

Projet soumis à la participation publique du 11 janvier au 11 mars 2024

Projet d'agglomération Bienne/Lyss de 5^e génération Stratégies partielles

Version du 19 décembre 2023

Impressum

Mandant

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

Traitement

S2L Landschaftsarchitekten, Zurich:
Daia Stutz, Elisa Fomosa, Simon Grimm

Transitec S.A., Berne:
Aline Renard, Eva Vontobel, Sophia Badoux

Secrétariat seeland.biel/bienne (BHP Raumplan S.A.):
Thomas Berz, Beda Baumgartner, Laura Graziani, Reto Mohni

Qu’est-ce qu’un projet d’agglomération ?

À travers le Programme en faveur du trafic d’agglomération (PTA), la Confédération participe au financement de projets d’infrastructures de transport des villes et des agglomérations. Les contributions fédérales sont allouées aux projets d’agglomération qui coordonnent efficacement le développement des transports et celui de l’urbanisation.

Le soutien accordé dépend de l’impact attendu du projet d’agglomération. Quatre objectifs d’efficacité entrent en considération :

- » Amélioration de la qualité du système de transport
- » Encouragement du développement urbain vers l’intérieur
- » Renforcement de la sécurité du trafic
- » Réduction des atteintes à l’environnement et de l’utilisation des ressources

Un projet d’agglomération se compose de six modules :

- » Rapport de mise en œuvre
- » Analyse de la situation et des tendances
- » Vision d’avenir
- » Besoin d’agir
- » Stratégies partielles
- » Mesures

Des projets d’agglomération peuvent être soumis tous les quatre ans à la Confédération. La 5^e génération est en cours d’élaboration. Sa préparation se poursuivra jusqu’à l’été 2025.

[Plus d’informations sur le Programme fédéral en faveur du trafic d’agglomération](#)

Projet d’agglomération Bienne/Lyss

Le projet d’agglomération Bienne/Lyss présente la manière dont la région, les communes et le canton entendent organiser le développement du milieu bâti ainsi que des infrastructures de transport et indique les mesures prévues à cet effet.

Le périmètre du projet d’agglomération Bienne/Lyss couvre 21 communes du Seeland et 3 communes du Jura bernois. Il est défini par la Confédération sur la base de critères statistiques.

Le projet d’agglomération Bienne/Lyss est établi en tenant compte des Conceptions régionales des transports et de l’urbanisation (CRTU) de Bienne-Seeland et du Jura bernois, qui coordonnent et orientent la planification de l’urbanisation et des transports pour la région tout entière.

Le projet d’agglomération est remanié tous les quatre ans par l’association seeland.biel/bienne en concertation avec les communes et le canton. Il est arrêté par l’Assemblée des membres de seeland.biel/bienne (61 mairesses et maires des communes) et approuvé par le canton.

L’agglomération Bienne/Lyss a déjà soumis quatre générations de projets d’agglomération, subventionnées par la Confédération à hauteur de 77 millions de francs au total.

[Projets d’agglomération Bienne/Lyss de la 1^{re} à la 4^e génération](#)

Procédure de participation publique pour le projet d'agglomération Bienne/Lyss de 5^e génération

Il y a quatre ans, le projet d'agglomération Bienne/Lyss a été entièrement remanié dans le cadre de la 4^e génération. La 5^e génération le fait simplement évoluer en le développant et en y apportant un certain nombre d'optimisations. Les objectifs et stratégies qui avaient été adoptés sont dans leur grande majorité repris.

Le projet d'agglomération Bienne/Lyss de 5^e génération se compose de six modules imposés par la Confédération. La participation publique portera sur les trois modules contraignants pour les autorités, à savoir :

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

La procédure de participation publique se déroulera du 11 janvier au 11 mars 2024.

[Documents et questionnaires associés à la participation publique](#)

Les autres modules du projet d'agglomération ne feront pas l'objet d'une participation publique. Sans valeur contraignante pour les autorités, ils seront mis à jour d'ici à ce que le projet d'agglomération soit soumis à la Confédération à l'été 2025 :

- » Rapport de mise en œuvre des mesures des générations précédentes
- » Analyse de la situation et des tendances
- » Besoin d'agir

Module «Stratégies partielles»

Les pages suivantes exposent les stratégies partielles du projet d'agglomération Bienne/Lyss de 5^e génération. Ce contenu sera soumis à la procédure de participation publique. Il s'agit d'un extrait du rapport principal (chap. 6) consacré au projet d'agglomération.

Les modifications par rapport à la 4^e génération figurent [en bleu](#).

