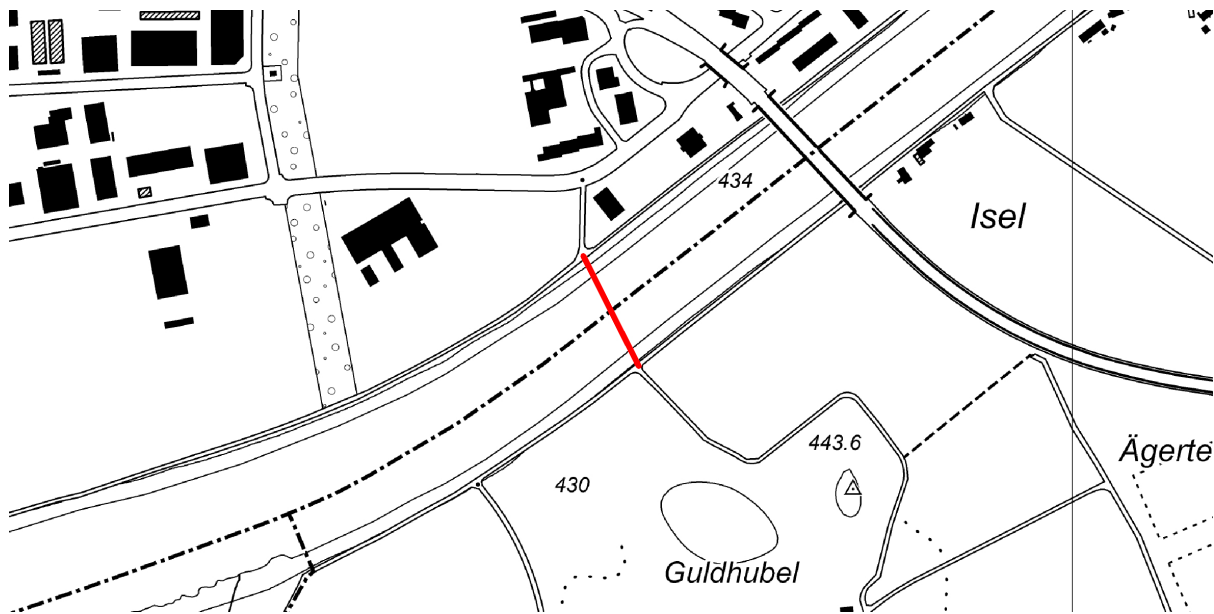
## Indications quantitatives, documents

- Commune de Brügg/Centre hospitalier Bienne S.A., Étude de faisabilité Concept de développement et d'espace ouvert pour la nouvelle construction du Centre hospitalier régional de Bienne à Brügg (2020)
- Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste, 2020
- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021

**Brügg, passerelle pour piétons et cyclistes enjambant le canal Nidau-Büren**

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.LV-Ü.10	–	4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	5 Mobilité douce (MD)	5.1 Mesure individuelle, mobilité douce

Carte:

**Description et objectif de la mesure**

Dans le cadre du projet de construction du Centre hospitalier régional Bienne, le pôle d'activités du Marais-de-Brügg doit être desservi de manière optimale pour le trafic piétonnier et cycliste.

La passerelle relie le site de l'hôpital avec les itinéraires cyclables régionaux le long du canal de Nidau-Büren et en direction d'Aegerten et de Lyss et raccorde les espaces de détente des deux côtés du canal.

Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste:  
lacune dans le réseau n° 95  
Plan régional du réseau de pistes cyclables  
Bienne-Seeland: fiche de mesure M74

**Faisabilité**

Pas pertinent

**Opportunité**

Lien avec la vision d'avenir:

- Réseau cohérent d'itinéraires cyclables sûrs, directs et attrayants
- Augmentation de la part du trafic cycliste dans le trafic total

Lien avec le besoin d'agir:

- Améliorer la desserte du pôle d'activités du Marais-de-Brügg

Lien avec les stratégies partielles:

- Exploiter le potentiel cyclable avec un réseau d'itinéraires différencié
- Itinéraire de confort pour les cyclistes ayant un besoin accru de confort et de sécurité

**Profit**

La réduction des lacunes et des points faibles du réseau renforce le trafic piétonnier et cycliste et l'intermodalité (WK 1) et accroît la sécurité routière (WK 3). L'accessibilité des lieux de destination importants et la qualité des espaces publics seront améliorées et le développement du milieu bâti vers l'intérieur sera soutenu (WK 2). La promotion du trafic piétonnier et cycliste réduit l'impact sur l'environnement et l'utilisation du sol (WK 4).



État de la planification	
1	
Étapes de planification à ce jour:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude de faisabilité 2020</li> <li>- Déclaration d'intention (avec masterplan) septembre 2020</li> <li>- Convention de planification mars 2021</li> </ul>	
État de la construction et du financement	
1	
Prochaines étapes de planification:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concours pour la conception de l'espace libre</li> <li>- Modification du plan de zones</li> <li>- Adaptation du plans de protection des rives selon LRLR</li> </ul>	
Début probable des travaux	Mise en service probable
01.01.2028	31.12.2029
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	OPC-AIC III; Aegerten; région; Centre hospitalier Bienne S.A.
Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale
7.0	Itinéraires cyclables ou chemins de randonnée selon art. 59 et 60 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR
Répartition des coûts	
Au sein du périmètre PA:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Confédération: probablement 30% à 40%</li> <li>- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales</li> </ul>	
Hors périmètre PA:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales</li> </ul>	
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination en cours	–
Lien et limites avec d'autres mesures	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Brügg, lacune du réseau, traversée T6 (LV-Ü.9)</li> <li>- Brügg, parc riverain et «Erlenpark» (L-Gr.3)</li> </ul>	
Impact sur l'environnement	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doit être clarifié dans l'avant-projet</li> </ul>	
Indications quantitatives, documents	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Commune de Brügg/Centre hospitalier Bienne S.A., Étude de faisabilité Concept de développement et d'espace ouvert pour la nouvelle construction du Centre hospitalier de Bienne à Brügg (2020)</li> <li>- Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste, 2020</li> <li>- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021</li> </ul>	



**Organe de coordination régional «Trafic cycliste»**

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.LV-Ü.11	–	4e génération	AvE
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	5 Mobilité douce (MD)	5.1 Mesure individuelle, mobilité douce

Carte

## Description et faisabilité

Avec le Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, il existe un réseau d'itinéraires étendu avec un besoin d'action et un catalogue de mesures.

Afin de soutenir la mise en œuvre des mesures, un organe de coordination régional «Trafic cycliste» sera mis en place et chargé des tâches suivantes:

- Élaboration de bases de planification pour les communes (p. ex. normes pour les itinéraires cyclables)
- Conseil et soutien aux communes, notamment en ce qui concerne la planification des itinéraires intercommunaux
- Concept de signalisation et communication pour les itinéraires cyclables
- Mise à jour du catalogue de mesures du plan du réseau de pistes cyclables
- Contrôle de la mise en œuvre et suivi de de l'impact

## Opportunité et profit

Pas pertinent

## État de la planification

Pas pertinent

Début probable des travaux

Pas pertinent

Mise en service probable

Pas pertinent

Responsabilité

Région

Autres acteurs

Communes

Coût (en millions de fr.)

0.2

Proposition de subvention communale

–

État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination réglée

–

Lien et limites avec d'autres mesures

- LV-Ü.12 Concept de signalisation et de communication pour les itinéraires cyclables

Indications quantitatives, documents

- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021

---

## Concept de signalisation et de communication pour les itinéraires cyclables

---

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.LV-Ü.12		4e génération	BvE
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		5 Mobilité douce (MD)	5.1 Mesure individuelle, mobilité douce

---

Carte

---

### Description et faisabilité

Une signalisation claire et compréhensible des itinéraires cyclables est essentielle pour le trafic cycliste. Un concept de signalisation et de communication pour les principaux itinéraires du trafic quotidien vise à promouvoir le trafic cycliste. Dans un premier temps, un concept de signalisation pour le cœur de l'agglomération sera mis en œuvre. Une extension à l'ensemble de l'agglomération doit être envisagée dans un deuxième temps.

---

### Opportunité et profit

Pas pertinent

---

### État de la planification

Pas pertinent

---

### Début probable des travaux

Pas pertinent

---

### Mise en service probable

Pas pertinent

---

### Responsabilité

Région

---

### Autres acteurs

Communes

---

### Coût (en millions de fr.)

0.1

---

### Proposition de subvention communale

–

---

### Coût (en millions de fr.)

Coordination réglée

---

### Proposition de subvention communale

–

---

### Lien et limites avec d'autres mesures

- LV-Ü.11 Organe de coordination régional «Trafic cycliste»

---

### Indications quantitatives, documents

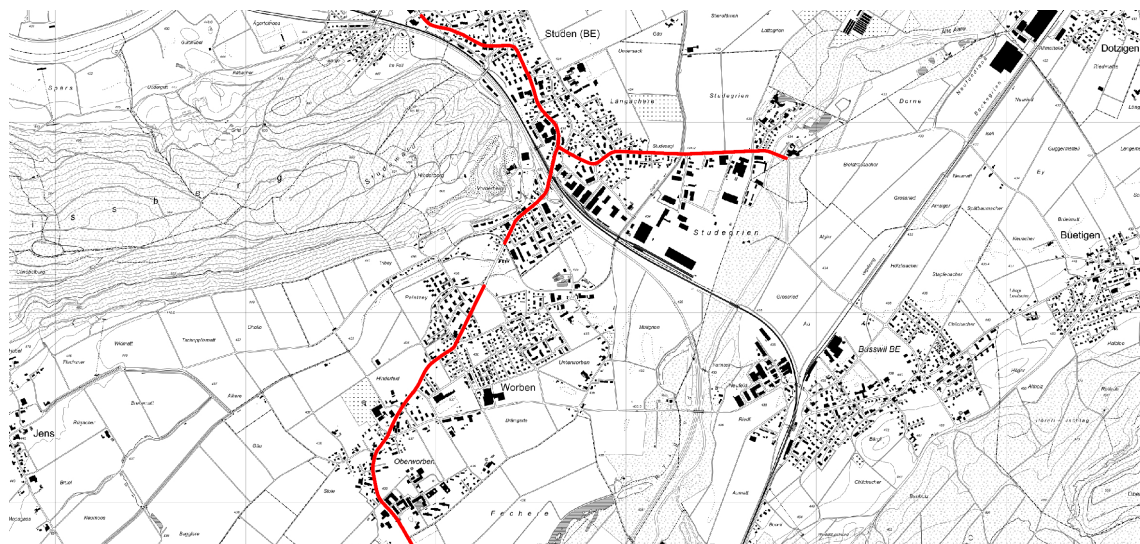
- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland (2020)

---

## Studen-Worben, valorisation de la traversée des localités

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-Auf.1	0371.3.014	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
MIV-O-3.02, MIV-O-3.03 –		3 Valorisation / sécurité de l'espace routier	3.2 Tronçon routier

Carte:



### Description et objectif de la mesure

Selon l'analyse des points faibles, les routes cantonales du corridor Studen-Worben présentent des lacunes en matière de sécurité et de conception et ne satisfont pas aux normes cantonales.

Un concept opérationnel et conceptuel est en cours d'élaboration pour la traversée de Studen et Worben. Sur cette base, un projet routier est élaboré et une procédure de planification routière est mise en œuvre. Le concept opérationnel et conceptuel suit l'idée d'une coexistence de tous les usagers de la route. Des mesures sont prévues pour le trafic piétonnier et cycliste.

### Coûts:

Traversée de Studen	4 millions de fr.
Traversée de Worben	3 millions de fr.

### Faisabilité

Pas pertinent

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Flux de trafic fluide et compatibilité du trafic avec les zones d'habitation
- Les routes avec une qualité d'habitat et de vie restreinte à ce jour sont délestées, les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites

Lien avec le besoin d'agir:

- Adapter les sections des rues et concevoir les espaces routiers plus compatibles avec l'habitat

Lien avec les stratégies partielles:

- TIM et réseau routier: concevoir le trafic de manière compatible et sûre; Les principaux axes des communes sont axés sur l'habitat
- Trafic piétonnier et cycliste: améliorer les conditions de coexistence
- Habitat: renforcer les zones du centre

### Profit

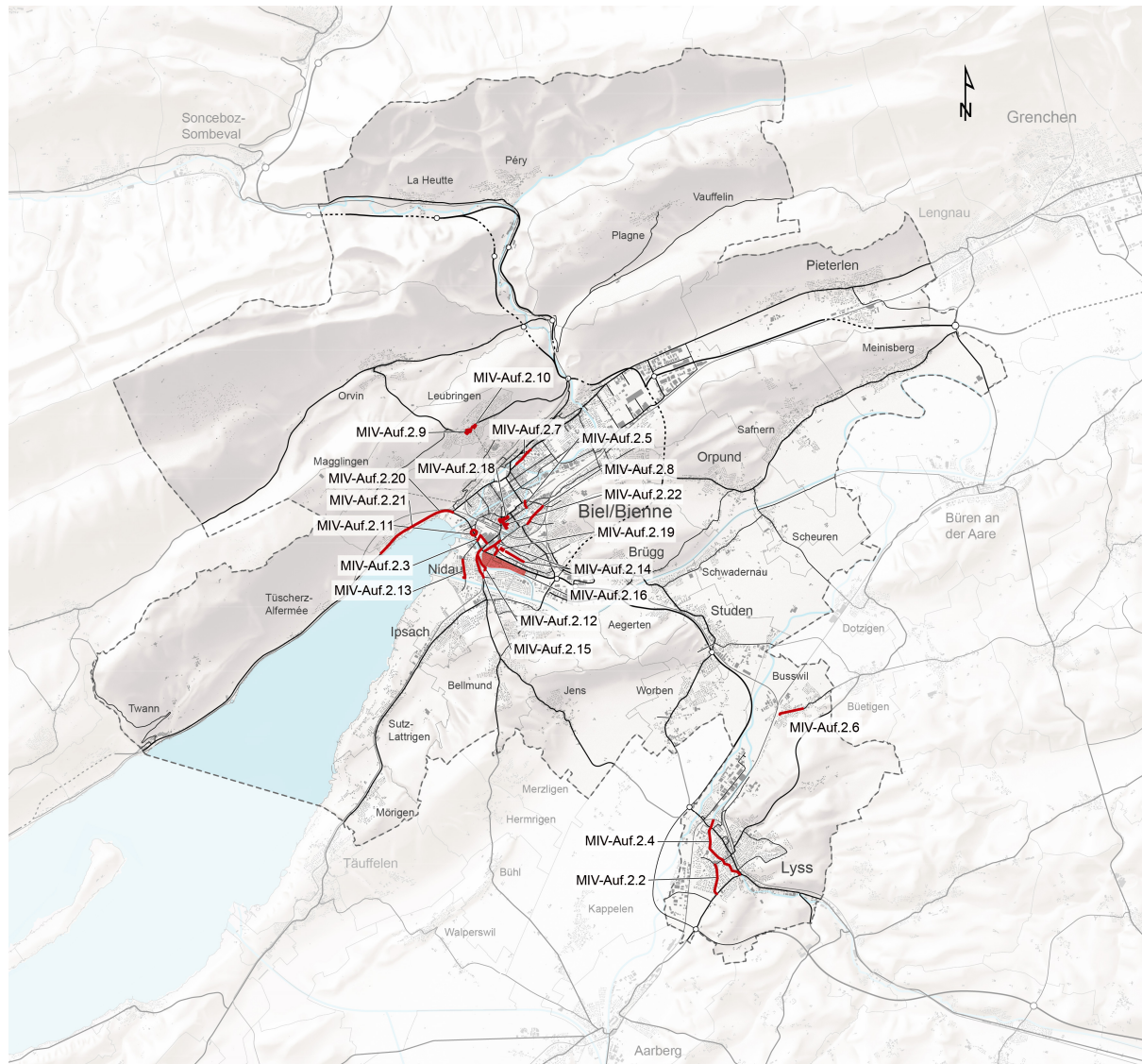
Les concepts opérationnels et conceptuels adaptés aux conditions optimisent le système global des transports et valorisent l'espace routier. Les conditions du trafic piétonnier et cycliste ainsi que des transports publics sont améliorées (WK 1), la sécurité subjective du trafic est augmentée (WK 3) et les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites (WK 4). Cela permet d'optimiser les capacités en matière de transports et soutient la densification vers l'intérieur dans les alentours (WK 2).

État de la planification	
1 Avant-projet	
État de la construction et du financement	
Prochaines étapes de planification:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avant-projet 2021</li> <li>- Projet de plan de routes et dépôt public du plan de routes 2021/22</li> <li>- Octroi de permis de construire (plan de routes) et crédit d'exécution 2022</li> </ul>	
Début probable des travaux	Mise en service probable
01.01.2022	01.01.2023
Responsabilité	Autres acteurs
OPC-AIC III	Communes
Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale
7.0	
Répartition des coûts	
Au sein du périmètre PA:	
Confédération: probablement 30% à 40%	
Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales	
Hors périmètre PA:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales</li> </ul>	
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	–
Lien et limites avec d'autres mesures	
–	
Impact sur l'environnement	
–	
Indications quantitatives, documents	
Surface / TJM prévu dans 15 ans:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Traversée de Studen: 10'800 m<sup>2</sup> / env. 12'500 véhicules</li> <li>- Traversée de Worben: 36'000 m<sup>2</sup> / env. 9'000 véhicules</li> </ul>	

## Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Valorisation / sécurité de l'espaces routier, horizon A

CRTU n°	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-Auf.2	–	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°		Catégorie	
–		3 Valorisation / sécurité de l'espace routier	3.4 Mesures forfaitaires VSR

Carte:



### Description

La série de mesures vise à réaménager des routes communales et cantonales présentant des déficits en termes de sécurité et d'aménagement. Des concepts d'exploitation et d'aménagement (CEA) visent à accroître la sécurité routière objective et subjective, à améliorer la coexistence entre les usagers de la route ainsi qu'à accroître la qualité de vie et de séjour le long des espaces routiers.

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti

Lien avec le besoin d'agir:

- Adapter les sections de routes et concevoir les espaces routiers de manière supportable pour le milieu bâti

Lien avec la stratégie partielle:

### Profit

Améliorer les concepts d'exploitation et de conception en fonction du lieu ainsi que le système global du trafic et les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour les TP (WK 1). En combinaison avec la valorisation des espaces routiers, cela soutient l'urbansation interne (WK 2), accroît la sécurité routière subjective (WK 3) et

- TIM et réseau routier: aménager le réseau réduit les nuisances sonores et atmosphériques routier de façon sûre et supportable; concevoir (WK 4).  
les axes principaux dans la localité de façon axée sur le milieu bâti
  - Trafic piétonnier et cycliste: améliorer les conditions de coexistence
  - Milieu bâti: renforcer les secteurs centraux
- 

Coût global

50.3 millions de fr.

---

Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

Confédération: probablement 30% à 40%

Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales
- 

Indications quantitatives, documents

—

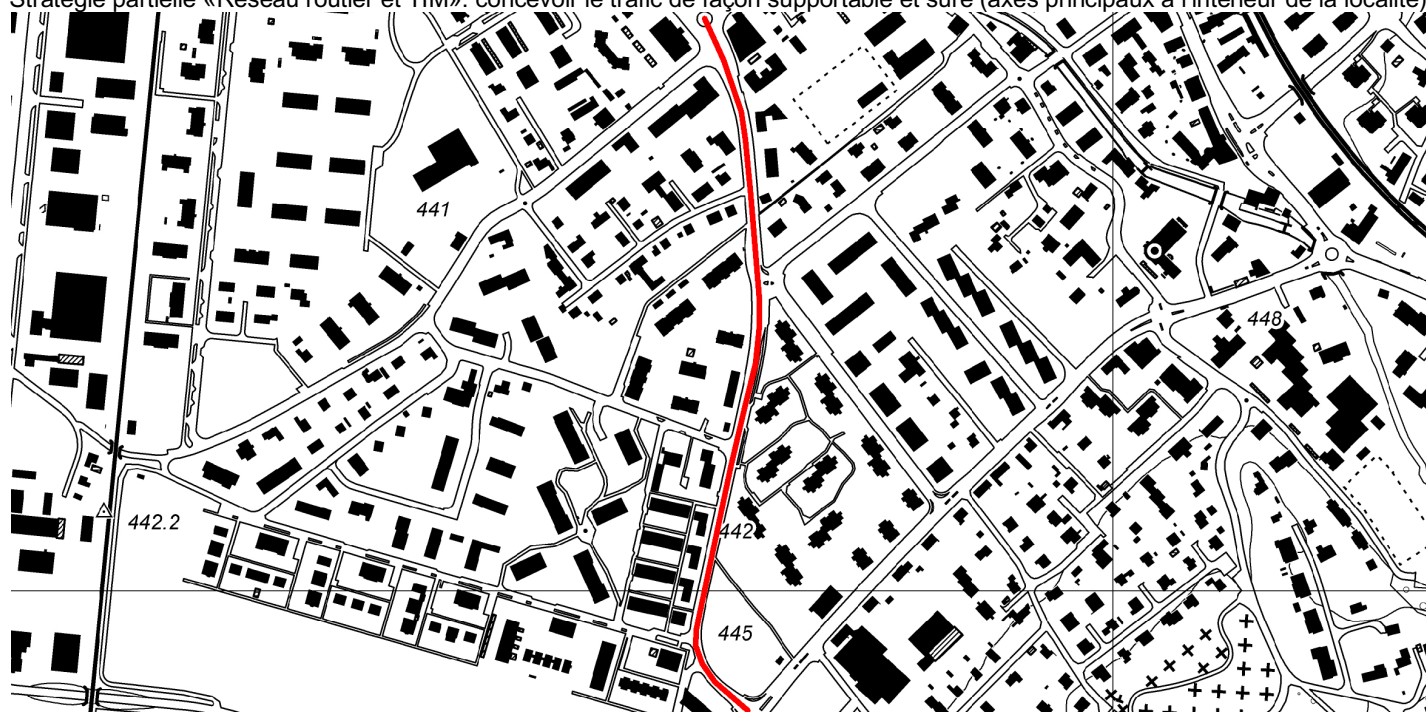
---



PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.2.2	–	–	–	<b>Lyss, Aarbergstrasse</b>

**Brève description** Réaménagement de l'espace routier axé sur le milieu bâti en vue de modérer le trafic, Amélioration des conditions pour le trafic piétonnier et cycliste, ainsi qu'accroissement de la qualité de séjour et d'habitat, et de la sécurité routière (traversée d'un important chemin d'école).  
La conception axée sur le trafic de l'ancienne route cantonale ne correspond plus à sa fonction actuelle de route communale; les nuisances sonores atteignent un seuil critique. Le réaménagement s'accorde avec les tronçons de routes déjà réaménagés au centre de Lyss (Bielstrasse, Hauptstrasse, Marktplatz, tronçon Aarbergstrasse jusqu'au giratoire ESAG) et adopte les principes d'aménagement y afférents.

