

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

Projet d'agglomération Bienne/Lyss 5^e génération

Rapport de participation

15 mai 2024



Impressum

Mandant

Association seeland.biel/bienne
c/o BHP Raumplan AG, Güterstrasse 22a, 3008 Berne

Organe de direction de la Conférence Agglomération biennoise

Oliver Matti, maire d'Orpond (président depuis le 1^{er} janvier 2024)
Theres Lautenschlager, mairesse de Studen (présidente jusqu'au 31 décembre 2023)
Erich Fehr, maire de Bienne
Sandra Hess, mairesse de Nidau
Franz Kölliker, maire de Brügg (depuis le 1^{er} janvier 2024)
Daniel Kopp, conseiller municipal de Sutz-Lattrigen
Heinrich Sgier, conseiller municipal de Perles (jusqu'au 31 décembre 2023)

Direction de projet / Traitement

Secrétariat de l'Association seeland.biel/bienne : Thomas Berz, Laura Graziani

Table des matières

| | |
|---|----------|
| 1 Déroulement de la procédure de participation | 4 |
| 1.1 Objet | 4 |
| 1.2 Durée et documentation de la procédure de participation..... | 4 |
| 1.3 Prises de position | 4 |
| 1.4 Rapport récapitulatif de la procédure de participation | 5 |
| 2 Résultat de la procédure de participation | 5 |
| 2.1 Synthèse..... | 5 |
| 2.2 Prise de position sur les différents points soumis à consultation | 6 |

1 Déroulement de la procédure de participation

1.1 Objet

Le projet d'agglomération présente la manière dont la région, les communes et le canton entendent organiser le développement du milieu bâti ainsi que des infrastructures de transport dans l'agglomération Bienne/Lyss et indique les mesures prévues à cet effet. Il est l'instrument sur lequel la Confédération s'appuie pour allouer des contributions financières aux projets d'infrastructures de transport des communes et du canton.

Le projet d'agglomération Bienne/Lyss de 5^e génération (PA5) fait évoluer le PA de 4^e génération (PA4), adopté en 2021, en le développant et en y apportant un certain nombre de compléments. Les objectifs et stratégies sont dans leur grande majorité repris et poursuivis.

Le PA5 se compose de six modules : « Rapport de mise en œuvre des mesures des générations précédentes », « État des lieux et analyse de l'évolution », « Vision d'avenir 2040 », « Besoin d'action », « Stratégies partielles » et enfin « Mesures ». La participation publique portait sur les trois modules contraignants pour les autorités, à savoir :

- » Vision d'avenir 2040
- » Stratégies partielles
- » Mesures

Les autres modules n'ont pas fait l'objet d'une participation publique. N'ayant pas force obligatoire pour les autorités, ils seront mis à jour d'ici à ce que le PA5 soit soumis à la Confédération mi-2025.

1.2 Durée et documentation de la procédure de participation

La procédure de participation publique s'est déroulée du 11 janvier au 11 mars 2024. Les documents mis en consultation étaient consultables en ligne sur le site <https://www.seeland-biel-bienne.ch/fr>. Durant ces deux mois, il était possible de prendre position par courrier adressé au Secrétariat de l'Association seeland.biel/bienne ou via un questionnaire en ligne.

1.3 Prises de position

Les réponses soumises dans le cadre de la participation publique, au nombre de 31, se répartissent comme suit.

Prise de position de dix-neuf communes

Bienne, Brügg, Büren an der Aare, Cerlier, Champion, Ipsach, Jens, Gléresse, Lyss, Nidau, Nods, Orpond, Perles, Port, Rapperswil, Safnern, Studen, Sutz-Lattrigen, Worben

Prise de position de neuf organisations et associations

BEBike, Biel Bienne Bikers, Chass'ride Association, Association régionale Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois (Pro Velo), Section TCS Biel-Bienne Seeland (TCS), trailnet.ch Bern, trailnet.ch Biel/Bienne-Seeland (trailnet.ch), Groupe régional Bienne-Seeland-Jura bernois (ATE), Velo Club Macolin-Evilard

Prise de position de trois particuliers

1.4 Rapport récapitulatif de la procédure de participation

Le présent rapport propose une synthèse des prises de position reçues et des commentaires formulés par l'Association seeland.biel/bienne. Les différentes prises de position ont été compilées et regroupées par thème. Une fois approuvé par le Comité, le rapport récapitulatif de la procédure de participation sera publié sur le site www.seeland-biel-bienne.ch/fr.