Évolution depuis le PA4

La vision d'avenir prévoit que soit mis à disposition de la population croissante de l'agglomération une offre suffisante, diversifiée et facilement accessible de zones de détente de proximité. Elle entend en outre protéger les espaces vitaux naturels et promouvoir la biodiversité. Ces objectifs nécessitent d'accorder une importance nettement plus grande au développement du paysage et des espaces libres à l'échelle supra-communale : l'agglomération doit désormais être pensée et développée à partir des espaces paysagers. L'agglomération élabore à cette fin un Concept pour un réseau d'espaces libres dans l'agglomération Bienne/Lyss. Dans un premier temps, un modèle assorti de pistes d'action a été élaboré. La nouvelle stratégie partielle « Paysage et espaces libres », qui se substitue à l'ancienne stratégie partielle « Paysage et milieu bâti » et aux contenus y afférents du PA4, se base sur ce modèle.

Les travaux d'élaboration du Concept pour un réseau d'espaces libres dans l'agglomération Bienne/Lyss se poursuivent. Dans un second temps, des mesures concrètes seront établies, accompagnées de plans de mise en œuvre, et intégrées au PA6.

La stratégie partielle « Paysage et espaces libres » s'articule autour de six éléments stratégiques, exposés ci-après :

- P1 Penser, aménager et développer l'agglomération en dix espaces paysagers
- P2 Aménager les paysages urbains et d'agglomération
- P3 Constituer un réseau d'espaces libres dense
- P4 Développer de manière équivalente les espaces fortement fréquentés, les zones calmes et les niches écologiques
- P5 Proposer des espaces de transition accueillants
- P6 Encourager le développement écologique du paysage et la mise en réseau écologique

La notion de **paysage** renvoie dans ce chapitre à un espace d'un seul tenant perçu comme une même entité en raison d'un élément paysager dominant (p. ex. le flanc du Jura). Au sein de ces espaces paysagers, on retrouve ponctuellement des **espaces libres** associés à des utilisations et atmosphères spécifiques.

P1 Penser et développer l'agglomération en dix espaces paysagers

L'idée du réseau d'espaces libres est concrétisée et consolidée à partir de la vision d'avenir, fondée sur dix espaces paysagers. Des concepts pour le développement des dix espaces paysagers sont établis. Chaque concept définit des objectifs, un besoin d'action, des mesures et leur mise en œuvre. Les concepts sont élaborés de manière graduelle. Priorité est donnée aux espaces paysagers soumis à une forte pression en termes d'affectation et présentant un significatif besoin d'action ou potentiel d'amélioration.

-  » Portail jurassien : une vallée riche en attractions suprarégionales
-  » Flanc jurassien : un élément structurant du paysage et un lieu d'activités
-  » Espace panoramique du pied sud du Jura : une zone de détente entre le Jura et le lac de Bienne
-  » Vallée de la Leugene : un lieu d'activité physique et de mise en réseau écologique
-  » Chaîne d'espaces libres en bordure du lac de Bienne : des espaces ouverts variés sur les rives du lac
-  » Parcs boisés de l'agglomération : des collines et des lieux récréatifs régionaux
-  » Ruban bleu du canal de Nidau-Büren : un axe de sports et de loisirs
-  » Îlot ouvert du Seeland : des surfaces agricoles et des zones de loisirs
-  » Flux Vert autour de l'ancienne Aar : un espace de détente écologique et proche de la nature
-  » Arc de Lyss : une zone de détente de proximité diversifiée

P2 Aménager les paysages urbains et d'agglomération

Les espaces libres au sein du milieu bâti et en périphérie (cours d'eau, espaces verts, parcs, places et espaces routiers) façonnent fortement les sites construits ; ils constituent à la fois des lieux importants de loisirs et de détente pour la population et la base de l'écologie en milieu urbain.

P2.1 Améliorer l'offre d'espaces verts et libres dans le milieu bâti

- » La diversité en espaces libres agréables à vivre en milieu urbain est développée.
- » La convivialité des places de village et des espaces routiers importants est améliorée.
- » Les espaces libres sont, dans la mesure du possible, désimperméabilisés et végétalisés ; leurs fonctions écologiques et de régulation du climat sont renforcées.
- » Le potentiel écologique de surfaces urbaines en friche est exploité (p. ex. anciennes voies ferrées ou installations industrielles, talus bordant les rues et les voies ferrées).
- » Concernant les cours d'eau en territoire urbain, l'accent est mis sur le renforcement de leurs fonctions d'écosystème et de lieu de détente ; des équipements visant à les rendre accueillants viennent compléter cette démarche.
- » Dans les zones de développement, des espaces verts et libres privés et communautaires sont aménagés de manière à offrir une grande qualité de séjour et valeur utilitaire importante.