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axes principaux à l'intérieur de la localité)



Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Lyss	Commune	Riverains, Services industriels	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	6'600	1.50	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

Lancement de la mesure à l'horizon A: 2024-2027; à l'horizon B: 2028-2031; à l'horizon C: dès 2032

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.2.3	–	–	–	<b>Biel/Bienne, rue M.-Chipot et rue J.-Aberli</b>

**Brève description** Réaménagement et valorisation des espaces routiers et places en tant qu'accès attrayants à la gare pour le trafic piétonnier et cycliste. La rue M.-Chipot fait partie de l'itinéraire cyclable régional important (itinéraire direct et de confort) entre la rive droite du lac de Biemme et la gare de Biemme. Une place publique d'une grande qualité de séjour sera créée devant l'entrée principal du nouveau Campus Biel/Bienne de la Haute école spécialisée bernoise (BFH).  
Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux)



Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne	Commune	OPC-AIC III	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	8'500	4.00	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

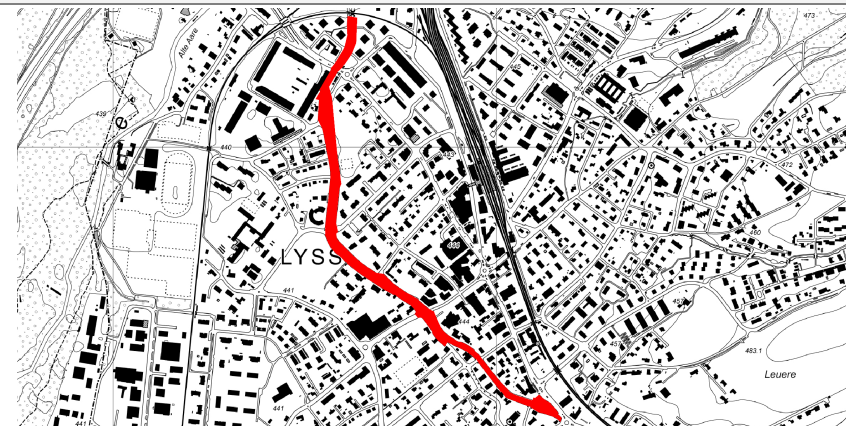


PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.2.4	–	–	–	<b>Lyss, espace routier le long du cours d'eau Lyssbach</b>

**Brève description**

Réaménagement des espaces routiers axée sur le milieu bâti des deux côtés du Lyssbach, afin d'améliorer les conditions pour le trafic piétonnier et le trafic cycliste ainsi que pour accroître la qualité de séjour et d'habitat et la sécurité routière (important chemin d'école le long du Lyssbach).

L'espace des eaux du Lyssbach constitue l'épine dorsale verte de la commune et structure le centre de Lyss en tant qu'élément linéaire. Compte tenu du développement projeté pour le centre, et de l'urbanisation interne basée sur le plan directeur urbanistique «Lyss-centre», l'espace des eaux du Lyssbach joue un rôle central en tant qu'espace vert de proximité. Le cours d'eau est lié au quartier et sert d'espace de séjour et de détente important pour la population. Il se caractérise par un aspect spatial diversifié public et végétalisé, une zone riveraine accessible et divisée en deux parties adéquate pour la détente ainsi que par des rues peu fréquentée par le TIM. Les murs de soutènement ont déjà fait l'objet d'un assainissement onéreux. Il s'agit désormais de valoriser les espaces routiers et places. La mesure est harmonisée avec le Parc municipal de Lyss (L-Gr.2).



Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûr (quartiers et localités).

Stratégie partielle «Urbanisation et paysage»: garantir et valoriser des espaces libres et verts dans le milieu bâti.

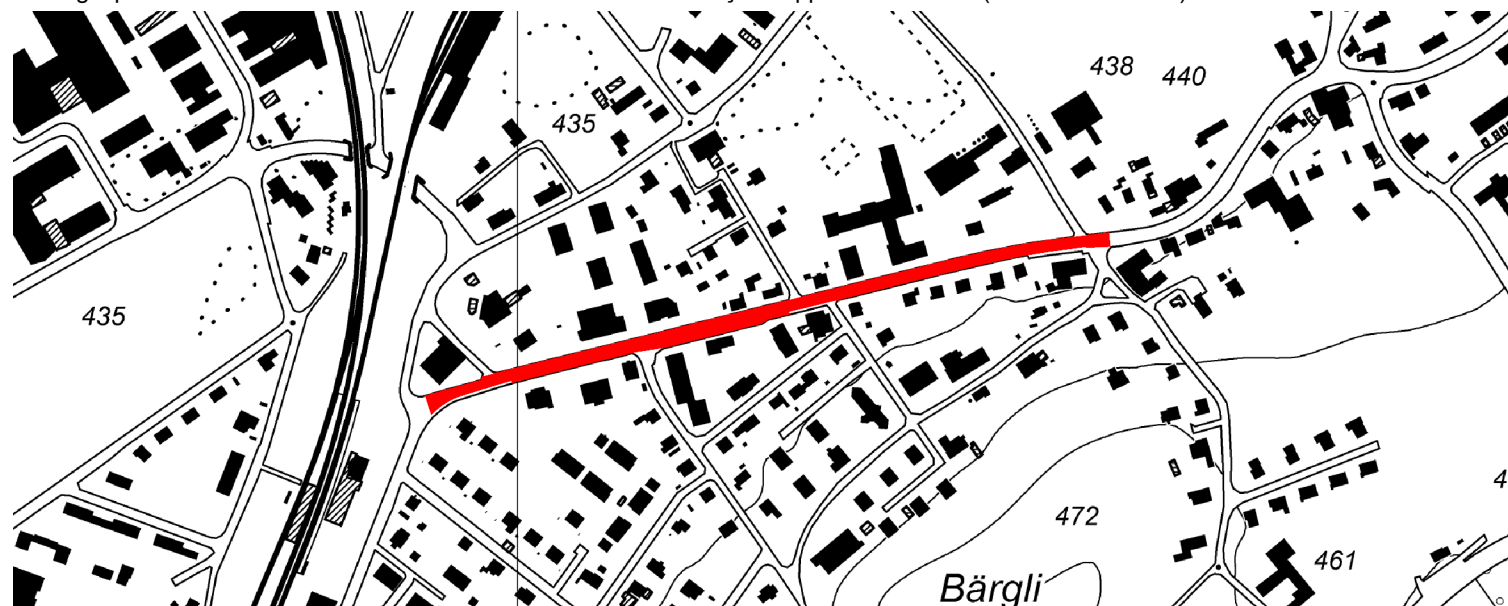
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Lyss	Commune	OPC-AIC III; Syndicat de communes Lyssbach; Riverains, services industriels	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	11'000	1.5	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A							
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre					
BBS.MIV-Auf.2.5	–	–	–	<b>Biel/Bienne, rue de l'Allée, tronçon nord</b>					
Brève description	<p>Réaménagement de l'espace routier, sens unique pour le TIM et suppression des places de stationnement longitudinales, afin de valoriser l'espace pour le trafic piétonnier et cycliste.</p> <p>La liaison fait partie d'un itinéraire de confort régional selon le Plan régional du réseau de pistes cyclables et constitue un chemin d'école important. La mesure est harmonisée avec la réalisation d'un lotissement urbanistique et architectonique de grande valeur à affectations mixtes sur l'aire limitrophe de la rue du Breuil (mesure BBS.S-UV.1.1).</p> <p>Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (quartiers et localités)</p>								
									
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR	
Bienne	Commune	–	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	2'000	1.5	Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.2.6	–	–	–	<b>Lyss, rue de la Gare à Busswil</b>

**Brève description** La rue de la Gare est transférée du Canton à la commune. L'espace routier est déconstruit en fonction de l'affectation actuelle et aménagé de façon attrayante pour le trafic piétonnier et cycliste. Hormis l'accroissement de la sécurité routière, la qualité de séjour doit être sensiblement améliorée dans cet espace routier central de Busswil attenant au secteur de la gare comprenant des prestataires de services et des installations scolaires.

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux)



Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Lyss	Commune	OPC-AIC III	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	10'000	1.2	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.2.7	–	–	–	<b>Biel/Bienne, rue Georg-Friedrich-Heilmann, tronçon «Rue Bubenberg – rue de Boujean»</b>

**Brève description** Réaménagement de l'espace routier avec suppression des places des stationnement longitudinales, bandes polyvalentes (zone médiane), arrêts sur chaussée, pistes cyclables séparées des deux côtés et chemins pédestres ombragés séparés par des rangées d'arbres. Le réaménagement vise à renforcer le caractère de boulevard de l'axe principal urbain, la priorisation des bus et accroître la sécurité routière pour le trafic piétonnier et cycliste.

La mesure remplit les objectifs d'efficacité selon le Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée à titre de de MaC par la Confédération et figure donc dans le PA4 (cf. chap. 7.6, du rapport principal et carte 7.7 du rapport principal).

La mesure est harmonisée avec:

- Réaménagement de la rue G.F.-Heilmann, partie 1 (code ARE 0371.2.006)
- MaC Branche Est, tronçon BN 2, rue de Boujean

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axes principaux à l'intérieur de la localité)

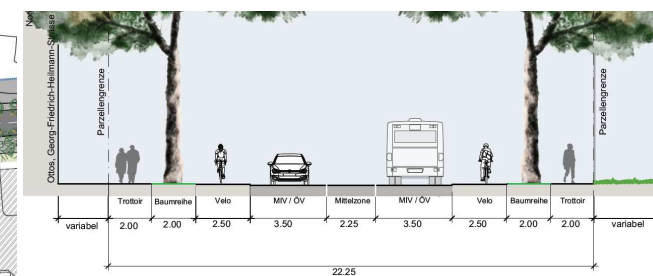


Fig.: étude conceptuelle / exploitation et conception de l'axe nord (metron 2020)

Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne	Commune	–	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	9'000	4.0	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.2.8	–	–	–	<b>Bienne, rue de Madrets, tronçon «Chemin Albert-Galeer – place du Breuil»</b>

Brève description Réaménagement de l'espace routier avec régime 30 km/h et zone médiane, valorisation de deux places publiques (suppression des places de stationnement) et rangées d'arbres pour végétaliser l'espace et atténuer la chaleur. Le réaménagement souligne le caractère central de l'espace routier, réduit l'effet de coupure, facilite les traversées et bifurcations et améliore la coexistence entre les divers usagers de la route.

La mesure remplit les objectifs d'efficacité selon le Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée à titre de de MaC par la Confédération et figure donc dans le PA4 (cf. chap. 7.6, du rapport principal et carte 7.7 du rapport principal).

La mesure est harmonisée avec:

- Réaménagement de la place de la Croix, secteur ouest de la place et de la rue (code ARE 0371.2.055)
- Réaménagement de la place de la Croix partie 2 (MIV-Auf.2.18)
- Réaménagement de la rue de Madrets (MIV-Auf.2.8, AP4)
- MaC Branche Est, tronçons BMa1 Rue de Madrets et BMa9 Place des Pianos / Rue de Breuil

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axes principaux à l'intérieur de la localité)

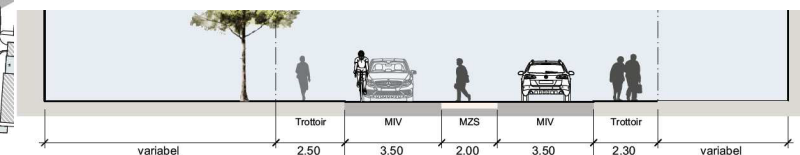
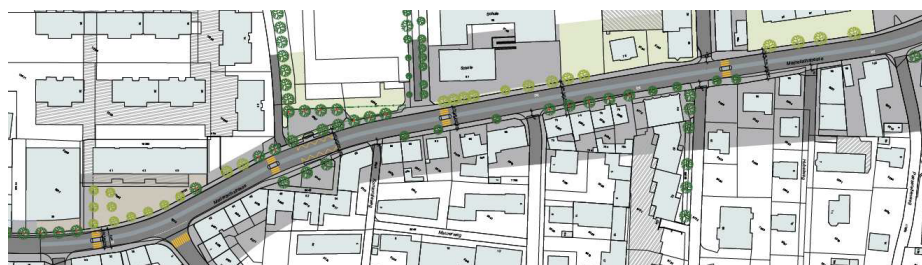


Fig.: étude conceptuelle / exploitation et conception de l'axe nord (metron 2020)

Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne	Commune	–	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	10'000	5.0	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR



PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.2.9	–	–	–	<b>Evilard, place de la Mairie et parc</b>

Brève description Réaménagement des espaces routiers et de la place au centre du village avec mesures de modération du trafic, places de stationnement de courte durée, zones de séjour attrayantes et végétalisation. La mesure fait partie de la 2<sup>e</sup> étape de valorisation du centre du village et complète le réaménagement de la route cantonale (1<sup>re</sup> étape) qui sera réalisée en 2022.

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux).

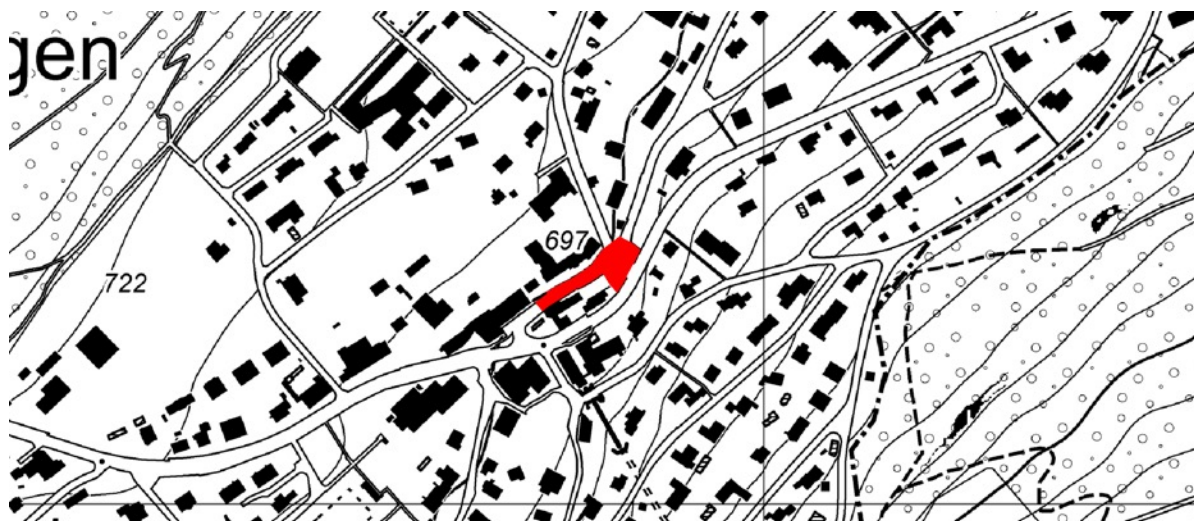


Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Evilard	Commune	OPC-AIC III	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	3400	1.6	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

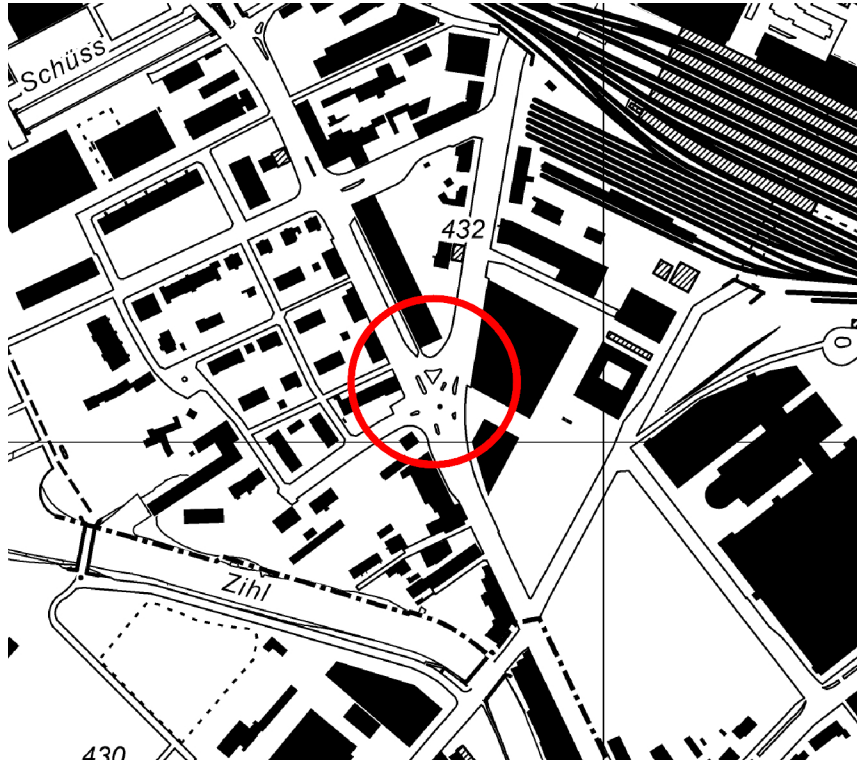
PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.2.10	–	–	–	<b>Evilard, Chemin des Ages und Place panoramique</b>

Brève description Réaménagement des espaces routiers et de la place au chemin des Ages avec mesures de modération du trafic, places de stationnement de courte durée, zones de séjour attrayantes et végétalisation. La mesure fait partie de la 2<sup>e</sup> étape de valorisation du centre du village et complète le réaménagement de la route cantonale (1<sup>re</sup> étape) qui sera réalisée en 2022.

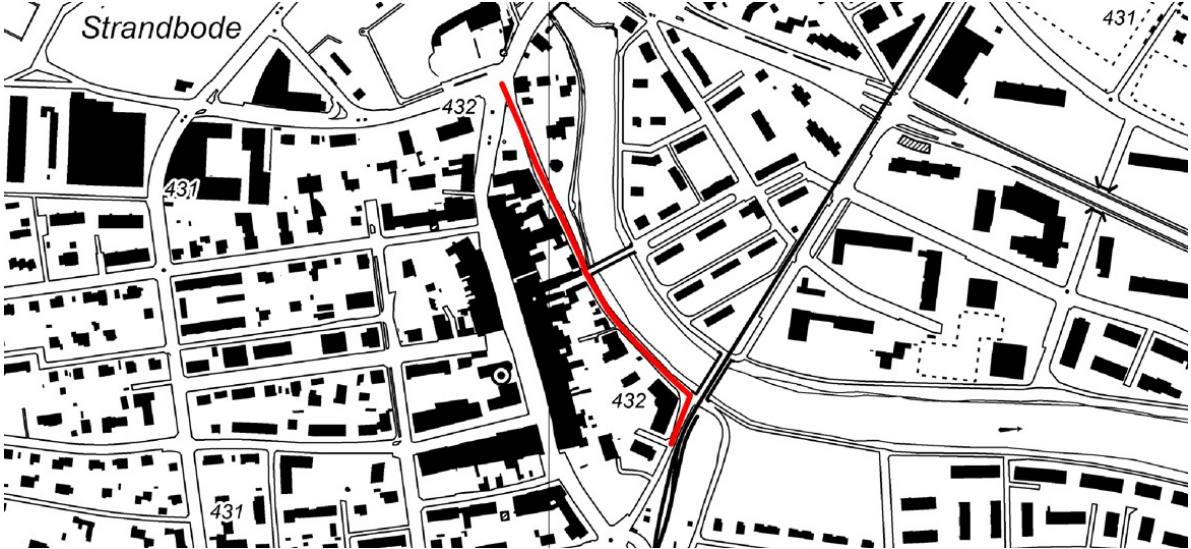
Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux).