2 Résultat de la procédure de participation

2.1 Synthèse

Le dossier mis en consultation est globalement bien accueilli et salué par la majorité des personnes participantes. La Vision d'avenir, les stratégies partielles et les mesures prévues pour l'agglomération Bienne/Lyss suscitent un large consensus. Le projet d'agglomération de 5^e génération poursuit les mesures déjà engagées en mettant l'accent sur le climat, sur les espaces libres et, en matière d'urbanisation, sur le développement du tissu bâti vers l'intérieur. Dans le domaine des transports, le Concept TP 2035 et la Vision RER Bienne 2045 ont été intégrés. Seul le TCS formule une objection de principe quant à la pertinence des stratégies partielles.

Le thème de la mobilité durable est celui qui a suscité le plus vif intérêt. Un grand nombre d'observations ont porté sur les liaisons cyclistes, dont il conviendrait d'améliorer à la fois la sécurité et la continuité. Les requêtes et propositions soumises seront examinées dans le cadre de l'actualisation du Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland (2025/2026).

Plusieurs organisations mais aussi des particuliers réclament que le VTT fasse son entrée dans le projet d'agglomération et que les instances locales de VTT soient associées à la planification des mesures. Des compléments concernant le VTT ont été apportés aux stratégies partielles « Paysage et espaces libres » et « Mobilité cycliste ». La question d'une planification des itinéraires VTT à l'échelle régionale sera examinée dans le cadre de l'actualisation du Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland (2025/2026).

Plusieurs réponses soulignent également la nécessité d'étoffer l'offre de transports publics. Les observations et suggestions en ce sens seront transmises à la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT 1). En sa qualité de responsable de la planification de l'offre de transports régionale, la CRT 1 étudie les améliorations qui peuvent être apportées dans le cadre des schémas d'offre régionaux (SOR) établis pour une période de quatre ans.

En plus de la question de la mobilité durable, plusieurs retours ont porté sur les thèmes du paysage et des espaces libres. Plusieurs responsables de mesures ont en outre apporté des compléments d'information concernant leurs propres mesures, lesquels ont été intégrés.

2.2 Prise de position sur les différents points soumis à consultation

En plus des réponses à caractère général, les résultats de la participation font ressortir certaines requêtes et observations spécifiques qui ont été synthétisées et commentées ci-après.

Mobilité douce (cycliste et piétonne)

| Auteur | Observation/requête | Commentaire de seeland.biel/bienne |
|---|---|---|
| Bienne | Ajouter la liaison cycliste « Bienne, Mâche–Place de la Croix–Nidau » sur la carte de la Vision d'avenir 2040. | Cette liaison cycliste sera ajoutée sur la carte de la Vision d'avenir. |
| Bienne | Intégrer la nouvelle mesure « Revalorisation des accès à la gare de Mâche ». | Cette proposition est en principe réalisable ; elle sera examinée de concert avec la ville de Bienne. |
| Jens | Mieux raccorder la commune au réseau de mobilité douce. | Cette proposition sera examinée dans le cadre de l'actualisation du Plan régional du réseau de pistes cyclables (2025/2026). |
| Nidau | La mesure « Combler la lacune du réseau Kelterstrasse/Route de Berne/Rue Alfred-Aebi » (mesure BBS.LV-Ü.07.06) n'apparaît pas dans les documents mis en consultation. | En effet, la mesure a été omise par inadvertance, elle sera ajoutée. |
| Nidau, Port | Supprimer la mesure « Nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes pour combler la lacune du réseau entre Nidau et Port » (mesure BBS.LV-Ü.02.05). | La mesure sera supprimée. La nécessité d'un tracé alternatif sera évaluée dans le cadre de l'actualisation du Plan régional du réseau de pistes cyclables (2025/2026). |
| Safnern | Supprimer la mesure « Combler la lacune du réseau sur l'itinéraire de confort Orpond–Montménil » (mesure BBS.LV-Ü.02.11). | Des discussions seront menées avec les communes concernées sur l'opportunité de renoncer à cette mesure. Un tracé alternatif sera étudié dans le cadre de l'actualisation du Plan régional du réseau de pistes cyclables (2025/2026). |
| Bienne, Brügg, Nidau, AIC III | Ajouter divers compléments d'information (coûts, échéances, description, horizon de réalisation) concernant les mesures relevant du propre domaine de compétences. | Les compléments seront intégrés. |
| Velo Club Macolin-Evilard, trailnet.ch, BEBike, Biel Bienne Bikers, Chass'ride Association | Améliorer la qualité des liaisons cyclistes sur la rive Nord du lac ainsi qu'entre Bienne–Evilard/Macolin–Orvin. | Les améliorations souhaitées sont en cours de planification et font d'ores et déjà partie intégrante des mesures « Liaison cycliste La Neuveville–Bienne, tronçon La Neuveville–Glèresse » (BBS.LV-Ü.01.16, PA5, horizon A), « Liaison cycliste La Neuveville–Bienne, tronçon Douanne-Daucher » (BBS.LV-Ü.07.05, PA3, horizon A) et « Liaison cycliste Bienne–Evilard » (BBS.LV-Ü.01.17, PA5, horizon A). |
| Pro Velo | Combler en priorité les lacunes du réseau. | Le comblement des lacunes du réseau, tant physiques que qualitatives, est considéré comme un besoin d'action prioritaire pour les PA4 et PA5. |
| Pro Velo | Renoncer à la construction d'une passerelle pour piétons et cyclistes enjambant le canal de Nidau-Büren dans la commune de Brügg (mesure BBS.LV-Ü.10). | La mesure est maintenue. Le projet est le fruit d'une concertation entre la commune de Brügg, le Centre hospitalier et le canton de Berne. |
| ATE | Privilégier des mesures favorisant la mobilité douce lors des travaux de réfection des routes. | Offrir aux piétons comme aux cyclistes de bonnes conditions de déplacement est l'objectif de toute réfection routière. Les mesures concrètes d'aménagement sont définies au cas par cas selon la configuration locale. |
| ATE | Construire une passerelle enjambant le canal de Nidau-Büren à hauteur de la grande | Le projet de construction d'une passerelle piétonne et cycliste enjambant le canal de Nidau-Büren a été |