P3 Constituer un réseau d'espaces libres dense

Un dense réseau d'espaces libres de rang divers constitue la structure de base des affectations de détente et de loisirs dans l'agglomération. Des chemins attrayants et continus de divers rangs relient les espaces paysagers entre eux et au milieu bâti. Ils sont propices à l'activité physique et conviviaux.

P3.1 Doter le réseau d'espaces libres d'itinéraires de liaison

- » Les dix espaces paysagers sont raccordés entre eux par des itinéraires de loisirs de rang supérieur dédiés au trafic piétonnier et cycliste. Le tracé de ces itinéraires est défini, les mesures à prendre sont déterminées et une signalisation reconnaissable est mise en place.
- » Parallèlement aux itinéraires de loisirs, des axes principaux de circulation font également office de liaisons cyclables importantes. Ces axes sont végétalisés, ombragés et aménagés de manière sûre.
- » Un réseau local dense de chemins complète les itinéraires de loisirs de rang supérieur. Toutes les zones d'habitation et tous les espaces libres notables sont raccordés à ce réseau.

P4 Développer de manière équivalente les zones fortement fréquentées, les zones calmes et les niches écologiques

L'offre actuelle d'espaces libres, caractérisée par une grande variété d'utilisations, est étoffée. Pour faire face à la croissance démographique, d'autres lieux sont affectés à un usage d'espace libre en veillant à une répartition équilibrée au sein de l'agglomération.

P4.1 Conserver, valoriser ou compléter les espaces libres importants

- » Une offre d'espaces libres équilibrée sur le territoire et diversifiée sur le plan de l'utilisation est mise en place. Pour ce faire, les espaces existants et potentiels fortement fréquentés, les zones calmes et les niches écologiques sont identifiés et les mesures à prendre, déterminées.

P4.2 Développer ou compléter les destinations de loisirs et de détente

- » Les lieux centraux du réseau d'espaces libres sont davantage mis en valeur à travers des mesures d'aménagement, de signalisation et de communication.
- » Les offres ouvertes telles que les surfaces multifonctionnelles et les friches sont conservées et leur utilisation à des fins de loisirs est encouragée.
- » Le potentiel des espaces libres à caractère agricole pour les loisirs et la détente est mieux exploité.

P4.3 Créer des lieux de séjour au bord de l'eau et permettre l'accès à l'eau

- » L'accès aux rives du lac et des rivières est amélioré au moyen de chemins et d'espaces libres publics. La qualité de la détente est optimisée grâce à des équipements publics et à des espaces ouverts.

P5 Proposer des espaces de transition clairs et accueillants



Proposer des interfaces claires et accueillantes entre les secteurs bâtis et les espaces de détente de proximité permet à la population de directement appréhender les espaces paysagers. Les interfaces font l'objet d'une revalorisation qualitative. Les transitions et les interfaces importantes dans le réseau d'espaces libres sont identifiées et les mesures à prendre, déterminées.



P5.1 Rendre les espaces de transitions entre les parcs boisés/le Jura et les secteurs bâtis attrayantes et accessibles

- » Les passages entre les zones d'habitation et les parcs boisés proches de la ville, en particulier, sont aménagés de manière active, l'idée étant de proposer de nouvelles formes d'utilisation.

P5.2 Créer des possibilités qualitatives de traversée des espaces libres

- » Les points de croisement d'importants chemins de détente et d'itinéraires de liaison par des routes sont aménagés de manière sûre.

P6 Promouvoir le développement et la mise en réseau écologiques du paysage

La variété des paysages de cultures et des espaces vitaux naturels est mise à profit pour renforcer la biodiversité ainsi que la mise en réseau écologique.



P6.1 Renforcer et élargir les corridors écologiques

- » Les axes de liaison écologiques le long des cours d'eau et entre les zones boisées sont préservés et valorisés.
- » Les espaces libres particulièrement précieux sur les plans écologique, socioculturel et paysager sont protégés. Les éléments naturels tels que les arbres, les haies et les cours d'eau sont entretenus et mis en valeur de manière ciblée.
- » Les secteurs de rive non construits sont préservés. Les constructions et installations spécifiques au site dans les secteurs de rive sont conçues et intégrées de façon à améliorer la qualité du paysage.
- » Les fonctions écologiques des rives du lac et des rivières sont renforcées grâce à des mesures de revitalisation et de valorisation supracommunales coordonnées.