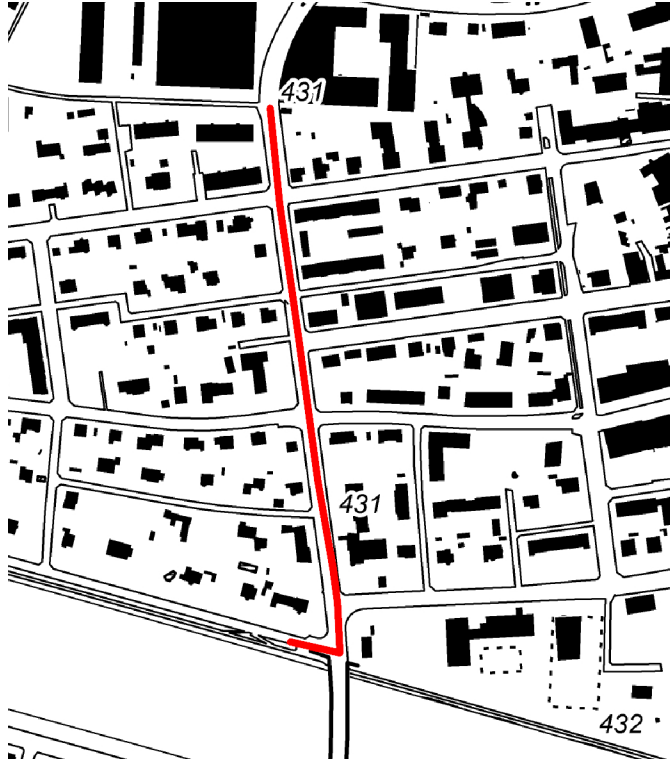


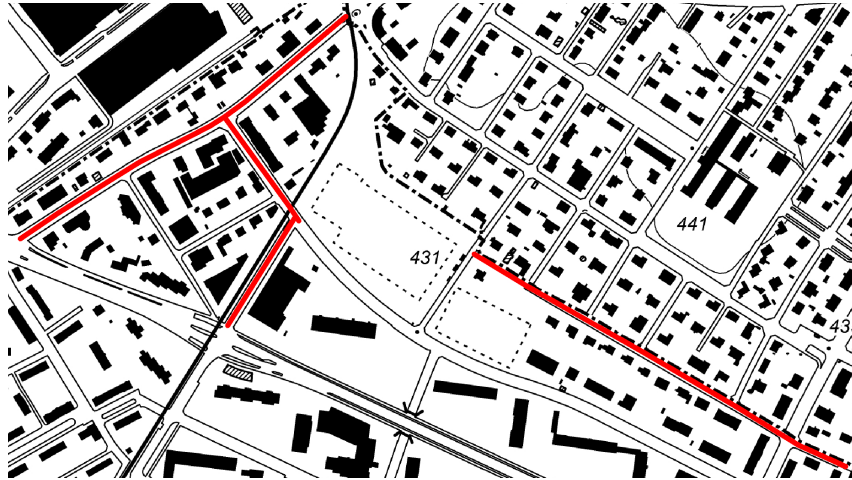
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Evilard	Commune	OPC-AIC III	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	1000	0.9	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

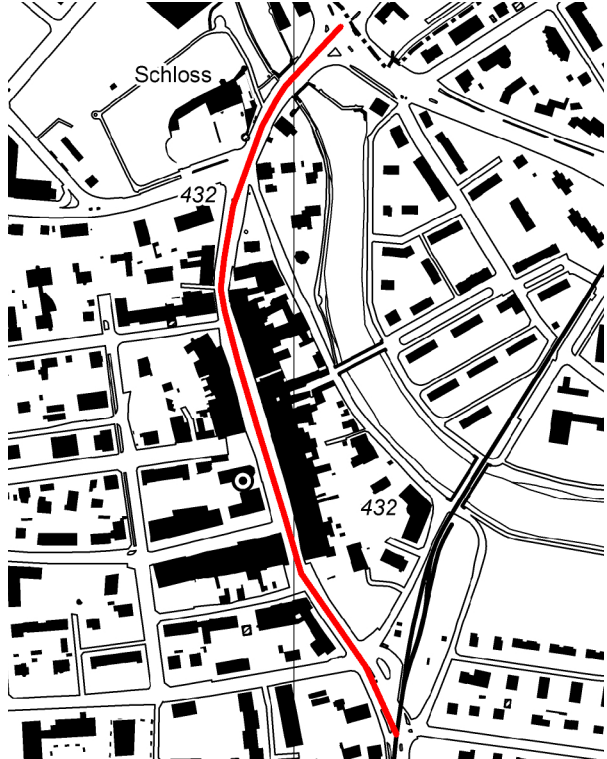
PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.MIV-Auf.2.11	–	–	–	<b>Bienne, place J.-J.-Rousseau</b>				
Brève description	<p>Après l'abandon du projet de branche Ouest de l'A5, la route en surface entre le Marais-de-Brügg, la place Guido-Müller et le faubourg du Lac demeure, et doit être réaménagée de façon supportable. Dans ce but, on élabore un concept d'exploitation et d'aménagement pour l'ensemble de l'axe qui sera mis en œuvre par étapes. La place J.-J.-Rousseau joue un rôle central en tant qu'élément de liaison entre l'axe de transit «Route de Berne – Route de Neuchâtel» et la rue d'Aarberg qui, à titre d'axe urbain, relie le centre-ville de Bienne avec les zones de détente du lac et le centre de Nidau.</p> <p>La place J.J.-Rousseau doit être réaménagée en priorité.</p> <p>Mesures:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité de séjour</li> <li>- Amélioration des liaisons pour le trafic cycliste (sécurité et attrait) le long et à travers l'axe de circulation principal</li> <li>- Amélioration de la transparence et des possibilités de traverser pour le trafic piétonnier</li> <li>- Amélioration du flux de circulation</li> <li>- Amélioration de la priorisation des bus et de la lisibilité des arrêts de bus</li> </ul> <p>La mesure doit être harmonisée avec la gestion du trafic sur l'axe ouest Bienne-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2).</p> <p>Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axe principal à l'intérieur de la localité)</p>							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne	Commune	OPC-AIC III	Coordination en cours	–	Superficie en m <sup>2</sup>	5'000	3.0	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR



PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.MIV-Auf.2.12	–	–	–	<b>Nidau, Zihlstrasse</b>				
Brève description	<p>Concept d'exploitation et d'aménagement en vue de modérer le trafic et de valoriser la Zihlstrasse entre le nœud routier de la route Principale//Schlossstrasse et la place de la Gare.</p> <p>Mesures:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modération du trafic à la Zihlstrasse avec transformation en une zone de rencontre</li> <li>- Interdiction du TIM à la Zihlstrasse vers le passage à la place de la Gare avec une nouvelle place de manœuvre</li> <li>- Réglementation pour les riverains afin d'éviter le trafic de recherche de places de stationnement étranger au quartier</li> <li>- Réduction des places de stationnement avec réglementation de stationnement pour les commerces et les artisans ainsi que pour les immeubles limitrophes</li> <li>- Amélioration de la qualité de séjour avec des espaces verts supplémentaire et le chemin de rive de la Thielle</li> </ul> <p>Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux).</p>							
								
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Nidau	Commune	OPC-AIC III	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	4'000	1.4	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR


PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.MIV-Auf.2.13	–	–	–	<b>Nidau, Dr.-Schneider-Strasse</b>				
Brève description	<p>Concept d'exploitation et d'aménagement pour la Dr.-Schneider-Strasse entre la Schlossstrasse et le canal Nidau-Büren en vue d'une meilleure coexistence de tous les usagers de la route et d'une meilleure qualité de séjour.</p> <p>Mesures:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction de la chaussée</li> <li>- Bandes longitudinales de couleur et marquage des nœuds routiers</li> <li>- Ralentisseurs partiels horizontaux pour réduire la vitesse du TIM</li> <li>- Trottoirs continus aux débouchés des routes</li> <li>- Bordures de trottoirs abaissées aux traversées importantes telles que les passages pour piétons, afin d'améliorer un passage sans obstacles</li> <li>- Bordures de trottoirs abaissées pour faciliter la circulation aux croisements (bus-poids lourds)</li> <li>- Réduction des places de stationnement pour le TIM</li> <li>- Accès satisfaisant et sûr à l'arrêt de bus du chemin de la Plage</li> <li>- Pose de dalles en béton des deux côtés pour l'arrêt de bus du chemin de la Plage</li> <li>- Aménagement de l'espace routier avec des arbres et d'autres éléments</li> <li>- Possibilités supplémentaires de s'asseoir</li> </ul> <p>Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire prioritaire supralocal à titre d'alternative au TIM et TP avec standard d'aménagement élevé</p> <p>Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux)</p> <p>Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: la mesure est comprise dans un corridor pour examiner les itinéraires prioritaires selon le Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. Il faut tenir compte de manière adéquate des exigences qui y sont liées.</p>							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Nidau	Commune	OPC-AIC III: OPC-CEP; TPB Bienne	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	4'500	2.0	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.MIV-Auf.2.14	–	–	–	<b>Nidau, Gurnigel-, Kelten- et Guglerstrasse</b>				
Brève description	<p>Concept d'exploitation et d'aménagement pour les axes Gurnigel-, Kelten- et Guglerstrasse pour protéger le quartier ainsi qu'en faveur du trafic piétonnier et cycliste.</p> <p>Mesures:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fermeture de la sortie T6 pour le TIM à partir de la route de Berne via la Guglerstrasse</li> <li>- Signalisation contraignante «Bifurcation à droite» sur la Keltenstrasse au nœud routier avec la Bielstrasse</li> <li>- Élargissement de la zone 30 km/h existante</li> <li>- Zone de rencontre à la Grenzstrasse</li> <li>- Nouvelle signalisation des itinéraires sans trafic de la route principale en direction de Neuchâtel et de Berne via la Gurnigelstrasse</li> <li>- Réglementation pour les riverains à la Gurnigelstrasse ouest</li> <li>- Nouvelle bande cyclable à la Gurnigelstrasse ainsi qu'amélioration des accès au nœud routier du giratoire de la rue de Morat et du nœud routier Gurnigel-/Bernstrasse pour le trafic cycliste</li> <li>- Élargissement du chemin à l'extrémité sud de la Gurnigelstrasse</li> <li>- Nouvelle répartition de l'espace routier à la Keltenstrasse (entre Bernstrasse et Bielstrasse) avec élargissement de la chaussée ou introduction d'un sens unique en faveur du trafic piétonnier et cycliste (itinéraire cyclable prioritaire).</li> </ul> <p>Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux)</p>							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Nidau	Commune	Ville de Bienne	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	5'850	1.6	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.MIV-Auf.2.15	–	–	–	<b>Nidau, traverse de la localité</b>				
Brève description	<p>L'axe principal traversant la Vieille Ville de Nidau (Stedtli) est marqué par un TIM élevé (16'000 trajets/jour) et des places de stationnement longitudinales. La sécurité et l'attrait pour le trafic piétonnier et cycliste sont insatisfaisants, de même que la qualité de séjour.</p> <p>Mesures:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conception sûre et supportable de la traversée de la localité de Nidau</li> <li>- Optimisation de la sécurité routière pour le trafic piétonnier et cycliste</li> <li>- Garantie de la stabilité des horaires pour les TP</li> </ul> <p>Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux)</p>							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Nidau	OPC-AIC III	Commune	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	11'000	3.5	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.MIV-Auf.2.16	–	–	–	<b>Nidau, modération du trafic dans le quartier Hofmatte - Lysstrasse</b>				
Brève description	<p>Accroissement de la sécurité routière et meilleure qualité de séjour par l'introduction d'un régime 30 km/h dans le quartier Hofmatte et à la Lysstrasse.</p> <p>Mesures:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Introduction d'un régime 30 km/h</li> <li>- Zone de rencontre à la Lysstrasse et à la Gotthelfstrasse (à hauteur de l'école et des écoles enfantines)</li> <li>- Garantie des accès à la place de jeux de la Thielle (Reckweg/Guglerstrasse/Lysstrasse) et de Hofmatte Barbenweg (déplacement vertical des bornes aux sorties)</li> <li>- Réaménagement routier à la Keltenstrasse en faveur du trafic piétonnier et cycliste (itinéraire cyclable prioritaire entre la Thielle et la route de Berne)</li> <li>- Amélioration ponctuelle du confort pour la traversée cycliste Hofmatte-Gurnigelstrasse</li> </ul> <p>Stratégie partielle « Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axe principal à l'intérieur de la localité)</p>							
								
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Nidau	Commune	–	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	14'000	1.2	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR



PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A							
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre					
BBS.MIV-Auf.2.18	LV-N-02	–	0371.2.055	<b>Biel/Bienne, place de la Croix, partie 2</b>					
Brève description	Le centre de Madretsch assume un rôle important de centre d'approvisionnement. Perturbé massivement par le trafic routier, il fait partie des zones problématiques de Bienne en termes d'urbanisme. En combinaison avec la branche Est de l'A5, il s'offre désormais une chance de valoriser globalement la place de la Croix par des améliorations en faveur des TP ainsi que du trafic piétonnier et cycliste ainsi qu'en l'aménageant en lieu de rencontre et centre de quartier.								
Mesures:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'une place publique avec une grande qualité de séjour</li> <li>- Accroissement de l'attrait en tant que plaque tournante multimodale</li> <li>- Désenchevêtrement et optimisation des flux de circulation</li> <li>- Amélioration de la lisibilité des arrêts de bus</li> <li>- Amélioration des liaisons pour le trafic cycliste (sécurité et attrait), transparence accrue pour le trafic piétonnier</li> </ul>								
	La mesure remplit les objectifs d'efficacité selon le Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée à titre de de MaC par la Confédération et figure donc dans le PA4 (cf. chap. 7.6, du rapport principal et carte 7.7 du rapport principal).								
	La mesure est harmonisée avec:								
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liaison cycliste Port – Nidau – Bienne-centre (LV-Ü.7.6, code ARE 0371.3.030)</li> <li>- Réaménagement de la place de la Croix, ouest de la place et secteur routier (LV-Ü.7.13, code ARE 0371.2.055)</li> <li>- Réaménagement de la rue de Madretsch (MIV-Auf.2.8) et de la route de Brügg (MIV-Auf.2.22)</li> </ul>								
									
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR	
Bienne	Commune	–	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	4'900	4.9	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR	

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.MIV-Auf.2.19	–	–	–	<b>Biel/Bienne, place de la Thielle</b>				
Brève description	<p>En raison de sa situation centrale et de l'arrêt de bus, la place de la Thielle a une fonction importante dans le quartier du Champ-du-Moulin. La branche Est de l'A5 et les mesures de circulation réalisées dans le quartier ont permis de réduire le trafic routier à la place de la Thielle. Cela permet désormais d'introduire une zone de rencontre et de valoriser l'espace public par des mesures d'aménagement.</p> <p>Le réaménagement poursuit les objectifs suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'une place publique avec une qualité de séjour élevée</li> <li>- Accroissement de l'attrait et de la qualité en une plate-forme intermodale et amélioration de la lisibilité des arrêts de bus</li> <li>- Amélioration des liaisons pour le trafic piétonnier et cycliste (sécurité et attrait)</li> <li>- Amélioration de la transparence ainsi que des possibilités de traverser pour le trafic piétonnier</li> </ul>							
								
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne	Commune		Coordination en cours	–	Superficie en m <sup>2</sup>	1100	0.8	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.2.20	–	–	–	<b>Biel/Bienne, route de Neuchâtel, tronçon Prés-de-la-Rive</b>

**Brève description** La route de Neuchâtel, en tant que route nationale de catégorie 3, fait partie du tronçon Yverdon-les-Bains-Bienne de l'A5 sur la rive nord du lac de Bienne et prend fin au giratoire Seefels, qui relie les axes de circulation principaux urbains de l'axe nord (faubourg du Lac-Champs-de-Boujean) et l'axe ouest (faubourg du Lac-Marais de Brügg). Aujourd'hui, la route de Neuchâtel présente des déficits de sécurité et d'attrait considérables pour le trafic piétonnier et cycliste, des embouteillages aux heures de pointe et une gêne pour les bus des transports publics.

Après l'abandon de la branche Ouest de l'A5, l'axe ouest demeure en tant que route de surface et doit être réaménagée de façon supportable (cf. mesures MIV-Auf.2.11 et MIV-Auf.2.17). En harmonie avec ce réaménagement, il convient d'améliorer les conditions de circulation à la route de Neuchâtel pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour les TP.

Les mesures suivantes doivent être réalisées:

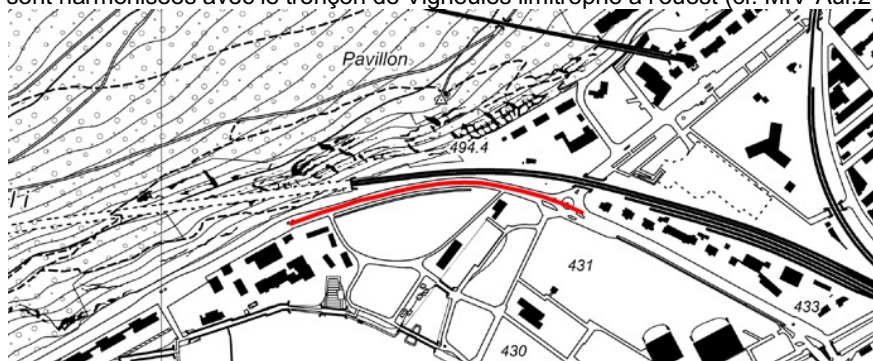
- Création d'une piste cyclable
- Réorganisation du trafic piétonnier et cycliste (itinéraire direct et de confort) tenant compte des exigences selon ISOS
- Nouvelle installation de signaux lumineux au giratoire du Seefels pour la priorisation des bus

Ces mesures poursuivent les objectifs suivants:

- Amélioration de la sécurité routière pour le trafic cycliste
- Amélioration du flux de circulation et réduction du risque d'embouteillages sur les axes nord et ouest
- Accroissement de l'attrait pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que de la qualité de séjour
- Stabilité accrue des horaires TP
- Conservation du site digne de protection

La mesure doit être harmonisée avec la gestion du trafic sur l'axe ouest Bienne-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2).

Le tronçon du Prés-de-la-Rive appartient à la Ville de Bienne et se trouve en dehors du périmètre de la planification d'entretien des routes nationales. Les mesures sont harmonisées avec le tronçon de Vigneules limitrophe à l'ouest (cf. MIV-Auf.2.21).





Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne	Commune	OFROU	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	4'500	3.0	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.2.21	–	–	–	<b>Biel/Bienne, route de Neuchâtel, tronçon de Vigneules</b>

**Brève description** La route de Neuchâtel, en tant que route nationale de catégorie 3, fait partie du tronçon Yverdon-les-Bains-Bienne de l'A5 sur la rive nord du lac de Bienne et prend fin au giratoire Seefels, qui relie les axes de circulation principaux urbains de l'axe nord (faubourg du Lac-Champs-de-Boujean) et l'axe ouest (faubourg du Lac-Marais de Brügg). Aujourd'hui, la route de Neuchâtel présente des déficits de sécurité et d'attrait considérables pour le trafic piétonnier et cycliste, des embouteillages aux heures de pointe et une gêne pour les bus des transports publics.

Après l'abandon de la branche Ouest de l'A5, l'axe ouest demeure en tant que route de surface et doit être réaménagée de façon supportable (cf. mesures MIV-Auf.2.11 et MIV-Auf.2.17). En harmonie avec ce réaménagement, il convient d'améliorer les conditions de circulation à la route de Neuchâtel pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour les TP.

La route de Neuchâtel est renouvelée par l'OFROU dans le cadre de la planification d'entretien des routes nationales. La mesure MIV-Auf.2.21 complète cette planification sur le tronçon de Vigneules par les éléments suivants:

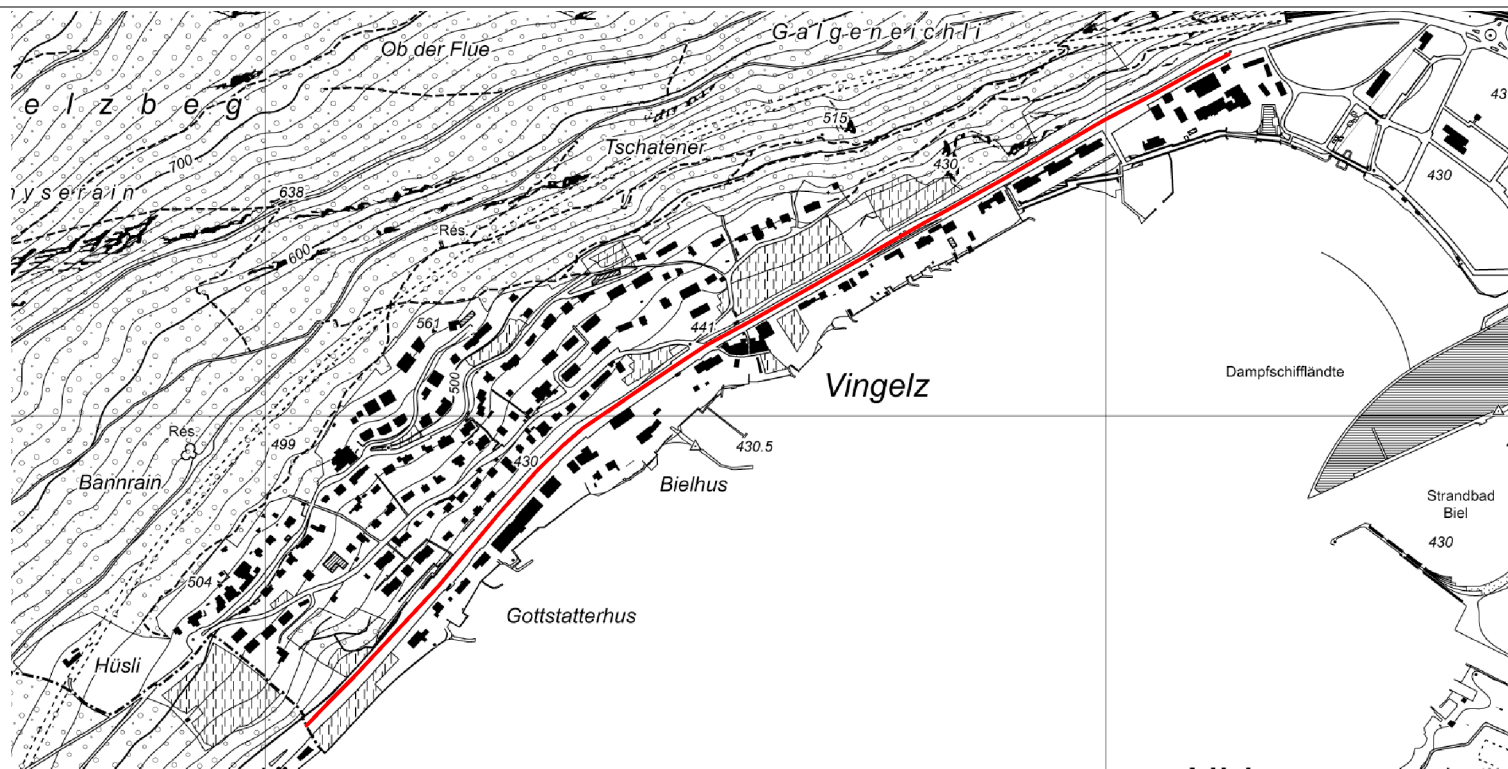
- Nouveau trottoir et nouveaux chemins pédestres au nord du croisement de Vigneules
- Adaptation de la construction des trottoirs et des bandes cyclables
- Élargissement de l'installation de signaux lumineux pour la priorisation des bus au croisement de Vigneules
- Régulation de la vitesse
- Végétalisation
- Réorganisation des places de stationnement et des chemins d'accès

On poursuit les objectifs suivants:

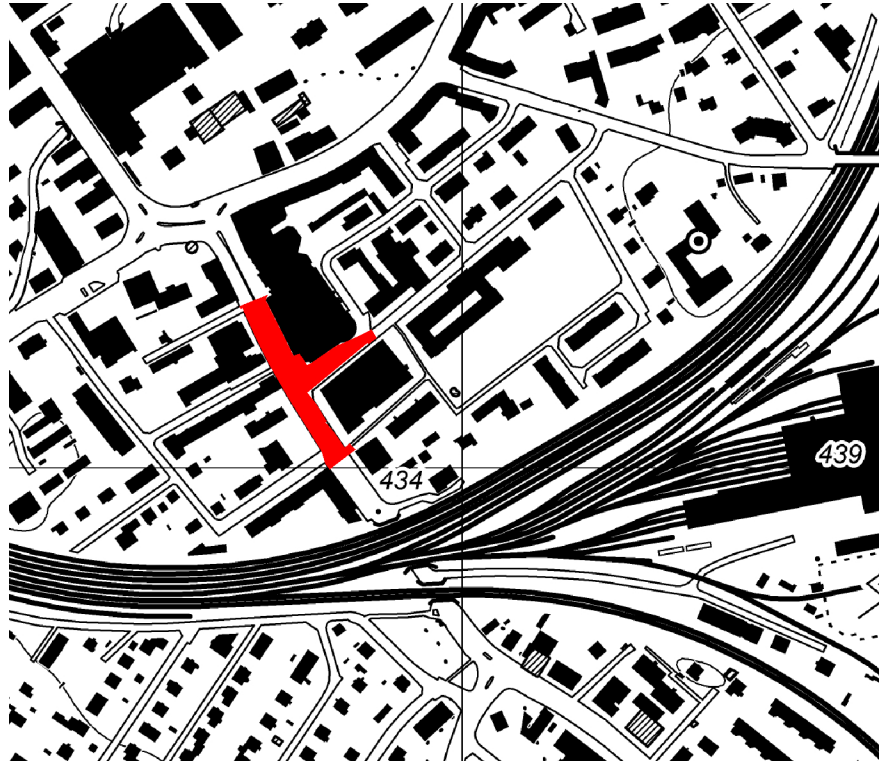
- Amélioration de la sécurité routière et de l'attrait pour le trafic piétonnier et cycliste
- Optimisation de la priorisation des bus au croisement de Vigneules
- Amélioration du flux de circulation par une régulation de la vitesse
- Qualité accrue de l'habitat
- Encouragement de l'infiltration des eaux et de la régulation climatique

La mesure doit être harmonisée avec la gestion du trafic sur l'axe ouest Bienne-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2).