| Auteur | Observation/requête | Commentaire de seeland.biel/bienne |
|--------|---|---|
| | piscine extérieure de Nidau et améliorer la sécurité du barrage Hauser de Bienne. | suspendu en 2015. Aucun nouveau projet en ce sens n'est planifié pour l'heure. La liaison manquante apparaît comme lacune du réseau dans le Plan régional du réseau de pistes cyclables. L'amélioration de la liaison avec le barrage Hauser relève de la mesure « Réseau de chemins piédestres et pistes cyclables à Bienne : liaison avec le barrage Hauser » (BBS.LV-Ü.1.6, PA4, horizon A). |
| ATE | Rendre accessible aux cyclistes la traversée de la gare de Bienne par l'Est. | Cette proposition relève de la mesure « Bienne, passage sous-voies situé à l'Est de la gare de Bienne » (BBS.LV-Ü.03, PA5, horizon C). |

Transports individuels motorisés

| Auteur | Observation/requête | Commentaire de seeland.biel/bienne |
|--------|---|--|
| TCS | Force est de constater le retard de développement qu'accusent les transports publics (TP) par rapport aux transports individuels motorisés (TIM). Les agglomérations font d'ores et déjà les frais d'encombrements excessifs. Des mesures d'optimisation des flux de circulation s'imposent donc d'urgence. Le temps passe et les autres modes de transport tardent à démontrer leur efficacité. | Le Concept Transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne et la Vision RER Bienne 2045 posent les jalons du développement des TP, qui seront mis en œuvre progressivement. En milieu urbain, la capacité routière est par essence limitée. Le PA mise par conséquent sur la promotion des moyens de transport à faible emprise au sol (les TP, le vélo et la marche) ainsi que sur la gestion du trafic individuel motorisé. |
| TCS | Les TP ne sont pas en mesure d'absorber les structures individuelles du marché du travail. Il n'existe à l'heure actuelle aucun scénario attractif susceptible d'encourager le passage des transports individuels motorisés aux transports publics dans un délai raisonnable. Il faudrait donc recourir à un concept de rues à sens unique pour réduire de moitié le trafic de transit (déplacements domicile-lieu de travail) sur les axes concernés tout en permettant de relier efficacement les points d'origine et de destination. | La stratégie partielle « Réseau routier et TIM » se fonde sur un système de compartimentation visant à orienter le trafic vers l'autoroute et les axes principaux. Localement, les rues à sens unique peuvent en effet constituer une solution judicieuse. Le trafic de transit dans le cœur d'agglomération représentant moins de 20%, les stratégies partielles se concentrent prioritairement sur le trafic intérieur et le trafic d'origine/de destination, qui sont endogènes. Ces deux types de trafic recèlent un important potentiel de transfert des TIM vers les TP et la mobilité douce, en particulier lorsqu'il s'agit de parcourir de courtes distances. |