Les coûts indiqués se réfèrent aux éléments supplémentaires qui ne font pas partie intégrante de la planification d'entretien des routes nationales. Les mesures sont harmonisées avec le tronçon limitrophe à l'est du Prés-de-la-Rive (MIV-Auf.2.20).



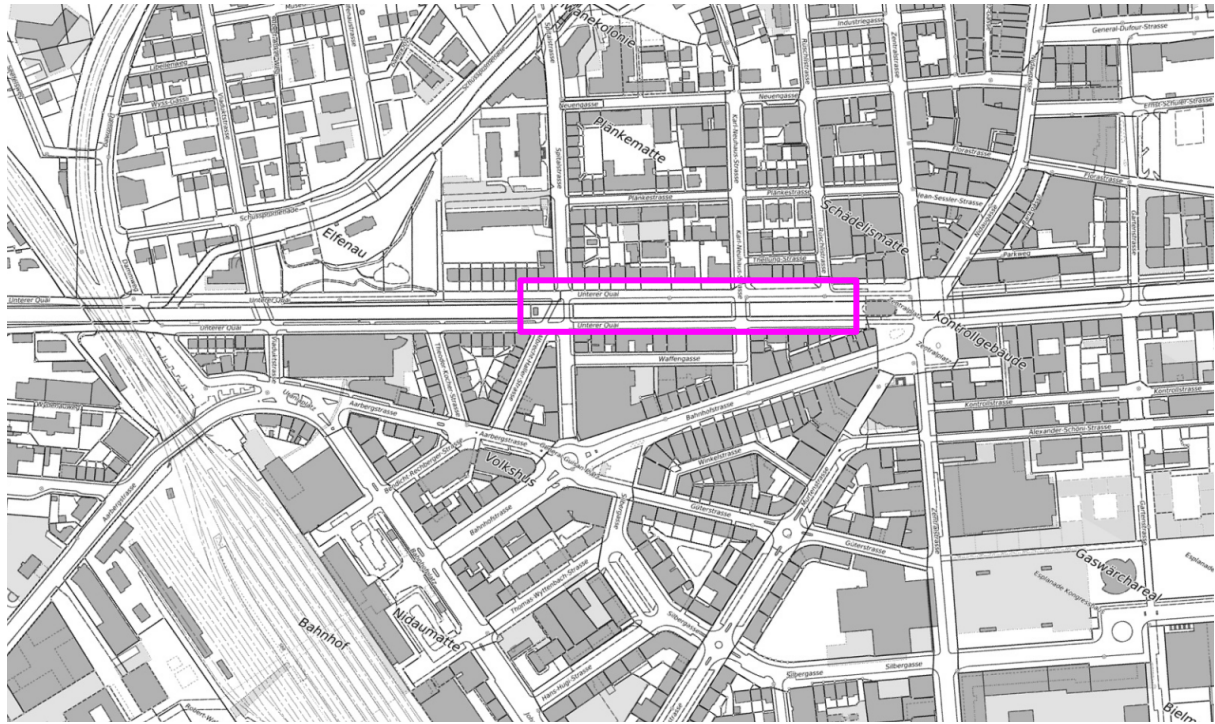
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne	Commune	OFROU	Coordination en cours	–	Superficie en m <sup>2</sup>	7'000	4.5	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.MIV-Auf.2.22	–	–	–	<b>Biel/Bienne, route de Brügg et chemin de la Paix</b>				
Brève description	L'espace routier de la route de Brügg est axé sur la desserte par le TIM des espaces artisanaux et de vente limitrophes. Les besoins des autres usagers de la route sont de rang inférieur et la qualité de l'espace public est déficitaire. La sécurité routière pour le trafic piétonnier et cycliste desservant l'établissement scolaire au chemin de la Paix doit être améliorée. L'espace routier va être réaménagé et valorisé en faveur du trafic piétonnier et cycliste ainsi que de la priorisation des bus. L'exploitation de la route de Brügg et du débouché au chemin de la Paix vont être harmonisés avec la place de la Croix.							
Mesures:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de l'attrait et de la qualité de l'espace routier au centre-ville</li> <li>- Désenchevêtrement et optimisation des flux de circulation vers le cimetière</li> <li>- Meilleure lisibilité des arrêts de bus</li> <li>- Amélioration des liaisons pour le trafic cycliste (sécurité et attrait)</li> <li>- Transparence accrue pour le trafic piétonnier</li> </ul>							
	<p>La mesure remplit les objectifs d'efficacité selon le Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée à titre de de MaC par la Confédération et figure donc dans le PA4 (cf. chap. 7.6, du rapport principal et carte 7.7 du rapport principal).</p> <p>La mesure est harmonisée avec:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réaménagement de la place de la Croix, ouest de la place et secteur routier (LV-Ü.7.13, code ARE 0371.2.055)</li> <li>- Réaménagement de la place de la Croix, partie 2 (MIV-Auf.2.18) et Rue de Madretsch (MIV-Auf.2.8.)</li> </ul>							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne	Commune	–	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	3'200	3.2	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

## Bienne, réaménagement du quai du Bas, tronçon «place Centrale - rue de l'Hôpital»

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-Auf.4	–	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	3 Valorisation / sécurité de l'espace routier	3.2 Tronçon routier

Carte:



Description et objectif de la mesure

Faisabilité

Réaménagement de l'espace routier avec priorité au trafic piétonnier et cycliste. Suppression des places de stationnement dans l'espace public, aménagement complet, arrêts de bus sur la chaussée, couloirs cyclistes séparés des deux côtés et chemins pédestres séparés par des rangées d'arbres.

Pas pertinent

Le tronçon fait partie de l'axe médian pour le trafic piétonnier et cycliste le long de la Suze. Le réaménagement revalorise l'espace routier et renforce l'axe structurant pour le trafic piétonnier et cycliste entre le lac, le centre-ville et les Champs-de-Boujean.

Opportunité

Profit

Lien avec la vision d'avenir:

- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti
- Espaces routiers et places avec une qualité élevée de séjour
- Centre-ville de Bienne comme lieu attrayant de vie, de séjour et de loisirs

L'aménagement axé sur le milieu bâti renforce le trafic piétonnier et cycliste (WK 1), augmente la qualité du milieu bâti (WK 2), améliore la sécurité subjective du trafic (WK 3) et réduit les nuisances sonores et atmosphériques (WK 4).

Lien avec le besoin d'agir:

- Adapter les sections des rues et concevoir les espaces routiers plus compatibles avec le milieu bâti

Lien avec les stratégies partielles:

- TIM: aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti

- Trafic cycliste: renforcer l'axe médian biennois
- Trafic piétonnier: renforcer les axes structurants
- TP: axe principal pour les bus

---

 État de la planification

1

## Étapes de planification à ce jour:

- Études préliminaires

---

 État de la construction et du financement

1

## Prochaines étapes de planification:

- Concept opérationnel et conceptuel pour les quais le long de la Suze 2020
- Avant-projet 2021
- Octroi de permis de construire et crédit d'exécution 2023

## Début probable des travaux

2024

## Mise en service probable

2026

## Responsabilité

Commune

## Autres acteurs

-

## Coût (en millions de fr.)

7.00

## Proposition de subvention communale

 Infrastructures de transport dans les  
 agglomérations selon art. 62 LR

---

 Répartition des coûts

## Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

## Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

## État de la coordination

 Proposition d'admission ou de modification de la  
 planification cantonale

## Coordination réglée

-

---

 Lien et limites avec d'autres mesures

Le réaménagement de la partie supérieure du quai du Bas est liée au projet global de revalorisation du centre-ville de Bienne, dont l'un des objectifs les plus importants est d'améliorer la qualité des zones de séjour de l'espace public et la qualité des infrastructures pour les piétons et les cyclistes.

---

 Impact sur l'environnement

-

---

 Indications quantitatives, documents

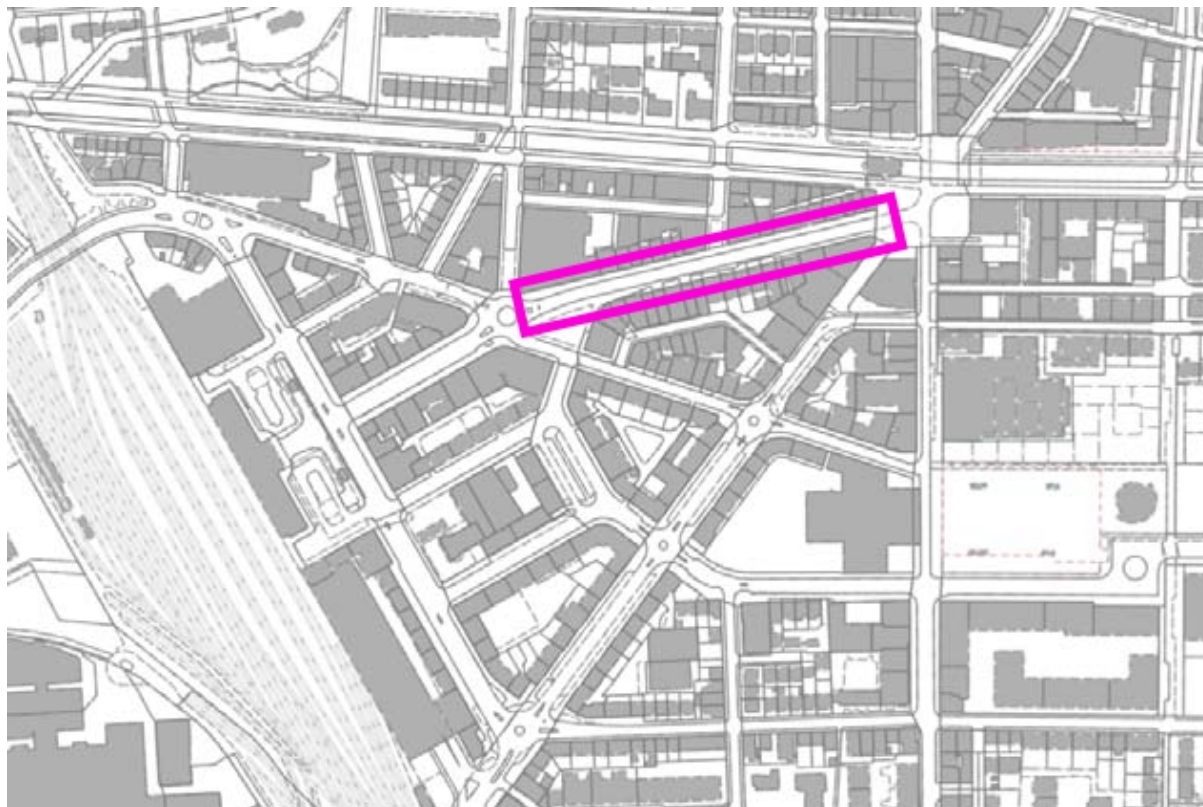
- Surface: 9'000 m<sup>2</sup>
  - TJM prévu 2040 (sans mesure): 2'500
  - Cahier des charges du concept opérationnel et conceptuel pour les quais le long de la Suze
-



**Bienne, réaménagement de la rue de la Gare, partie basse**

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-Auf.5	0371.3.025	4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
LV-N-6	—	3 Valorisation / sécurité de l'espace routier 3.2 Tronçon routier	

Carte:



## Description et objectif de la mesure

Réaménagement de la rue de la Gare (y c. place Guisan) en lien avec le réaménagement de la place de la Gare. Le projet répond aux besoins de valorisation de l'espace piétonnier du centre-ville, d'amélioration des infrastructures cyclables et d'optimisation des arrêts des transports publics urbains et régionaux (bus). Il s'agit de prévoir le réaménagement complet de l'espace routier, traité de façade à façade, en tenant compte des besoins des riverains et riveraines et des TP, ainsi que des possibilités de traverser et de la sécurité routière.

Il s'agit d'une mesure B de la 3<sup>e</sup> génération dont les coûts s'élèvent à 5,49 millions de fr, selon la convention de prestations. L'augmentation des coûts à 9,5 millions de fr. est due à la refonte complète du tronçon et à la complexité du projet.

## Faisabilité

La faisabilité a été prouvée dans les études préliminaires.

## Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti
- Espaces routiers et places d'une grande qualité de séjour
- Centres-villes de Bienne et Nidau en tant que sites d'événements et lieux de séjour et de loisirs attractifs

Lien avec le besoin d'agir:

## Profit

Le réaménagement axé sur le milieu bâti renforce le trafic piétonnier et cycliste (WK 1), accroît la qualité de l'habitat (WK 2) et la sécurité subjective du trafic (WK 3), et réduit les nuisances sonores et atmosphériques (WK 4).

- Adapter les traversées des rues et aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti

Lien avec les stratégies partielles:

- TIM: aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti
- Trafic piétonnier: renforcer les axes structurants

---

#### État de la planification

1

Étapes de planification à ce jour:

- Études préliminaires

---

#### État de la construction et du financement

2

Prochaines étapes de planification:

- Concept global du secteur de la gare de Bienne
- Avant-projet avec procédure de participation
- Octroi de permis de construire et crédit d'exécution

La planification, la conception et l'approbation devraient prendre six ans. Le projet est inclus dans la planification des investissements de la Ville de Bienne.

Début probable des travaux

2027

Mise en service probable

2029

Responsabilité

Commune

Autres acteurs

–

Coût (en millions de fr.)

9.5

Proposition de subvention communale

Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

---

#### Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

État de la coordination

Coordination réglée

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

–

Lien et limites avec d'autres mesures

- Coordination avec le réaménagement de la place de la Gare (KM-Mu.6)

Impact sur l'environnement

- Site construit d'importance nationale (ISOS 10001/2)

Indications quantitatives, documents

- Surface: 9'500 m<sup>2</sup>
  - TJM prévu 2040 (sans mesure): 3'650
-



**Biel/Nidau, CEA route de Berne**

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-Auf.6		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	3 Valorisation / sécurité de l'espace routier	3.2 Tronçon routier

Carte:



## Description et objectif de la mesure

Après la décision d'abandonner le projet de la branche Ouest de l'A5, la route en surface entre le Marais-de-Brügg, la place Guido-Müller et le faubourg du lac est maintenue et réaménagée de manière supportable. À cette fin, un concept d'exploitation et de conception pour l'ensemble de l'axe est élaboré et mis en œuvre progressivement. La réorganisation de la route de Berne entre la jonction autoroutière Marais-de-Brügg et la place Guido-Müller doit être réalisée en priorité.

## Faisabilité

Pas pertinent

## Mesures:

- Réaménagement en un axe urbain
- Amélioration des liaisons longitudinales pour le trafic piétonnier et cycliste
- Réduction de l'effet de coupure et optimisation des nœuds pour le trafic piétonnier et cycliste ; nouvelles possibilités de traversée (p.ex. rue Gugler)
- Aménagement routier réduisant la chaleur
- Coordination avec le développement urbain dans le quartier Weidteile

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M33 (traversée de la route de Berne)

## Opportunité

Lien avec la vision d'avenir :

- Flux de trafic fluide et compatibilité du trafic avec les zones d'habitation
- Les routes avec une qualité d'habitat et de vie restreinte à ce jour sont délestées, les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites.

Lien avec le besoin d'agir :

## Profit

L'aménagement axé sur le milieu bâti assure le transfert du TIM vers le contournement autoroutier et revalorise l'espace routier. Les conditions du trafic piétonnier et cycliste ainsi que des transports publics sont améliorées (WK 1), la sécurité subjective du trafic est augmentée (WK 3) et les nuisances

- Assurer la compatibilité sans le contournement Ouest sonores et atmosphériques sont réduites
- Adapter les sections des rues et concevoir les (WK 4). Ainsi, la densification vers espaces routiers de manière compatible avec le milieu l'intérieur dans les alentours est soutenue bâti (WK 2).

Lien avec les stratégies partielles :

- TIM: concevoir le trafic de manière compatible et sûre; concevoir les principaux axes au sein des localités en fonction du milieu bâti
- Trafic cycliste: itinéraires directs et sûrs le long des axes principaux
- Trafic piétonnier: concevoir des espaces routiers urbains structurants de qualité élevée et de forte identité

---

État de la planification

1

Étapes de planification à ce jour :

- Analyse de viabilité 2020

---

État de la construction et du financement

1

Prochaines étapes de planification:

- Planification test de l'urbanisme et des transports 2022
- Concept d'exploitation et d'aménagement 2023
- Étude 2025
- Approbation des plans 2026

---

Début probable des travaux

2027

Mise en service probable

2028

---

Responsabilité

OPC-AIC III

Autres acteurs

Communes

---

Coût (en millions de fr.)

6.0

Demande de la subvention cantonale

---

Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

---

État de la coordination

Coordination en cours

Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale

–

---

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

La mesure doit être coordonnée avec la gestion du trafic de l'axe Ouest Bienne-Nidau-Brügg (NM-VM.1.2).

---

Impact sur l'environnement

---

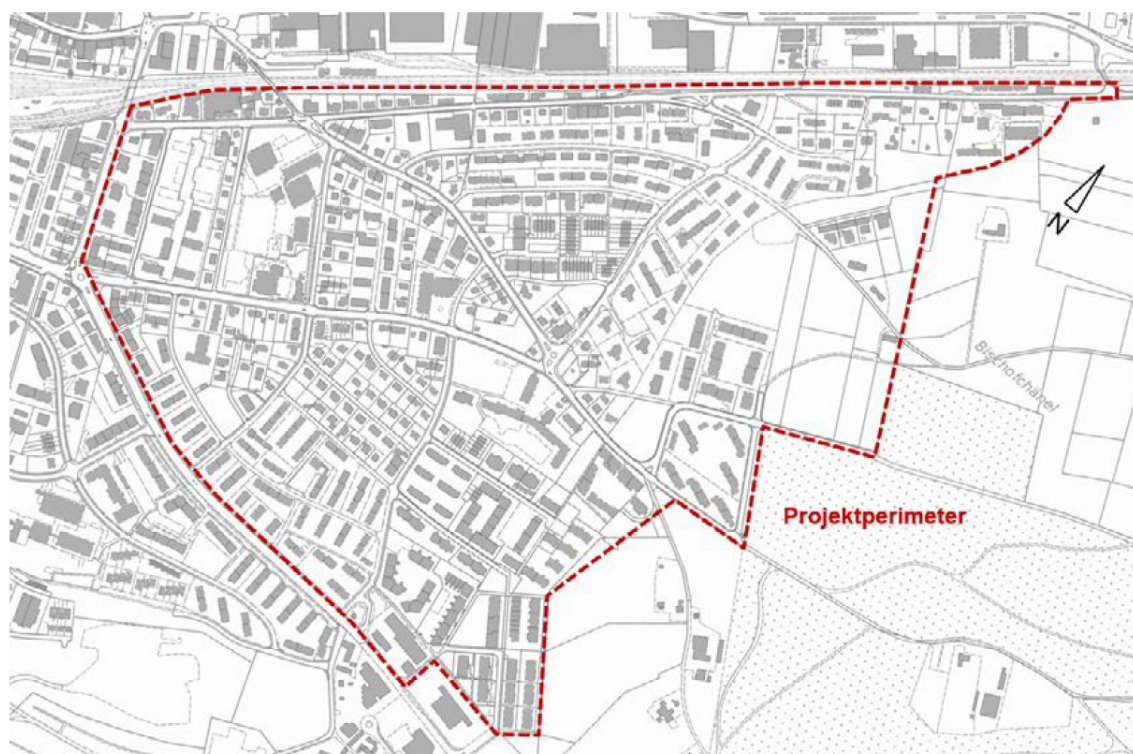
Indications quantitatives, documents

- Surface en m<sup>2</sup>: 15'750
  - TJM probable 2040 (sans mesure): 35'000
  - Processus de dialogue de la branche Ouest de l'A5: rapport final 2020 / Rapport final sur les études de base en matière de transports 2020
-

**Bienne, complément et extension de la modération du trafic à Mâche**

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-Auf.7	–	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	3 Valorisation / sécurité 3.2 Tronçon routier de l'espace routier	

Carte:



## Description et objectif de la mesure

Le quartier de Mâche est surtout un quartier résidentiel avec des maisons individuelles et plurifamiliales, ainsi que des affectations publiques (école secondaire, école primaire, 3 écoles enfantines, écoles à journée continue, église et EMS pour personnes âgées).

## Faisabilité

Pas pertinent

L'ouverture de la branche Est de l'A5, avec la jonction autoroutière d'Orpond fin 2017, a entraîné des transferts de trafic sur les rues de quartier à Mâche. Le PA1 comprenait déjà une zone 30km/h (code ARE 317.019). Cette mesure prévoyait des trottoirs continus, une réorganisation des places de stationnement et la transformation de quatre nœuds routiers. Entre-temps, le projet a été développé et élargi. Des éléments structurants supplémentaires seront réalisés dans tout le quartier, en complément des mesures prévues par le PA1. Les arbres dans l'espace routier doivent permettre des rétrécissements ponctuels visant à modérer le trafic. Les arbres en bordure de rue améliorent également l'espace routier et augmentent la proportion d'espaces verts dans le quartier. Les mesures supplémentaires sont présentées dans le PA4.

Opportunité

Profit

Lancement des mesures: horizon A: 2024-2027; horizon B: 2028-2031; horizon C: dès 2032

## Lien avec la vision d'avenir:

- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti

## Lien avec le besoin d'agir:

- Adapter les traversées des rues et aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti
- Amélioration de la qualité de séjour

## Lien avec les stratégies partielles:

- TIM: aménager les rues des quartiers comme des zones à faible vitesse avec une qualité de l'habitat et de séjour élevée
- Trafic piétonnier: réseau capillaire de chemins pédestres et grande qualité de séjour dans l'espace routier aux centres des quartiers

La gestion du trafic sur le réseau supérieur permet d'améliorer les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste (WK 1). En même temps, la qualité du séjour des espaces routiers est améliorée et la qualité de l'habitat augmentée (WK 2). La réduction du trafic de transit accroît la sécurité routière, notamment sur le chemin d'école (WK 3) et réduit les nuisances sonores et atmosphériques (WK 4).

## État de la planification

1

## Étapes de planification antérieures:

- Avant-projet avec estimation des coûts +/- 20%

## État de la construction et du financement

1

## Prochaines étapes de planification:

- Projet définitif 2021
- Crédit d'exécution 2022

Début probable des travaux

2024

Mise en service probable

2024

Responsabilité

Commune

Autres acteurs

-

Coût (en millions de fr.)

6.0

Proposition de subvention cantonale

Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

## Répartition des coûts

## Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

## Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

## État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination réglée

-

## Lien et limites avec d'autres mesures

- Complément et extension de la mesure dans le PA1 (Code ARE 317.019)

## Impact sur l'environnement

-

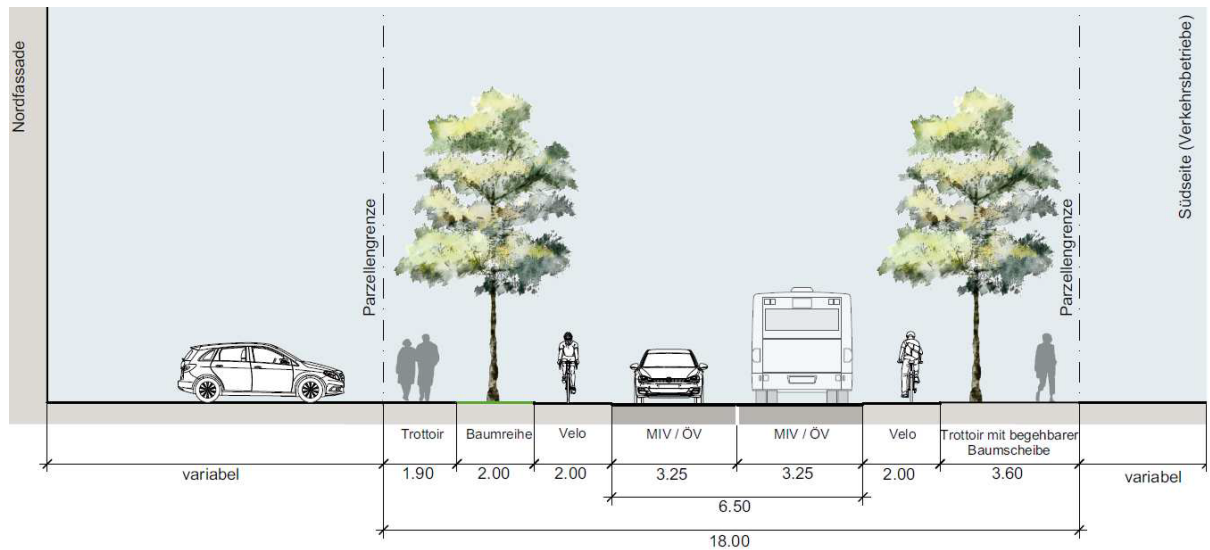
## Indications quantitatives, documents

- Surface: 11'000 m<sup>2</sup>
- Étude du trafic zone-30 km/h pour le quartier de Mâche, 2019

## Bienne, réaménagement de la rue de Boujean, tronçon «rue du Faucon – rue Gutenberg»

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-Auf.8	–	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	3 Valorisation / sécurité de l'espace routier	3.2 Tronçon routier

Carte:



Étude conceptuelle / Modèle d'exploitation et de conception de l'axe nord, 2020

<b>Description et objectif de la mesure</b>	<b>Faisabilité</b>
Réaménagement de l'espace routier avec suppression des places de stationnement dans l'espace public, bandes polyvalentes (zone médiane), arrêts de bus, pistes cyclables séparées des deux côtés et chemins piédestres séparés par des rangées d'arbres.	Pas pertinent
<b>Opportunité</b>	<b>Profit</b>
Lien avec la vision d'avenir:	La conception axée sur le milieu bâti assure le transfert du TIM vers le contournement autoroutier et valorise l'espace routier. Les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour les TP sont améliorées (WK 1), la sécurité subjective du trafic est accrue (WK 3) et les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites (WK 4). Cela permet de soutenir la densification intérieure dans les alentours (WK 2).
– Flux de trafic fluide et compatibilité du trafic avec le milieu bâti	
– Les routes avec une qualité d'habitat et de vie restreinte à ce jour sont délestées, les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites	
Lien avec le besoin d'agir:	
- Adapter les traversées des rues et aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti	
Lien avec les stratégies partielles:	

- TIM et réseau routier: concevoir le trafic de manière compatible et sûre; Les principaux axes à l'intérieur de la localité sont axés sur le milieu bâti
- Trafic cycliste: des itinéraires directs et sûrs le long des axes routiers principaux
- Trafic piétonnier: valoriser le réseau de chemins pédestres

---

 État de la planification

1

## Étapes de planification à ce jour:

- Étude préliminaire 2019

---

 État de la construction et du financement

1

## Prochaines étapes de planification:

- Avant-projet 2021
- Projet définitif 2022
- Approbation des plans 2023

Début probable des travaux

2024

Mise en service probable

2026

Responsabilité

Commune

Autres acteurs

Coût (en millions de fr.)

6.0

Proposition de subvention communale

Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

---

 Répartition des coûts

## Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

## Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination réglée

-

---

 Lien et limites avec d'autres mesures

La mesure répond aux objectifs d'efficacité conformément au Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée par la Confédération en tant que MaC et est donc incluse dans le PA4 (cf. chapitre 7.6, rapport principal et carte 7.7, rapport principal).

---

 Impact sur l'environnement

-

---

 Indications quantitatives, documents

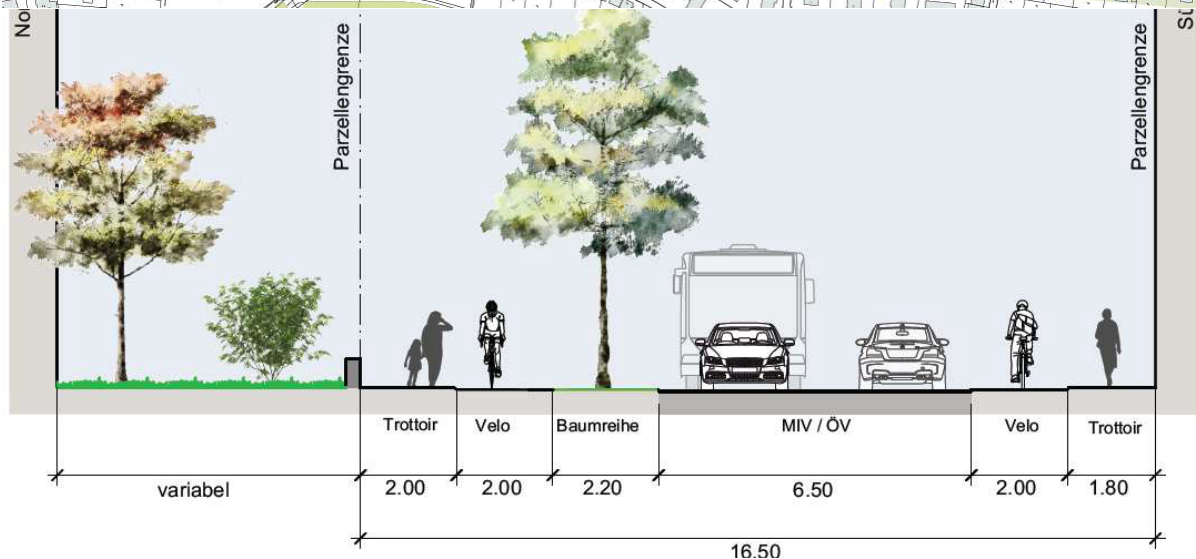
- Surface: 13'000 m<sup>2</sup>
  - TJM prévu 2040 (sans mesure): 14'000
  - Étude conceptuelle / Modèle d'exploitation et de conception de l'axe nord, 2020
-



## Bienne, réaménagement de la rue de Mâche, tronçon «Arrêt de bus Piaso – Rue du Moulin»

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-Auf.9	–	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	3 Valorisation / sécurité de l'espace routier	3.2 Tronçon routier

Carte:



<p><b>Description et objectif de la mesure</b></p> <p>Réaménagement de l'espace routier avec suppression des places de stationnement le long de la rue, arrêts de bus, ainsi que des pistes cyclables séparées et des chemins pédestres séparés par une rangée d'arbres au nord de la chaussée.</p> <p>La branche Est a délésté la rue de Mâche du trafic de transit. La conception axée sur le trafic routier ne correspond plus au volume de trafic actuel et à la fonction de la rue. Le réaménagement renforce le caractère en tant qu'axe urbain principal avec une conception axée sur le milieu bâti et crée des liaisons attrayantes et sûres pour le trafic piétonnier et cycliste.</p>	<p><b>Faisabilité</b></p> <p>Pas pertinent</p>
<p><b>Opportunité</b></p> <p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces routiers et places avec une qualité de séjour élevée</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adapter les traversées des rues et aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti</li> </ul> <p>Lien avec les stratégies partielles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TIM: concevoir le trafic de manière compatible et sûre; Les principaux axes des secteurs centraux sont axés sur le milieu bâti</li> <li>- Trafic cycliste: des itinéraires directs et sûrs le long des axes de circulation principaux</li> </ul>	<p><b>Profit</b></p> <p>La conception axée sur le milieu bâti assure le transfert du TIM vers le contournement autoroutier et valorise l'espace routier. Les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour les TP sont améliorées (WK 1), la sécurité subjective du trafic est accrue (WK 3) et les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites (WK 4). Cela permet de soutenir la densification vers l'intérieur dans les alentours (WK 2).</p>



- Trafic piétonnier: valoriser le réseau de chemins pédestres

---

 État de la planification

1

## Étapes de planification à ce jour:

- Étude préliminaire disponible

---

 État de la construction et du financement

1

## Prochaines étapes de planification:

- Avant-projet 2021
- Projet définitif 2022
- Approbation des plans 2023

---

 Début probable des travaux

2024

Mise en service probable

2026

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

---

 Coût (en millions de fr.) Proposition de subvention communale

8.5

Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

## Répartition des coûts

## Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

## Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

---

 État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination réglée

-

---

 Lien et limites avec d'autres mesures

La mesure répond aux objectifs d'efficacité conformément au Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée par la Confédération en tant que MaC et est donc incluse dans le PA4 (cf. chapitre 7.6, rapport principal et carte 7.7, rapport principal).

---

 Impact sur l'environnement

-

---

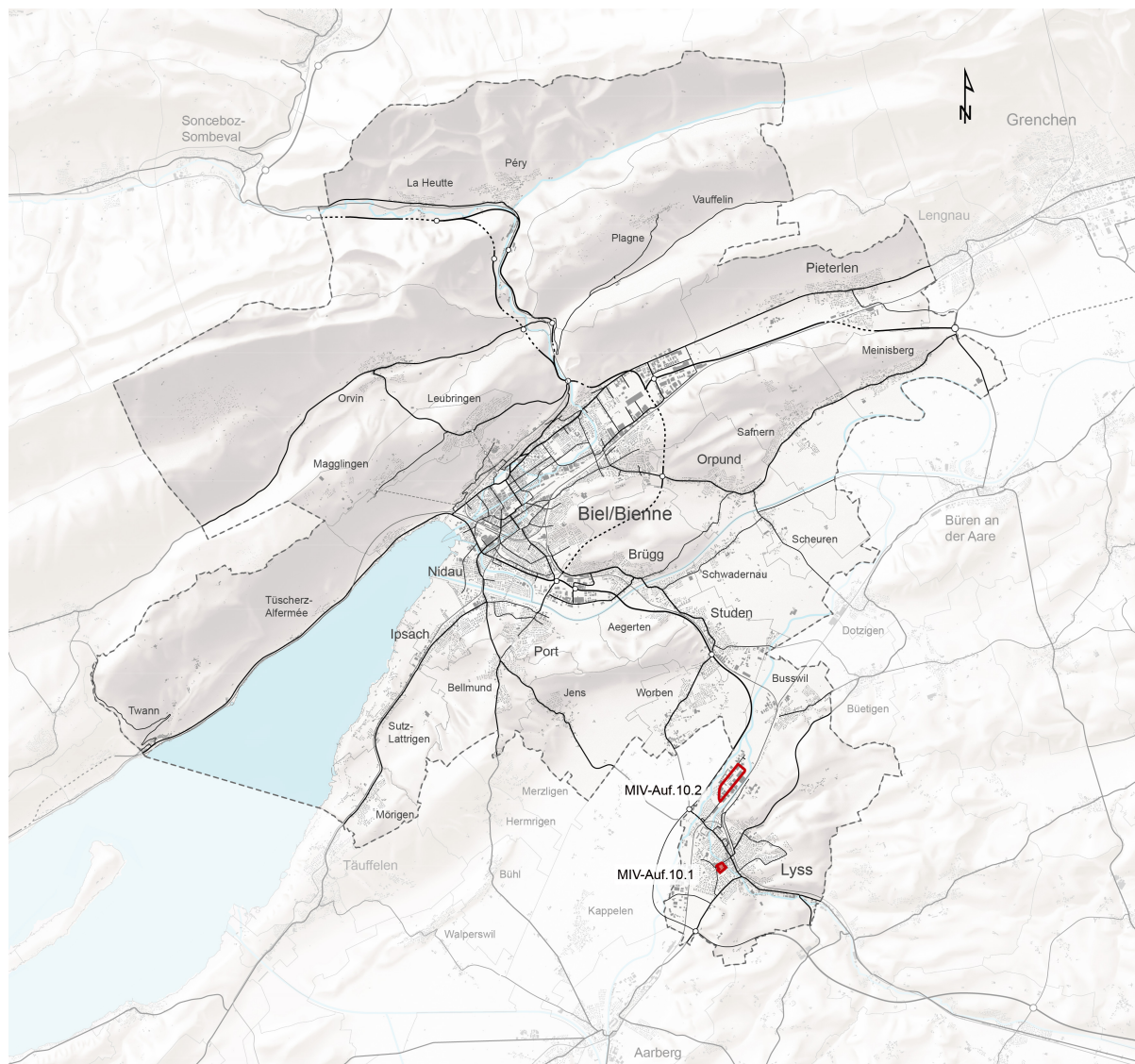
 Indications quantitatives, documents

- Surface: 17'000 m<sup>2</sup>
  - TJM prévu 2040 (sans mesure): 10'000
  - Étude conceptuelle / Modèle d'exploitation et de conception de l'axe sud, 2020
-

## Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Revalorisation / sécurité de l'espace routier», horizon B

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-Auf.10	–	4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°		Catégorie	
–		3 Valorisation / sécurité de l'espace routier	3.2 Tronçon routier de l'espace routier

Carte:



### Description

La série de de mesures permet de réaménager les routes cantonales et communales présentant des déficits en matière de sécurité et d'aménagement. Des concepts d'exploitation et de conception adaptés accroissent la sécurité objective et subjective du trafic, améliorent la coexistence entre les usagers de la route et améliorent la qualité de séjour et de vie le long des espaces routiers.

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Réaménagement axé sur le milieu bâti et desserte capillaire

Lien avec le besoin d'agir:

- Adapter les traversées des rues et aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti

Lien avec les stratégies partielles:

### Profit

Les concepts d'exploitation et de conception adaptés améliorent le système global des transports et les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour le transports publics (WK 1). Combiné à la valorisation des espaces routiers, cela soutient l'urbanisation interne aux alentours (WK 2), accroît la sécurité subjective du

- TIM et réseau routier: concevoir le trafic de manière compatible et sûre; Les principaux axes à l'intérieur de la localité sont axés sur le milieu bâti
- Trafic piétonnier et cycliste: améliorer les conditions de coexistence
- Milieu bâti: renforcer les secteurs centraux

---

Coût (en millions de fr.)

3.0

---

Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

---

Indications quantitatives, documents

—

---

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B		
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.10.1	–	–	–	<b>Lyss, réaménagement de la place du Marché aux bestiaux «Viehmarktplatz»</b>
Brève description	<p>Avec le réaménagement et la réorganisation de la place du Marché aux bestiaux (Viehmarktplatz), après le réaménagement de la rue de la gare (Bahnhofstrasse / zone de rencontre) et de la place du marché (Marktplatz / zone 30 km/h), le dernier élément de l'épine dorsale de l'axe central sera également revalorisé et, par l'aménagement de la place, il soutiendra la zone 30 km/h existante et la mobilité douce dans cette zone.</p> <p>La place du Marché aux bestiaux (Viehmarktplatz) et ses alentours urbains immédiats constituent une extrémité spatiale importante de la partie «centre régional» du Plan directeur urbanistique de Lyss-centre. Après le départ du chantier communal, certains bâtiments sont vacants sur cette place ou sont occupés par une utilisation temporaire. Le site et la zone de la place présentent ainsi un potentiel d'affectation important pour le développement de la commune.</p> <p>Selon le Plan directeur urbanistique de Lyss-centre, les objectifs suivants sont au premier plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accent sur l'urbanisme et marquage de la place du marché aux bestiaux (Viehmarktplatz) comme extrémité d'un espace public par un projet d'urbanisme intégral, composé de bâtiments structurants et d'espaces ouverts correspondants (viser un ensemble de la Viehmarktplatz)</li> <li>- Maison-tour (max. 30 m) pour accentuer la place</li> <li>- Promouvoir des modes de construction énergétiquement efficaces et durables (société 2000 watts) et prendre en compte les aspects climatiques dans la planification des alentours</li> <li>- Valorisation des espaces libres en une place communale diversifiée: espace pour des possibilités d'affectation flexibles et un espace libre approprié pour l'organisation de grandes occasions (fête de village, concerts, cirque, etc.)</li> <li>- Forte interaction entre les rez-de-chaussée et les espaces libres grâce à des affectations axées sur le public</li> </ul> <p>Après une utilisation temporaire, une procédure de concurrence garantissant la qualité est prévue pour l'élaboration d'un concept urbanistique pour les alentours directs de la place «Viehmarktplatz», avec les tâches suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Concept de construction et d'affectation de la place du Marché aux bestiaux (Viehmarktplatz) (y compris l'emplacement de la maison-tour, selon la fiche de mesures S9)</li> <li>- Aménagement de la place, extension de la zone de rencontre</li> <li>- Desserte et disposition des places de stationnement pour utilisateurs/visiteurs</li> <li>- Gestion des bâtiments historiques</li> </ul> <p>Sur cette base, la commune concrétisera l'aménagement de la place jusqu'à la réalisation, si nécessaire par étapes et en concertation avec les projets de construction privés, avec les étapes nécessaires du projet.</p>			



Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Lyss	Commune	Propriétaires fonciers; riverains	Coordination réglée	–	–	–	2.0	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