Transports publics

| Auteur | Observation/requête | Commentaire de seeland.biel/bienne |
|----------|--|---|
| Jens | Améliorer la desserte de la commune par les transports publics. | L'amélioration de la qualité de la desserte est prévue dans le Concept Transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne (sous l'égide de la CRT 1). |
| Gléresse | Veiller à ce que la commune soit desservie par le réseau RER dans les deux sens (Bienne et La Neuveville). | Le Schéma d'offre pour la rive Nord du lac de Bienne et le Plateau de Diesse prévoit la desserte de la commune de Gléresse dans les deux sens (sous l'égide de la CRT 1). |
| Lyss | Prévoir une cadence de RER toutes les douze minutes entre Bienne et Berne (hors liaisons directes). | La proposition sera transmise à la CRT 1 pour examen dans le cadre de la planification de l'offre de transports publics. Rappelons toutefois que le financement de l'IR 65 qui relie Berne à Bienne |

| Auteur | Observation/requête | Commentaire de seeland.biel/bienne |
|-------------|--|---|
| | | relève du trafic grandes lignes et est donc du ressort de la Confédération. Si l'IR 65 devait être affecté au trafic régional (RER), son financement serait assuré par le canton et les communes. |
| Rapperswil | Promouvoir la mobilité à la demande. | Un concept pilote de mobilité à la demande est à l'étude dans la région de Lyss-Grossaffoltern-Schüpfen-Rapperswil-Wengi (sous l'égide de la CRT 1). |
| Particulier | Inclure Macolin dans la zone Libero 301 et, ce faisant, réduire le tarif du funiculaire. | La communauté tarifaire Libero n'est pas du ressort de l'Association seeland.biel/bienne. |

Paysage et urbanisation

| Auteur | Observation/requête | Commentaire seeland.biel/bienne |
|-------------|--|---|
| Bienne | Intégrer des mesures supplémentaires d'adaptation au changement climatique (suppression de places de stationnement/désimperméabilisation). | L'intégration d'une série de mesures prévoyant la suppression de places de stationnement et leur désimperméabilisation est à l'étude. Rappelons que, pour bénéficier d'une subvention fédérale, les mesures doivent avoir un impact sur le trafic. |
| Lyss | Intégrer des mesures supplémentaires de désimperméabilisation des places de stationnement. | |
| Studen | La commune de Studen se voit renforcée dans son rôle de cadre de vie et de travail. Il importe de clarifier les points en suspens concernant les besoins en matière de développement urbain ainsi que d'offres et d'infrastructures de mobilité. | Les points en suspens font l'objet de la mesure « Concept directeur des agglomérations Brügg-Aegerten-Studen-Worben-Lyss » (mesure CTRU BBS.S-Ü.02). |
| TCS | Les mesures de densification de la population ne font qu'accroître les problèmes d'engorgement du trafic en agglomération. Mieux vaudrait aller dans le sens d'une stabilisation du nombre d'habitants. | La densification de la population constitue un cadre propice aux transports publics et aux trajets courts, qui favorisent la mobilité douce. Comme le confirme l'évolution sur les 20 dernières années, le volume de trafic individuel motorisé dans l'agglomération bernoise progresse proportionnellement moins vite que la population. |
| TCS | Paysage et espaces libres : renforcer le lien entre la ville de Bienne et le lac de Bienne (franchissement des voies de chemin de fer). | Cette question est du ressort de la planification des espaces libres de la ville de Bienne. |
| ATE | Renoncer au classement de nouvelles parcelles en zones à bâtir et promouvoir des quartiers sans voiture/à faible trafic routier. | La Vision d'avenir et les stratégies partielles du PA5 s'attachent à promouvoir un développement du tissu bâti vers l'intérieur et une mobilité durable. Pour développer des pôles d'habitation régionaux ainsi que des zones de restructuration et de densification, il faut prévoir un système de gestion de la mobilité et du stationnement dès 50 places de parc (besoin standard sans réduction du nombre de places) avec pour objectif de minimiser le volume de TIM. |
| Particulier | Soumettre les exigences en matière de zones de restructuration et de densification (mesure BBS.S-UV.01) à l'examen de l'OFSPO afin de préserver la qualité du milieu bâti et des espaces libres et leur capacité d'adaptation au changement climatique, et afin de réduire le volume de TIM. | La zone en question ne remplit pas les critères applicables à une zone de restructuration et de densification. Le statut de pôle d'emplois régional (mesure BBS.S-SA.01) lui a été refusé après examen. L'impact sur l'espace et le trafic est essentiellement localisé et, d'un point de vue régional, de moindre importance par rapport aux pôles d'emploi régionaux existants. |