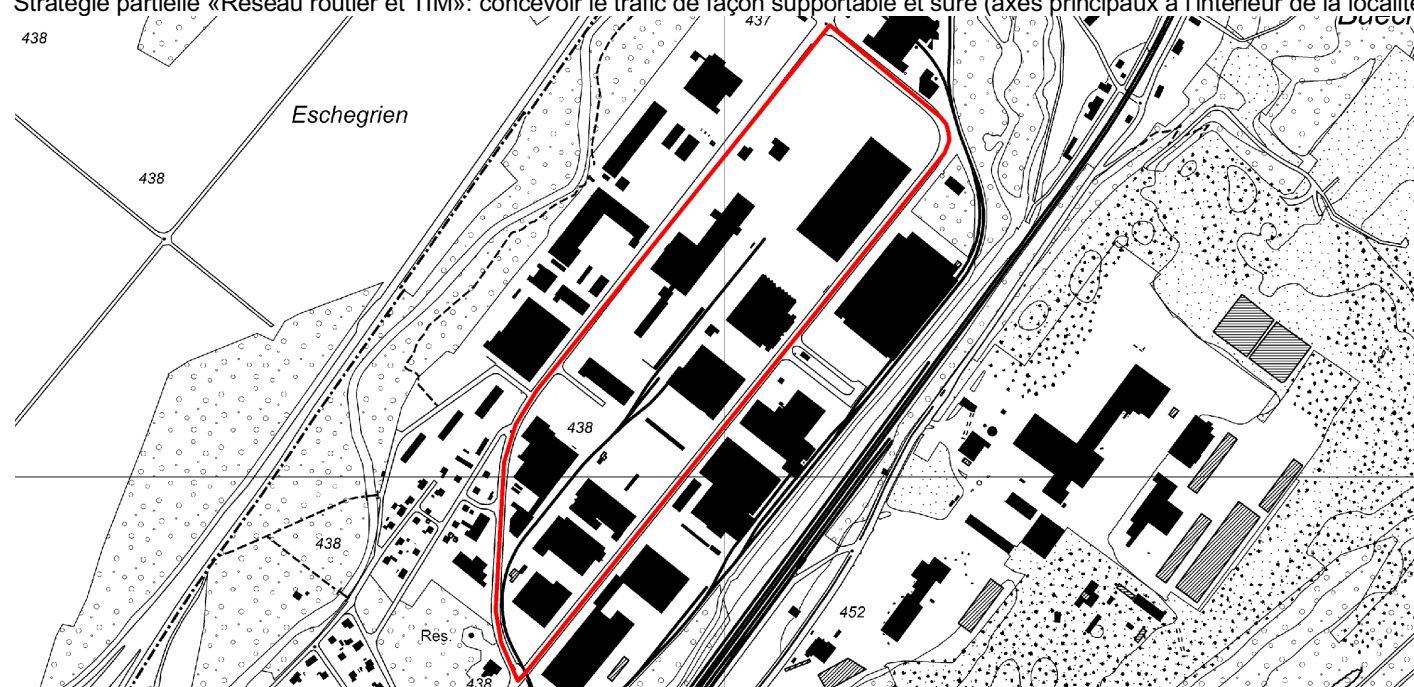


PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B		
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre
BBS.MIV-Auf.10.2	B 7.14	–	–	<b>Lyss, Industriering (ceinture industrielle)</b>

**Brève description** Selon le Plan directeur de la circulation de la commune de Lyss, la ceinture industrielle est une route collectrice avec trafic de camions supérieur à la moyenne. Cette ceinture comprend, en outre, un chemin d'école et l'itinéraire cyclable cantonal n° 64 (Berne-Bienne). Par ailleurs, à long terme, on projette une nouvelle liaison entre la route cantonale K22 (Soleure-Lyss) et l'autoroute A6 (Berne-Bienne) via la ceinture industrielle (cf. Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»). Compte tenu des besoins actuels et futurs, il est prévu de construire une piste cyclable séparée.

**Besoin d'agir «Réseau routier et TIM»:** adapter les sections de routes et concevoir les espaces routiers en fonction du milieu bâti

**Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»:** concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axes principaux à l'intérieur de la localité)

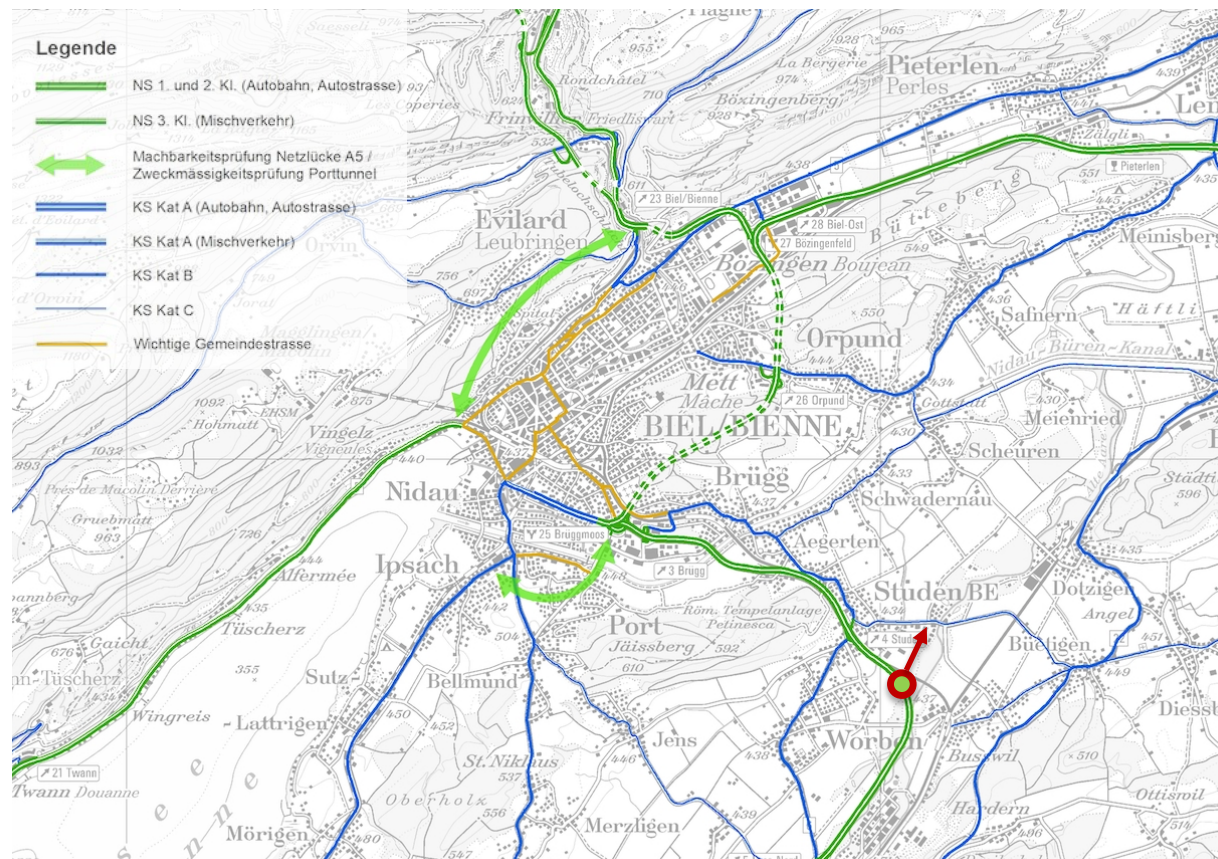


Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Lyss	Commune	Riverains, services industriels	Coordination réglée	–	Superficie en m <sup>2</sup>	9'500	1.00	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

## A6 Bienne-Berne, déplacement et extension de la jonction de Studen (étude d'opportunité)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-E.3	–	4 <sup>e</sup> génération	AvE
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	1 Capacité des routes	1.2 Aménagements d'extension des capacités, tronçon routier/nœuds

Carte:



### Description et faisabilité

L'ancienne T6 entre Schönbühl et le Marais-de-Brügg a été intégrée en 2020 au réseau routier national en tant qu'A6. La sortie en direction de Lyss manque sur la jonction trois quarts de Studen à l'A6. Il en résulte un trafic supplémentaire (poids lourds inclus) sur le réseau routier local depuis la jonction de Lyss Nord vers la région de Worben - Studen et Busswil - Dotzigen – Büren.a.d. Aare. Une nouvelle jonction complète au niveau de la zone industrielle de Studengrien permet d'améliorer la desserte du pôle d'activités de Studen et de délester le réseau routier local. Une étude préliminaire réalisée en 2013 a confirmé l'opportunité et la faisabilité de la jonction complète.

Les demandes de tiers pour des jonctions supplémentaires aux routes nationales doivent être justifiées par le Canton requérant vis-à-vis de la Confédération sur la base d'études d'opportunité. La suite de la procédure est conforme au Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure routière (SIN, chapitre 4.6).

La région s'engage avec le Canton de Berne auprès de la Confédération pour une jonction complète à Studen. À cette fin, l'étude préliminaire de 2013 sera mise à jour et complétée. La réalisation de la jonction complète doit être dissociée, dans la mesure du possible, d'un aménagement à quatre voies de l'A6. La commune de Studen assure les conditions-cadre de planification, afin que la jonction reste réalisable.



---

**Opportunité et profit**

La jonction complète est une condition importante pour l'option à long terme d'une extension du Pôle d'activités et l'optimisation des flux de trafic intrarégional.

Avec une nouvelle jonction complète à Studen, les déplacements locaux de Worben, Studen, Bütigen et Dotzigen seront considérablement désengorgés (en particulier aussi les poids lourds) et amélioreront la sécurité routière. L'accessibilité du Pôle d'activités Studen est améliorée en créant un accès direct à la route à grand débit. Le transfert de la jonction améliore la compatibilité de l'A6 avec le milieu bâti et crée des marges de manœuvre pour le développement du milieu bâti vers l'intérieur, le centre de Studen est délesté et revalorisé.

Les demandes de tiers pour des jonctions supplémentaires aux routes nationales doivent être justifiées par le Canton requérant vis-à-vis de la Confédération sur la base d'études d'opportunité. La suite de la procédure est conforme au Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure routière (SIN, chapitre 4.6).

---

**État de la planification****Pas pertinent**

Début probable des travaux

Mise en service probable

**Pas pertinent****Pas pertinent**

Responsabilité

Autres acteurs

Région

OFROU / Planification des réseaux; OPC-AIC III; communes

Coût (en millions de fr.)

Proposition de subvention communale

0.1

Subventions aux planifications régionales selon art. 64 LR (75%)

État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination en cours

–

---

**Lien et limites avec d'autres mesures**

La jonction complète est une condition importante pour l'option à long terme d'une extension du Pôle d'activités.

---

**Indications quantitatives, documents**

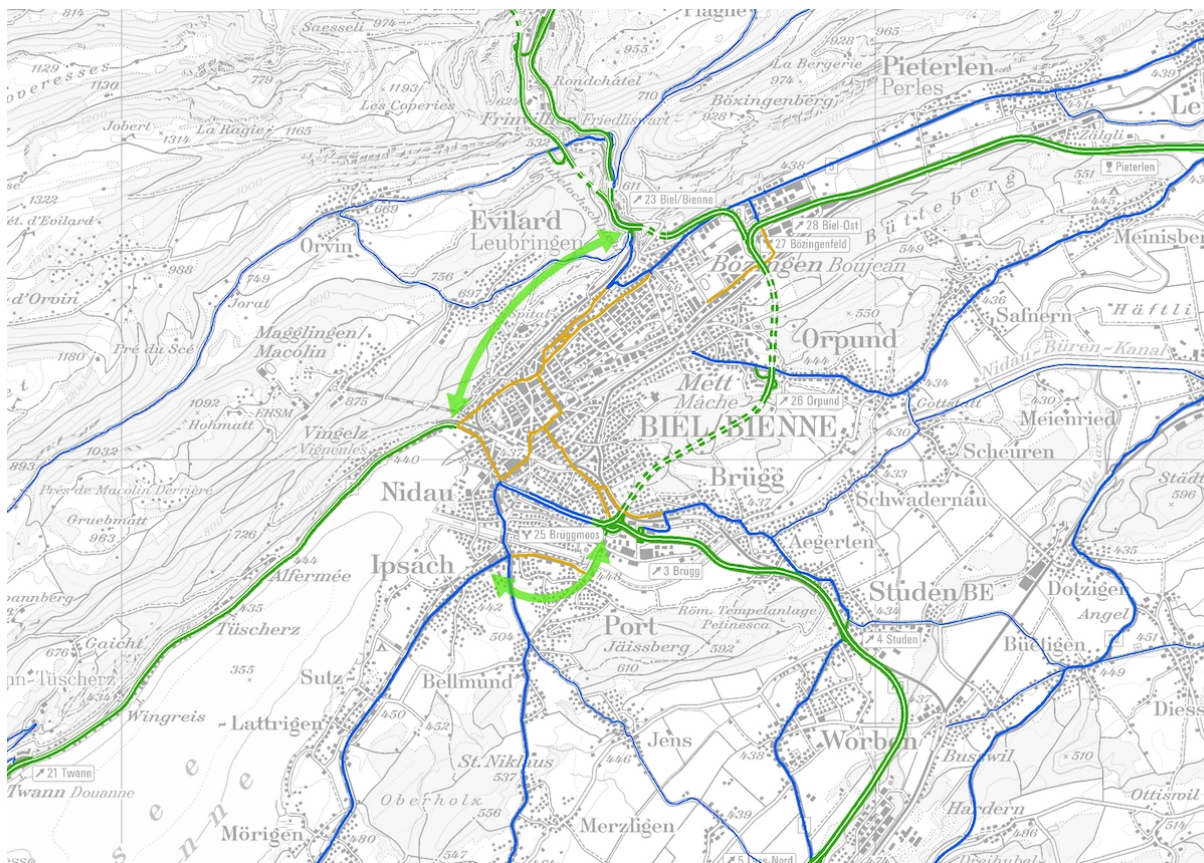
- Étude préliminaire pour une jonction complète à la T6 Studen selon CRTU (2013)

---

## Contournement de Bienne par l'A5, raccordement de la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port) et solution à long terme

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-U.1	0371.3.049	4 <sup>e</sup> génération	AvE
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	1 Capacité routière	1.1 Routes de délestage du centre et de contournement

Carte:



### Description et faisabilité

En mars 2017, le Canton de Berne a soumis le projet définitif concernant le contournement Ouest de Bienne par l'A5 - comprenant le contournement de Vigneules, la branche Ouest et la bretelle de raccordement de la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port) – auprès du DETEC pour approbation. En raison de la forte opposition dans la région biennoise, le Canton a demandé au DETEC en février 2019 de suspendre la procédure et de lancer le «processus de dialogue Branche Ouest Bienne». Sur la base des recommandations du processus de dialogue, le Canton de Berne a retiré le projet définitif en décembre 2020. En janvier 2021, le DETEC a annulé la procédure d'approbation des plans et a levé le ban d'expropriation.

Conformément aux recommandations du processus de dialogue, des mesures à court et moyen terme doivent être mises en œuvre pour un flux de trafic plus supportable à l'Ouest de Bienne. Le raccordement de la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port) doit être conservée et son utilité en tant que route nationale de raccordement doit être vérifiée dans le cadre d'une conception globale des transports. À long terme, les lacunes du réseau de l'A5 à Bienne seront comblées. Une étude de faisabilité est réalisée pour un tracé au nord de Bienne.

Pour la mise en œuvre des recommandations, qui comprennent également des mesures sur le réseau routier inférieur, les transports publics, la mobilité combinée et la mobilité douce, l'organisation de projet «Espace Biel/Bienne.Nidau» a été créée en 2021. Celle-ci coordonne et contrôle la mise en œuvre des différentes planifications et mesures, en vérifie l'efficacité dans le cadre d'un suivi et d'un contrôle et assure la participation nécessaire.

L'agglomération doit se contenter d'un réseau routier national pendant une longue période, comme cela est le cas depuis l'ouverture de la branche Est de l'A5. Le développement prévu du milieu bâti reste possible et bénéficiera de la levée du ban d'expropriation pour la branche Ouest. Toutefois, le trafic doit être maîtrisé avec le réseau routier existant, qui doit être pleinement intégré dans la stratégie TIM de l'agglomération:

---

#### Opportunité et profit

Les traversées des communes de Nidau et de Port sont très fréquentées. Le tunnel de Port améliore le raccordement à la rive droite du lac de Biemme au réseau routier national et au pôle de développement des Champs-de-Boujean. Cela permet à Nidau et Port de se délester du trafic de transit et de valoriser les centres des communes.

La lacune du réseau de l'A5 entre Soleure et Neuchâtel doit être comblée à long terme. Dans un premier temps, la faisabilité d'un tracé au nord de Biemme (tunnel du Jura) sera examinée.

---

#### État de la planification

##### Pas pertinent

Début probable des travaux

Mise en service probable

Pas pertinent

Pas pertinent

Responsabilité

Autres acteurs

OPC

Région; communes

Coût (en millions de fr.)

Proposition de subvention communale

0.5

–

État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination réglée

–

---

#### Lien et limites avec d'autres mesures

- Assainissement de la liaison routière Marais-de-Brügg – Place Guido-Müller – Faubourg du lac selon un Concept global d'exploitation et de conception, cf. MIV-Auf.2.11 et MIV-Auf.2.17
- Fixation des limites de charges et monitoring, cf. NW-W.2
- Intégration dans la gestion des transports, cf. NM-VM.1
- Vérification et adaptation des mesures d'accompagnement en matière de circulation des routes nationales (MaC), en particulier l'augmentation de la résistance au trafic de transit sur l'axe Faubourg du lac – rue du Canal – rue de Boujean et sur la route de Reuchenette (examen d'une interdiction de poids lourds inclus).

---

#### Indications quantitatives, documents

- Dialogue Branche Ouest, rapport final (2020)
-

## Gestion des points noirs (Black Spot Management, BSM) dans l'agglomération

CRTU n°	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.MIV-Ü.1	–	4 <sup>e</sup> génération	Tâche permanente
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
–	–	3 Valorisation / sécurité	3.1 Carrefour, giratoire de l'espace routier

### Description et faisabilité

Objectif: La sécurité routière est améliorée aux endroits accidentogènes grâce à une recherche et une suppression systématique des points noirs.

Description:

#### Définition d'un point noir (USP)

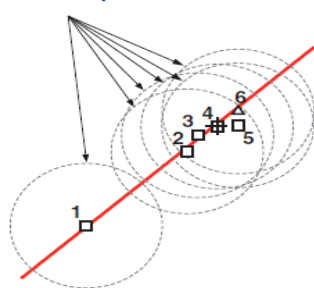
Selon la norme VSS SNR 641 724 «Sécurité routière – Gestion des points noirs», un endroit à concentration d'accidents est un point du réseau routier où le nombre d'accidents avec dommages corporels, pondéré par catégorie de gravité des accidents (valeur de calcul), atteint ou dépasse la valeur limite définie dans un certain périmètre et au cours d'une période de trois années. La catégorie d'accident décrit la conséquence la plus grave d'un accident et est pondérée comme suit:

- Accident avec au moins une personne décédée ou gravement blessée ( $U_{(G+SV)}$ ) = pondération 2
- Accident avec au moins une personne légèrement blessée ( $U_{(LV)}$ ) = pondération 1

Les périmètres et valeurs limites sont fixés comme suit:

Type de route et situation	Périmètre de recherche <sup>1</sup>	Valeur de calcul	Valeur limite
Autoroute et semi-autoroute	125 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	$\geq 8$
Axes de circulation principaux et de liaison hors localités	75 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	$\geq 5$
Axes de circulation principaux et de liaison dans localités	25 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$	$\geq 5$

Suchperimeter um jeden Unfall  
Périmètre de recherche autour de chaque accident

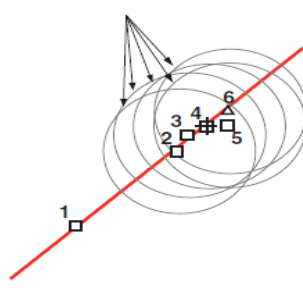


- △ Unfall mit leichtem Personenschaden
- + Unfall mit schwerem Personenschaden
- Strasse

Abb. 2  
Abgrenzung Unfallschwerpunkt

(Source: VSS SNR 641 724)

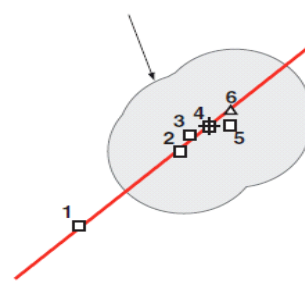
Zonen mit Berechnungswert  $\geq$  Grenzwert  
Zones avec valeur de calcul  $\geq$  valeur limite



- △ Accidents avec dommages corporels légers
- + Accidents avec dommages corporels graves
- Route

Fig. 2  
Délimitation des points noirs

Kandidat für einen Unfallschwerpunkt mit den Unfällen 2 bis 6  
Candidat pour un point noir avec les accidents 2 à 6



#### Procédure

Les endroits à forte concentration d'accidents ne touchant pas d'autres mesures sont assainis au moyen de l'instrument de sécurité des infrastructures Black Spot Management (BSM). (Source VSS SN 641 724):

- **Recherche:** la pensée fondamentale du BSM est l'hypothèse motivée selon laquelle l'élimination des déficits en matière de sécurité de l'infrastructure routière (assainissement d'un point noir) peut permettre de réduire l'apparition de futurs accidents et/ou en diminuer leur gravité. Pour cela, on identifie des endroits du réseau routier, où se produisent des accidents à répétition. Les points noirs sont définis au vu de valeurs limites. Le traitement détaillé de tous les points noirs identifiés n'est souvent pas réaliste pour des raisons de budget et de temps, et l'on procède donc à leur priorisation.
- **Analyse:** les points noirs à traités sont analysés en détail au vu de leur aspect critique en termes de sécurité. Avec l'analyse de l'accident et de la situation, on identifie les déficits en matière d'infrastructure qui ont contribué de façon déterminante à la survenance de l'accident et/ou à sa gravité.
- **Assainissement:** à partir de l'analyse et de la comparaison avec les normes, on peut déduire des mesures potentielles sur le plan de la construction ou de la technique de circulation. On établit alors un concept d'assainissement à réaliser.

- Contrôle: le BSM est complété par un contrôle de mise en œuvre et d'efficacité des mesures, afin de garantir un assainissement rapide des points noirs et un contrôle de qualité à chaque étape des travaux.

Si un point noir est détecté sur un tronçon de route pour lequel une autre mesure est déjà projetée (projet routier tel qu'assainissement, réaménagement, etc.), il faut alors assainir le point noir dans le cadre de cette mesure. On peut se référer à cette mesure directement dans le tableau suivant en lieu et place des jalons.

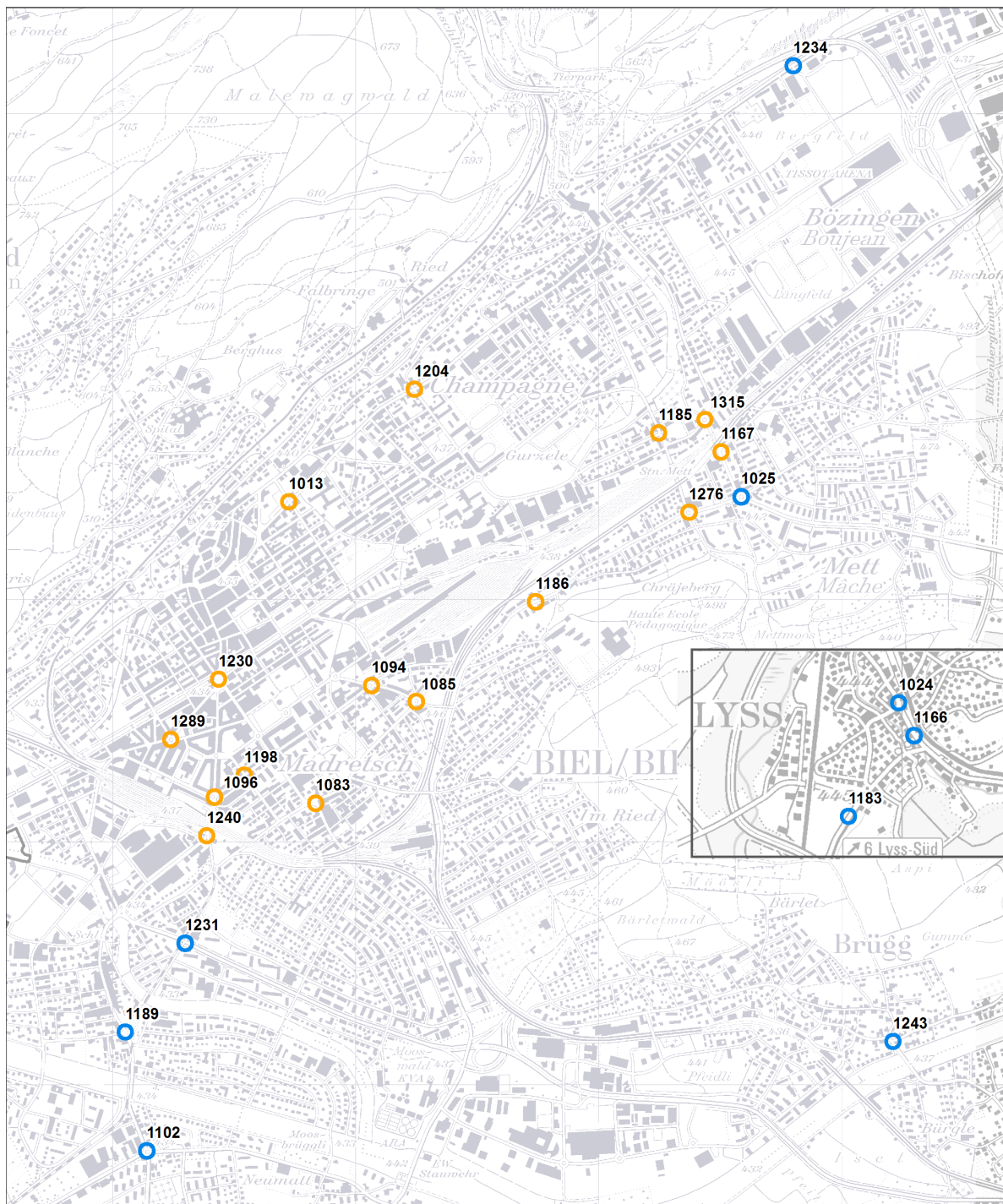
---

<sup>1</sup> Le périmètre de recherche correspond à un rayon de cercle autour d'un accident individuel.





## Unfallschwerpunkte Agglomeration Biel



**Legende:**



Agglomerationsgrenze

- Unfallschwerpunkt Bund
- Unfallschwerpunkt Kanton
- Unfallschwerpunkt Gemeinde

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern; Tiefbauamt  
 Datum: 03.04.2019

1:23'000



État: prise en compte des accidents survenus jusqu'à 2018 incl.

Région: BBS = Biel/Bienne-Seeland

Agglomération: Bi = Biel/Bienne

Les propriétaires des routes sont compétents analyser et supprimer les points noirs.

B = Confédération (OFROU); K = Canton (OPC-AIC), G = Commune

Jalons (statut)

La norme VSS SN 641 724 comprend la GSM comme un instrument de gestion accompagnant un point noir de son identification à sa suppression réussie prouvée. Par conséquent, l'avancement de la suppression d'un point noir revêt une importance fondamentale et est décrit par les jalons ci-après:

Jalons	Description / importance
Identification	Le point noir a été détecté et confirmé en tant que tel après examen.
Analyse	L'accident survenu et la situation ont été analysés et des déficits d'infrastructure déterminants sont identifiés.
Proposition de mesure	Des mesures potentielles de suppression ou d'amélioration des déficits d'infrastructure du point noir ont été élaborées.
Étude	L'étude pour mettre en œuvre des mesures retenues est achevée.
Exécution	Le projet est réalisé.
Contrôle d'efficacité	Chaque année jusqu'à trois ans après l'exécution de la mesure, on procède à un contrôle d'efficacité en évaluant le nombre des accidents.
Suppression réussie	Les points noirs supprimés avec succès sont biffés de la BSM. Si le contrôle d'efficacité se révèle négatif, les points noirs concernés sont soumis à une nouvelle mesure de suppression.

Numéro de la mesure	Numéro du point noir	Désignation / localité	Agglomération	Dépendance PA 2021 Mesure n°	Commune	Propriétaire de route compétent	Valeur de calcul <sup>2</sup>	Nombre de valeurs limites dépassées <sup>3</sup>	Priorité	Jalons selon BSM ou observation sur la mesure en cas d'assainissement dans le cadre d'un projet routier							
										Identifié	Analysé	Proposition de mesure	Étude	Exécution	Contrôle efficacité	Suppression réussie	
MaC	1025	Bienne, place d'Orpond	Bi	MIV-Auf.7	Biel/Bienne	K	15	5	Oui	X	X	X					
	1102	Nidau, giratoire Kreuzweg	Bi	LV-Ü.2.2	Nidau	K	10	5	Oui	X	X	X	X				
	1189	Nidau, Hauptstrasse - Balainenweg - Zihlstrasse	Bi		Nidau	K	3	4	Oui	X							
	1231	Nidau, Bernstrasse - Keltenstrasse	Bi		Nidau	K	5	4	Oui	X	X	X	X	X	X		
	1234	Bienne, route de Soleure - allée Roger-Federer	Bi		Biel/Bienne	K	3	3	Oui	X	X	X	X	X	X		
	1243	Brügg, Hauptstrasse - Bielstrasse - Orpundstrasse	Bi		Brügg	K	2	3	Oui	X	X	X	X	X	X		
	1013	Bienne, rue Georg-Friederich-Heilmann - rue Bubenber	Bi	MIV-AUF.2.7	Biel/Bienne	G	5	3	Oui	X	X	X	X	X			
MaC	1083	Bienne, place de la Croix est	Bi	MIV-Auf.6	Biel/Bienne	G	2	3	Oui	X							
MaC	1085	Bienne, rue de Madretsch - Rue du Breuil - Crêt-du-Bois	Bi	MIV-AUF.2.8	Biel/Bienne	G	7	4	Oui	X							
MaC	1094	Bienne, rue du Breuil - rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	6	5	Oui	X							
	1096	Bienne, rue Johann Verresius - rue de Morat - Rue des Prés	Bi		Biel/Bienne	G	22	5	Oui	X							
MaC	1167	Bienne, route d'Orpond - ch. Mettlen	Bi	MIV-Auf.7	Biel/Bienne	G	1	4	Oui	X							
MaC	1185	Bienne, rue de Gottstatt - rue du Moulin	Bi		Biel/Bienne	G	2	3	Oui	X							
MaC	1186	Bienne, rue de Mâche	Bi	MIV-Auf.9	Biel/Bienne	G	1	3	Oui	X							
	1198	Bienne, rue des Prés - rue de l'Avenir	Bi		Biel/Bienne	G	4	4	Oui	X	X	X	X	X			
MaC	1204	Bienne, rue de Boujean - rue du Faucon - rue du Coteau	Bi	MIV-Auf.8	Biel/Bienne	G	1	3	Oui	X							
	1230	Bienne, place Centrale	Bi	MIV-Auf.5	Biel/Bienne	G	1	4	Oui	X							



	1240	Bienne, rue de Morat - rue de la Gabelle	Bi	LV-Ü.5	Biel/Bienne	G	13	4	Oui	X	X	X	X	X	X	
MaC	1276	Bienne, giratoire rue de Mâche – rue Scholl	Bi		Biel/Bienne	G	8	4	Oui	X						
	1289	Bienne, rue de la Gare – rue des Marchandises – rue d'Aarberg	Bi	KM-Mu.6	Biel/Bienne	G	6	3	Oui	X	X	X	X	X		
MaC	1315	Bienne, rue de la Poste – route d'Orpond	Bi		Biel/Bienne	G	5	3	Oui	X						
	1024	Lyss, Hirschenplatz	Bi		Lyss	K	8	4	Oui	X	X	X	X	X	X	
	1166	Lyss, Hauptstrasse - Alpenstrasse	Bi		Lyss	K	1	3	Oui	X	X	X	X			
	1183	Lyss, Aarbergstrasse (KS 22) Breite	Bi		Lyss	K	3	3	Oui	X						

<sup>2</sup> Valeur de calcul durant la période d'évaluation 2016-2018.

<sup>3</sup> Nombre de dépassements de la valeur limite durant les cinq dernières périodes d'évaluation (2011-2013 à 2016-2018). Les points noirs sont à traiter en priorité à compter de trois dépassements et plus de la valeur limite au cours des cinq dernières périodes d'évaluation.

#### Opportunité et profit

- WK 1: diminution et atténuation des endroits à concentration d'accidents et points noirs, aussi concernant la mobilité douce
- WK 3: accroissement de la sécurité routière objective par une saisie et une appréciation à grande échelle des points noirs, mesures de suppression des points noirs spécifiques et implication de l'audit de sécurité lors de l'étude des routes

#### État de la planification

–

#### Début des travaux probable

–

#### Mise en service probable

–

#### Responsabilité

Cf. colonne ci-avant «Propriétaire de route compétent»

#### Autres acteurs

Propriétaire de route

#### Coût (en millions de fr.)

–

#### Demande de contribution cantonale

–

#### État de la coordination

#### Coordination réglée

–

#### Demande d'intégration ou de modification de la planification cantonale

–

#### Lien et délimitation avec d'autres mesures

–

#### Indications quantitatives, documents

- OPC, Gestion des points noirs, données des accidents jusqu'en 2018 (état : 3 avril 2019)
- VSS SN 641 724 «Sécurité routière, Gestion des points noirs»

## Gestion de la mobilité, agglomération biennoise

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.NM-W.1	0371.3.001	4e génération	AvE
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
NM-VM-1	–	2 Gestion du trafic (GT)	2.3 GT – Surface

Carte:

### Description et faisabilité

La gestion de la mobilité complète la planification des infrastructures et la gestion du trafic en s'appuyant sur les comportements individuels en matière de mobilité et en favorisant une mobilité durable et efficace.

La gestion de la mobilité dans l'agglomération biennoise se concentre sur la sensibilisation, l'information et les conseils aux communes et aux entreprises:

- Soutenir les communes pour planifier et mettre en œuvre des mesures
- Coordination des nouvelles offres de mobilité (p. ex. «Bikesharing», «Carpooling»)
- Gestion de la mobilité dans les entreprises

### Opportunité et profit

Opportunité:

Lien avec la vision d'avenir:

- Pas d'augmentations supplémentaires du TIM
- Parts supplémentaires des TP et du trafic piétonnier et cycliste dans l'ensemble du trafic

Lien avec le besoin d'agir:

- Encourager le comportement durable en matière de mobilité

Lien avec les stratégies partielles:

- Soutenir les changements de comportement en matière de mobilité

Profit:

La gestion de la mobilité entraîne un changement de la répartition modale en faveur des transports publics et du trafic piétonnier et cycliste (WK 1). Cela permet de soutenir le développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2) et de réduire la pollution et la consommation d'énergie ainsi que l'utilisation du sol (WK 4).

### État de la planification

En service

Début probable des travaux	Mise en service probable
Pas pertinent	Pas pertinent
Responsabilité	Autres acteurs
Région	Communes
Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention cantonale
0.05	–
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	–

Lien et limites avec d'autres mesures

–

### Indications quantitatives, documents

- Concept global de mobilité, état de la branche Est, 2016
- Nouvelle organisation de la gestion de la mobilité, agglomération biennoise, 2020

## Monitoring du trafic, agglomération biennoise

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.NM-W.2	0371.3.002	4 <sup>e</sup> génération	AvE
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
NM-VM-2	–	2 Gestion du trafic (GT)	2.3 GT – Surface

Carte:

### Description et faisabilité

En 2017, un réseau de postes de comptage a été mis en place au cœur de l'agglomération en vue de la mise en service de la branche Est de l'A5, un rythme de relevé uniforme a été établi et l'évaluation des données a été coordonnée.

Ce monitoring de trafic doit être développé de manière appropriée et exploité de manière permanente en tant qu'instrument de contrôle des objectifs stratégiques en termes de transports. En plus de l'organisation et du financement, le réseau de postes de comptage doit également être revu. Dans la mesure du possible, tous les postes de comptage doivent être équipés de compteurs permanents.

### Opportunité et profit

Opportunité:

Lien avec la vision d'avenir:

- Pas d'augmentations supplémentaires du TIM
- Respect des limites de charges locales

Lien avec le besoin d'agir:

- Développer le monitoring de trafic

Lien avec les stratégies partielles:

Surveiller le trafic, contrôler la capacité de charge et créer des réserves de capacité

Profit:

Le monitoring de trafic soutient l'optimisation du système global des transports et le changement de la répartition modale (WK 1). Il contribue ainsi à l'amélioration de la sécurité des transports (WK 3) et à la réduction de l'impact sur l'environnement (WK 4) et favorise le développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2).

### État de la planification

#### En service

Début probable des travaux	Mise en service probable
Pas pertinent	Pas pertinent
Responsabilité	Autres acteurs
Région	OPC-AIC III; OFROU; communes; entreprises de transport
Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale
0.2	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
-------------------------	--

#### Coordination réglée

Lien et limites avec d'autres mesures

–

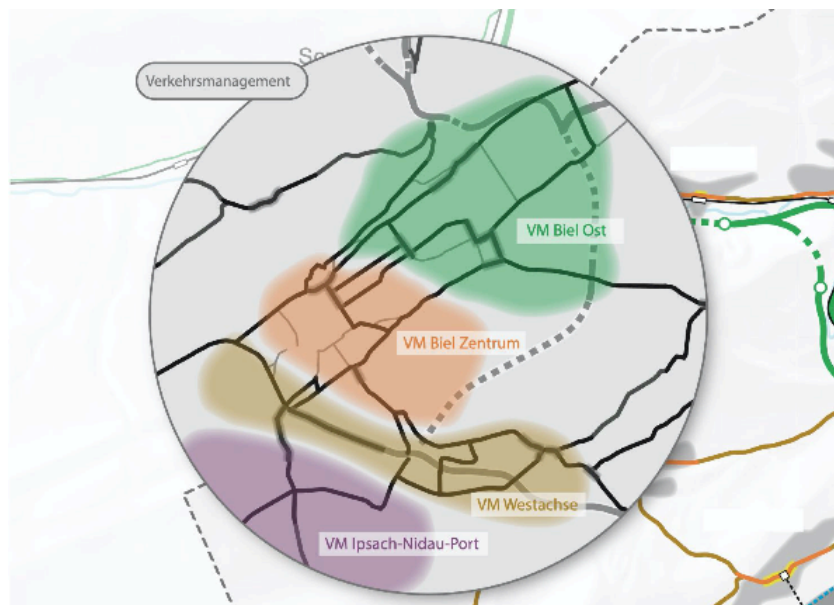
Indications quantitatives, documents

- Concept de suivi & de contrôle, 2017

## Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Gestion du trafic», horizon A

CRTU n°	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.NM-VM.1	0371.3.015	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace n°	Catégorie	
NM-VM-3	–	2 Gestion du trafic (GT)	2.4 Mesures forfaitaires GT

Carte:



Secteurs partiels GT, agglomération biennoise

### Description

Avec l'ouverture de la branche Est de l'A5, le trafic routier a été nouvellement réparti dans la région. Afin d'en limiter l'impact à long terme, et de restreindre les immissions dans le milieu bâti, un système GT est mis en œuvre au cœur de l'agglomération. Ce système englobe des axes principaux performants (axe Ouest de la route de Neuchâtel à la route de Berne, routes d'accès aux jonctions autoroutières de l'A5 et de l'A16), le dosage des routes d'accès aux milieux bâtis et la priorisation des TP ainsi que du trafic piétonnier et du trafic cycliste sur l'ensemble du réseau routier de l'agglomération.

### Objectif:

Sur la base du concept existant pour la gestion du trafic (GT) dans l'agglomération biennoise, il faut mettre sur pied un système de gestion du trafic dans chacun des quatre secteurs partiels de l'agglomération biennoise, afin de poursuivre les objectifs suivants:

- Flux de circulation supportable pour l'ensemble des usagers de la route et des riverains et riveraines.
- Optimisation de la capacité du système global des transports
- Accroissement de la fiabilité des temps de trajet avec les TP (sécurité des correspondances)
- Pilotage du TIM conformément à la vision d'avenir et à la stratégie partielle TIM
- Suppression du trafic parasite à travers les quartiers résidentiels et sur les routes de catégorie inférieure
- Promotion du trafic piétonnier et du trafic cycliste, réduction des résistances et amélioration des conditions de coexistence
- Augmentation de la sécurité routière

### Mesures:

Les objectifs doivent être atteints grâce à des mesures incitatives appropriées sur les routes nationales, cantonales et communales. Les mesures GT complètent les MaC projetées et réalisées.

Les éléments suivants sont engagés en particulier:

- Équipements GT de rang supérieur tels que calculateur du système de transport et calculateur de stratégie
- Infrastructures de communication, des équipements de routes et de tronçons de routes aux calculateurs du système des transports

- Équipements GT de rang supérieur sur les tronçons de routes tels que panneaux d'information du trafic (collecte des données de trafic)
- Saisie des temps de parcours et surveillance du trafic
- Installations de signaux lumineux en tant qu'équipements GT locaux pour le dosage du trafic et/ou la priorisation des TP avec collectes des données du trafic (boucles)
- Communauté d'exploitation GT de l'agglomération biennoise

## Procédure:

1. Préparation: décision de principe, définition du projet, objectifs, organisation de projet
2. Élaboration de concepts d'exploitation et de régulation pour les quatre secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise
3. Garantie de l'organisation de l'exploitation GT de l'agglomération biennoise
4. Avant-projets et projets de construction, financement
5. Appel d'offres / réalisation
6. La mise en œuvre et le financement des équipements GT locaux est une tâche incombant aux propriétaires des routes. La compatibilité avec la gestion du trafic de rang supérieur est garantie dans les organes compétents.

Opportunité	Profit
Lien avec la vision d'avenir:	La gestion du trafic améliore la capacité de fonctionnement du système global des transports pour l'ensemble des usagers de la route, optimise la capacité de charge des infrastructures routières existantes et soutient le transfert sur les TP et le trafic cycliste (WK 1). Cela permet de garantir l'accès aux secteurs centraux et lieux de destination au cœur de l'agglomération et soutient l'urbanisation interne (WK 2). La meilleure répartition des flux de trafic permet d'accroître la sécurité (WK 3) et de réduire l'impact sur l'environnement dans des secteurs sensibles (WK 4).
- Groupage du trafic de transit et du trafic d'agglomération sur les autoroutes et les principaux axes de circulation	
- Trafic fluide et supportable dans le milieu bâti	
- Temps de parcours TP optimaux et stables	
Lien avec le besoin d'agir:	
- Optimiser les capacités et le déroulement du trafic au moyen de la gestion du trafic	
- Permettre la priorisation des bus sur le réseau routier urbain	
Lien avec les stratégies partielles:	
- Optimiser la capacité des rues et le déroulement du trafic	
- Régulation active et influence sur le trafic	

## Coût global

10 millions de fr.

## Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

Confédération: probablement 30% à 40%

Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

## Indications quantitatives, documents

- Stratégie de régulation du trafic de la Ville de Bienne, 2017
- Concept global de mobilité, état de la branche Esst, Gestion du trafic à court terme / Concept d'exploitation et de régulation, 2017
- Gestion du trafic dans l'agglomération biennoise, 2019
- Monitoring du trafic, agglomération biennoise
- Stratégie globale de mobilité 2018-2040 de la Ville de Bienne, 2018

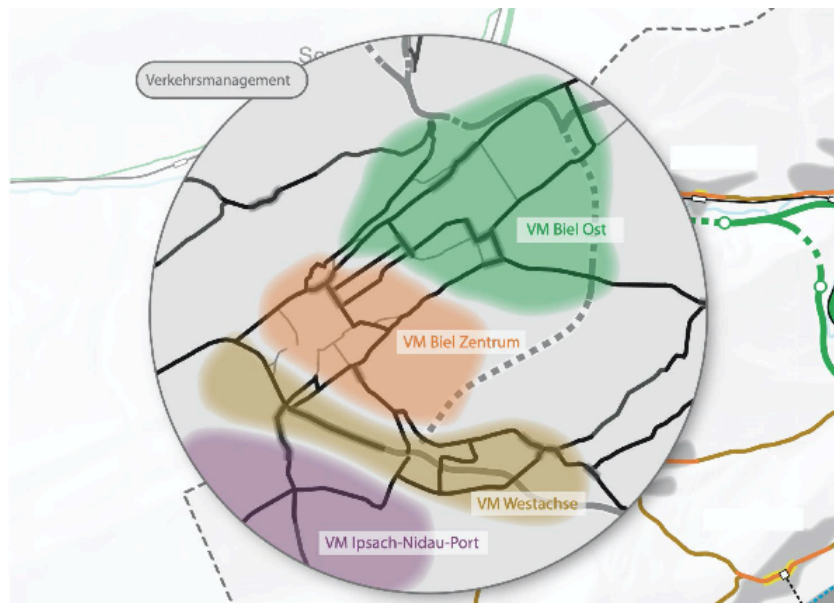
4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.NM-VM.1.1	NM-VM-3	0371.3.015	–	<b>GT Bienne-Est</b>				
Brève description	Mise sur pied et garantie de l'exploitation GT de la branche Est comme tâche commune en harmonie avec les autres secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise et les mesures d'infrastructures de transport							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne	Ville de Bienne	OPC-CEP; OPC-RN Construction; OPC-AIC -III; OFROU; entreprises de transport	Coordination en cours	–	Nœud routier	22	5.0	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.NM-VM.1.2	NM-VM-3	0371.3.015	–	<b>GT Axe Ouest Bienne-Nidau-Brügg</b>				
Brève description	Mise sur pied et garantie de l'exploitation GT de l'axe Ouest Bienne/Nidau/Brügg comme tâche commune en harmonie avec les autres secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise et les mesures d'infrastructures de transport							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne, Brügg, Nidau	OPC-CEP	<del>OPC-CEP</del> ; OPC-RN Construction; OPC-AIC III; OFROU; entreprises de transport	Coordination en cours	–	Nœud routier	20	5.0	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

## Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Gestion du trafic», horizon B

CRTU n°	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.NM-VM.2	0371.3.056	4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°	Remplace n°	Catégorie	
NM-VM-3	–	2 Gestion du trafic (GT)	2.4 Mesures forfaitaires GT

carte:



Zones partielles VM agglomération biennoise

### Description

Avec l'ouverture de la branche Est de l'A5, le trafic routier a été nouvellement réparti dans la région. Afin d'en limiter l'impact à long terme, et de restreindre les immissions dans le milieu bâti, un système GT est mis en œuvre au cœur de l'agglomération. Ce système englobe des axes principaux performants (axe ouest de la route de Neuchâtel à la route de Berne, routes d'accès aux jonctions autoroutières de l'A5 et de l'A16), le dosage des routes d'accès aux milieux bâtis et la priorisation des TP ainsi que du trafic piétonnier et du trafic cycliste sur l'ensemble du réseau routier de l'agglomération.

### Objectif:

Sur la base du concept existant pour la gestion du trafic (GT) dans l'agglomération biennoise, il faut mettre sur pied un système de gestion du trafic dans chacun des quatre secteurs partiels de l'agglomération biennoise, afin de poursuivre les objectifs suivants:

- Flux de circulation supportable pour l'ensemble des usagers de la route et des riverains et riveraines.
- Optimisation de la capacité du système global des transports
- Accroissement de la fiabilité des temps de trajet avec les TP (sécurité des correspondances)
- Pilotage du TIM conformément à la vision d'avenir et à la stratégie partielle TIM
- Suppression du trafic parasite à travers les quartiers résidentiels et sur les routes de catégorie inférieure
- Promotion du trafic piétonnier et du trafic cycliste, réduction des résistances et amélioration des conditions de coexistence
- Augmentation de la sécurité routière

### Mesures:

Les objectifs doivent être atteints grâce à des mesures incitatives appropriées sur les routes nationales, cantonales et communales. Les mesures GT complètent les MaC projetées et réalisées.

Les éléments suivants sont engagés en particulier:

- Équipements GT de rang supérieur tels que calculation du système de transport et calculateur de stratégie
- Infrastructures de communication, des équipements de routes et de tronçons de routes aux calculateurs du système des transports



- Équipements GT de rang supérieur sur les tronçons de routes tels que panneaux d'information du trafic (collecte des données de trafic)
- Saisie des temps de parcours et surveillance du trafic
- Installations de signaux lumineux en tant qu'équipements GT locaux pour le dosage du trafic et/ou la priorisation des TP avec collectes des données du trafic (boucles)
- Communauté d'exploitation GT de l'agglomération biennoise

Procédure:

1. Préparation: décision de principe, définition du projet, objectifs, organisation de projet
2. Élaboration de concepts d'exploitation et de régulation pour les quatre secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise
3. Garantie de l'organisation de l'exploitation GT de l'agglomération biennoise
4. Avant-projets et projets de construction, financement
5. Appel d'offres / réalisation
6. La mise en œuvre et le financement des équipements GT locaux est une tâche incombant aux propriétaires des routes. La compatibilité avec la gestion du trafic de rang supérieur est garantie dans les organes compétents.

Opportunité	Profit
Lien avec la vision d'avenir:	La gestion du trafic améliore la capacité de fonctionnement du système global des transports pour l'ensemble des usagers de la route, optimise la capacité de charge des infrastructures routières existantes et soutient le transfert sur les TP et le trafic cycliste (WK 1). Cela permet de garantir l'accès aux secteurs centraux et lieux de destination au cœur de l'agglomération et soutient l'urbanisation interne (WK 2). La meilleure répartition des flux de trafic permet d'accroître la sécurité (WK 3) et de réduire l'impact sur l'environnement dans des secteurs sensibles (WK 4).
- Groupage du trafic de transit et du trafic d'agglomération sur les autoroutes et les principaux axes de circulation	
- Trafic fluide et supportable dans le milieu bâti	
- Temps de parcours TP optimaux et stables	
Lien avec le besoin d'agir:	
- Optimiser les capacités et le déroulement du trafic au moyen de la gestion du trafic	
- Permettre la priorisation des bus sur le réseau routier urbain	
Lien avec les stratégies partielles:	
- Optimiser la capacité des rues et le déroulement du trafic	
- Régulation active et influence sur le trafic	

Coût global

5.9 millions de fr.

Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

Confédération: probablement 30% à 40%

Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales

Hors périmètre PA:

- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales

Indications quantitatives, documents

- Stratégie de régulation du trafic de la Ville de Bienne, 2017
- Concept global de mobilité, état de la branche Est, Gestion du trafic à court terme / Concept d'exploitation et de régulation, 2017
- Gestion du trafic dans l'agglomération biennoise, 2019
- Monitoring du trafic, agglomération biennoise
- Stratégie globale de mobilité 2018-2040 de la Ville de Bienne, 2018

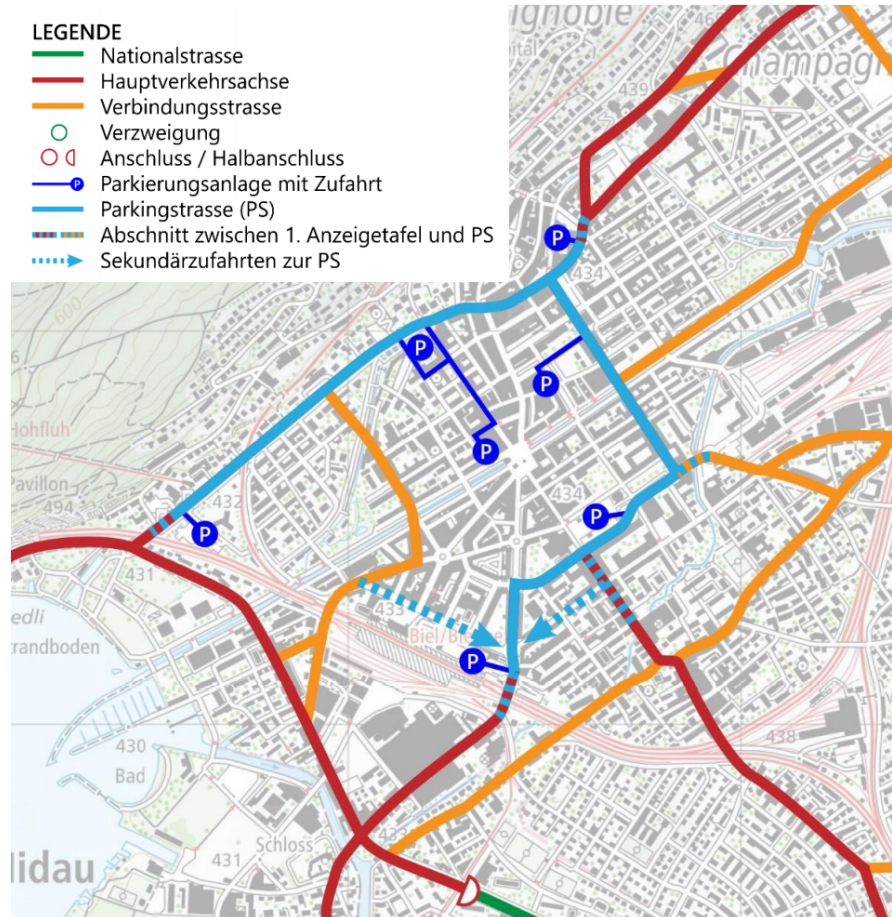
PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.NM-VM.2.1	NM-VM-3	0371.3.015	–	<b>GT Bienne-centre</b>				
Brève description	Mise sur pied et garantie de l'exploitation GT Bienne-centre comme tâche commune en harmonie avec les autres secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise et les mesures d'infrastructures de transport.							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Bienne	Ville de Bienne	OPC-CEP; OPC-RNConstruction; OPC-AIC-III; OFROU; entreprises de transport	Coordination en cours	–	Nœud routier	5	2.8	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

PA 4 <sup>e</sup> génération		Horizon B						
CRTU n°	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
BBS.NM-VM.2.2	NM-VM-3	0371.3.015	–	<b>GT Ipsach-Nidau-Port</b>				
Brève description	Mise sur pied et garantie de l'exploitation GT de la branche Est Ipsach-Nidau-Port commune en harmonie avec les autres secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise et les mesures d'infrastructures de transport.							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de performance (LE)	Nombre LE	Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale selon LRLR
Belmont, Ipsach, Nidau, Port	OPC-AIC III	Communes; OPC-CEP; OPC-RNConstruction; entreprises de transport; OFROU	Coordination en cours	–	Nœud routier	9	3.1	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR

## Bienne, extension du système de guidage des parkings

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.NM-VM.3		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		2 Gestion du trafic (GT)	2.3 GT – Surface

Carte:



Description et objectif de la mesure

Situation initiale, objectif :

Le système de guidage des parkings de la Ville de Bienne fournit des informations sur le nombre de places de stationnement disponibles dans sept parkings couverts. Il informe les automobilistes, qui recherchent une place de stationnement, du nombre de places disponibles et contribue ainsi à la gestion optimale du trafic.

Pour que ce système puisse continuer à assurer son efficacité pour améliorer la fluidité du trafic et l'accessibilité, il faut l'adapter aux changements réalisés ces dernières années dans le réseau de transports (branche Ouest de l'A5 Bienne, mesures d'accompagnement en matière de circulation, projets d'infrastructure). À cette fin, la conception du système de guidage des parkings sera réexaminée.

Deux nouveaux parkings couverts ont été construits dans le secteur région des Champs-de-Boujean. Ces parkings doivent être intégrés dans le système de guidage des parkings existant.

Faisabilité

Pas pertinent

## Mesure / Éléments essentiels:

- Réévaluation de la conception globale du SGP pour la direction du TIM des axes d'entrée directement vers les parkings concentrés, si possible sans traverser le centre-ville.
- Extension du système de guidage des parkings aux Champs-de-Boujean (stades nord et sud)
- Ajout des parkings aux interfaces intermodales (plaques tournantes de mobilité)

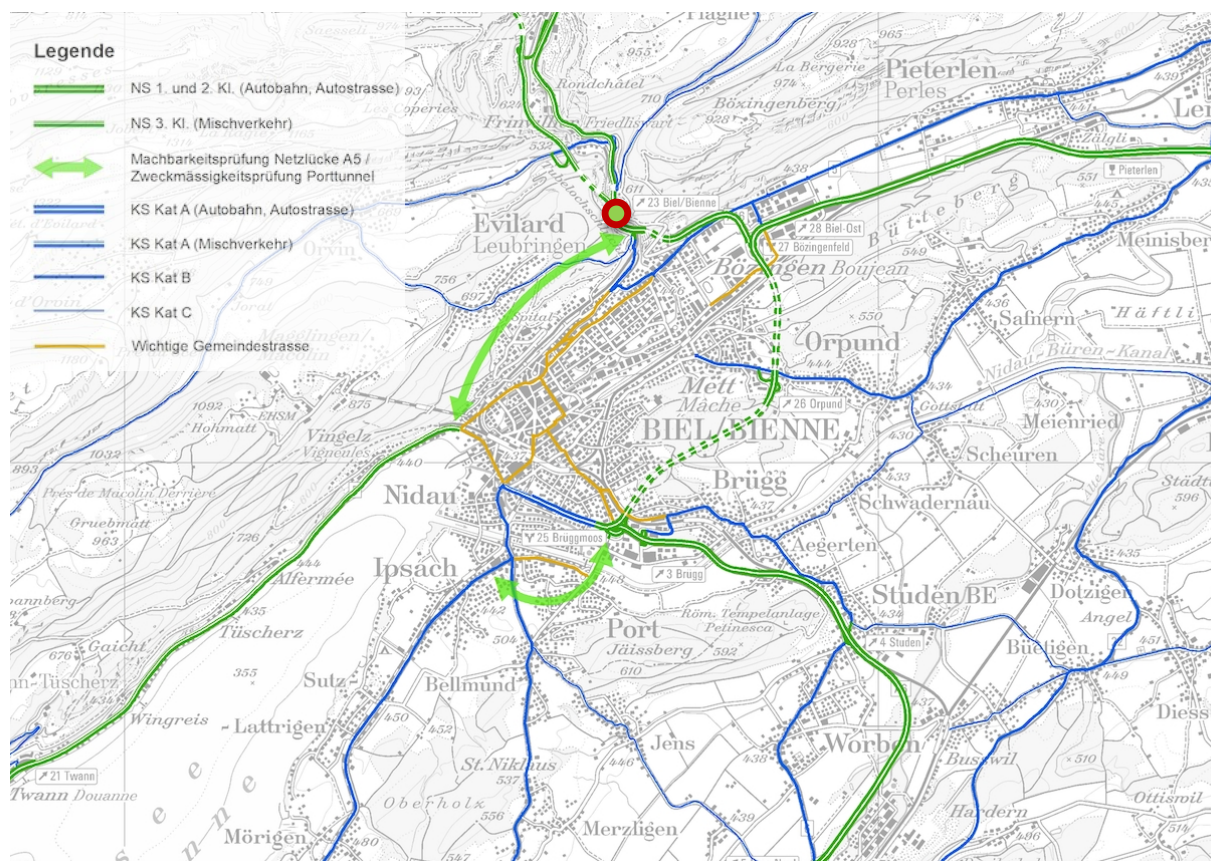
Opportunité	Profit
Lien avec la vision d'avenir:	Le système de guidage des parkings améliore le fonctionnement du système global des transports, réduit le volume de trafic (WK 1) ainsi que les nuisances sonores et atmosphériques (WK 4). La concentration de places de stationnement publiques dans les parkings couverts permet de valoriser l'espace public (WK 2).
- Groupage du trafic de transit et du trafic d'agglomération sur les autoroutes et les principaux axes de circulation	
Lien avec le besoin d'agir:	
- Concentration des places de stationnement publiques dans des parkings collectifs	
Lien avec les stratégies partielles:	
- Gestion des parkings coordonnée	
État de la planification	
1	
État de la construction et du financement	
1	
Prochaines étapes de planification:	
- Concept et étude 2020-2021	
Début probable des travaux	Mise en service probable
2024	2024
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	–
Coût (en millions de fr.)	Proposition de subvention communale
5.0	Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR
Répartition des coûts	
Au sein du périmètre PA:	
- Confédération: probablement 30% à 40%	
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales	
Hors périmètre PA:	
– Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales	
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	
Lien et limites avec d'autres mesures	
- NM-VM.1 Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Gestion du trafic», horizon A	
Impact sur l'environnement	
–	
Indications quantitatives, documents	
- Nombre de nœuds routiers avec des panneaux d'affichage dynamiques: 28	

## **Mesures de la planification nationale**

## N16 Jonction Bienne (-nord)

N° CRTU	Numéro de référence nationale	Génération PA	Début prévu des travaux
BBS.MIV-E.4	OB 4.4	4 <sup>e</sup> génération	ouvert

Carte:



### Description

Le développement de la demi-jonction existante de Bienne (nord) en une jonction complète fait partie du projet général approuvé pour la branche Est de l'A5 (nouvelle construction, fixation du niveau de coordination). Le projet initial prévoit une jonction complète sans intersection avec un tunnel. Le Canton de Berne a proposé à l'OFROU une alternative plus économique avec un giratoire. L'OFROU n'a pas encore pris de décision en se référant aux discussions en cours sur la branche Ouest (cf. MIV-Nat.1). Un giratoire provisoire a été mis en place en 2019 pour la rénovation de l'A16 entre Bienne et Tavannes. Sur la base des bonnes expériences, la région et le Canton s'engagent à ce que le giratoire provisoire puisse être converti en temps utile en un giratoire permanent. Il existe un lien avec l'étude de faisabilité prévue pour la fermeture de la lacune dans le réseau de l'A5 avec un tracé dans le nord de Bienne (cf. MIV-Nat.1).

### Interface avec les réseaux de transports de l'agglomération

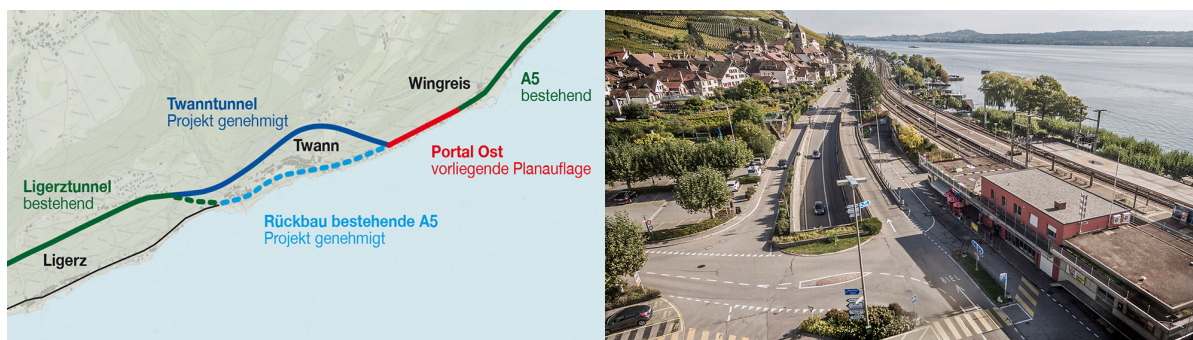
La jonction complète de Bienne (nord) permet de relier directement Evilard et Orvin à l'autoroute en direction de Soleure et Bienne. Ainsi, la liaison actuelle via la route de Reuchenette à travers une zone urbaine densément peuplée est supprimée et le trafic de transit est orienté vers le réseau de routes à grand débit selon la stratégie TIM. La jonction complète de Bienne (nord) est incluse dans la gestion du trafic (cf. BBS.NM-VM.1).



## A5 Tunnel de Douanne

N° CRTU	Numéro de référence nationale	Génération PA	Début prévu des travaux
BBS.MIV-U.2		4 <sup>e</sup> génération	2025

Carte:



### Description

De 1969 à 1973, la route nationale A5 à deux voies a été construite sur la rive gauche du lac de Bièvre. La traversée de la route nationale à Douanne est insatisfaisante à bien des égards. De grandes parties du village souffrent du bruit de la circulation. En outre, le tracé A5 agit comme un verrou entre les cœurs historiques des villages de Douanne et Klein-Twann et les rives du lac et affecte fortement l'image du site.

Pour ces raisons, la Confédération a décidé, dans les années 1980, de construire le tunnel de Douanne. Elle a ainsi fait suite à une requête maintes fois formulée par la population locale. L'ouvrage a pour objectif

- le délestage du village de Douanne du trafic de transit
- la déconstruction de la traversée existante du village
- le réaménagement de la traversée du village, afin de rendre les espaces publics plus attrayants et de créer des conditions optimales pour le trafic piétonnier et cycliste

Plusieurs projets définitifs concernant le tunnel de Douanne ont été contrés. Plus récemment, la conception du portail Est du tunnel et de la demi-jonction Douanne entre Douanne et Wingreis a été controversée. Ce tronçon se trouve dans la précieuse région viticole, qui est répertoriée dans l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP).

En 2010, la Confédération a approuvé le projet définitif du tunnel de Douanne. Deux organisations de protection ont contesté l'approbation en faisant recours et ont demandé une planification alternative pour le secteur du portail. Le Tribunal administratif fédéral a statué en faveur des organisations de protection en 2011 et 2016, et a demandé au Canton de Berne d'aménager la zone du portail de manière plus respectueuse du paysage. En même temps, il a annulé l'approbation des plans de la zone du portail. En revanche, dans la partie du tunnel proprement dit, l'approbation de 2010 est restée en vigueur.

Pour la zone du portail, le Canton de Berne a élaboré une solution optimisée dans le cadre d'une procédure participative avec les associations de protection, la commune de Douanne et les vigneron. La procédure d'approbation des plans est en cours. Les travaux ne débuteront pas avant 2025, la mise en service aura lieu dans environ une dizaine d'années.

### Interface avec les réseaux de transports de l'agglomération

Grâce au tunnel, la traversée existante du village peut être déconstruite et réaménagée. Le village de Douanne est ainsi délesté du trafic de transit.