P6.2 Conserver la lisière paysagère des surfaces cultivées et boisées et l'enrichir de niches écologiques

- » Les spécificités culturelles des espaces paysagers sont conservées et accentuées, tout comme leur potentiel écologique.
- » Le développement écologique du paysage est poursuivi à travers des institutions, programmes, instruments appropriés.

6.2 Stratégie partielle « Milieu bâti »

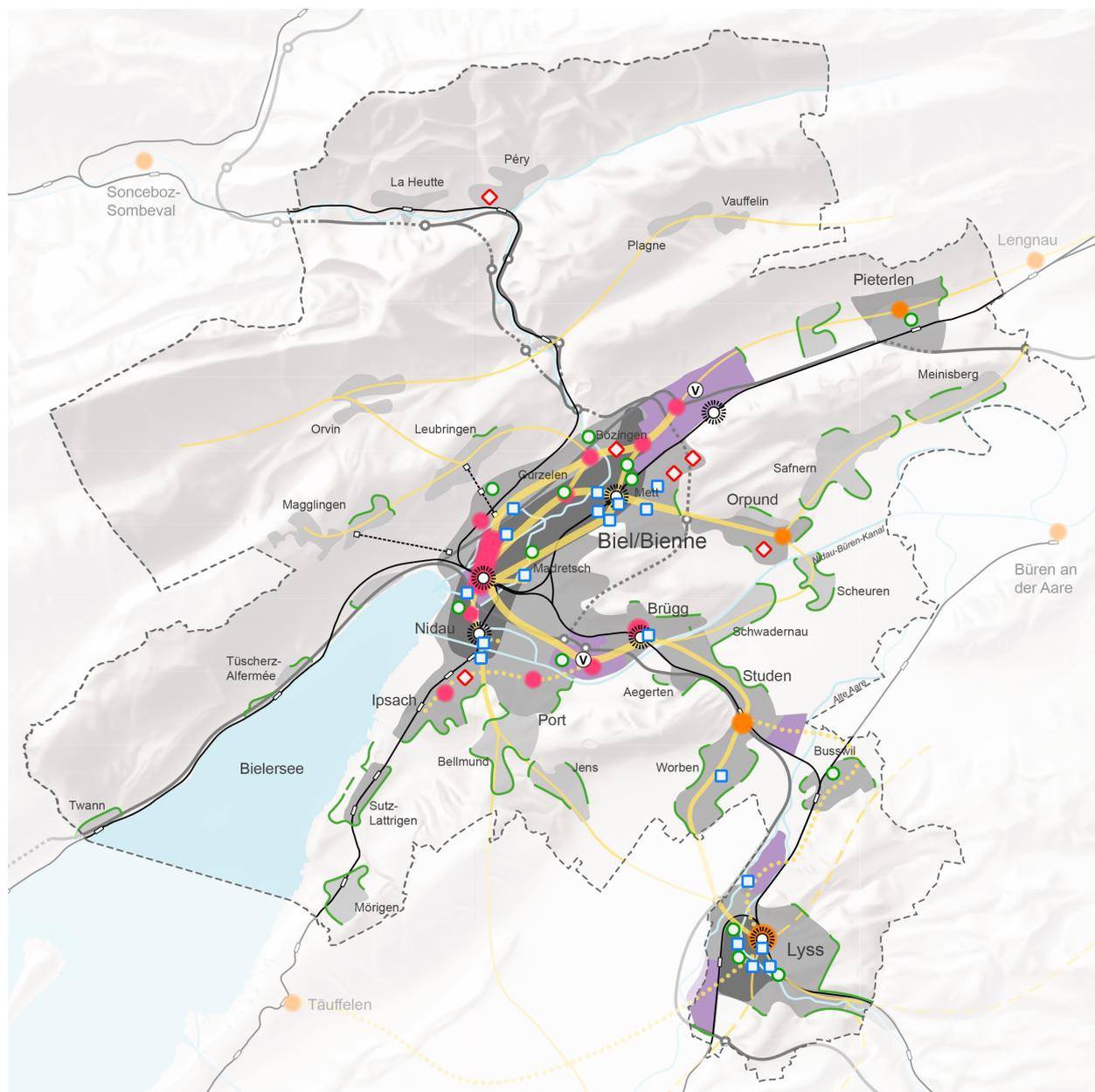


Figure 30

Stratégie partielle « Milieu bâti »

Carte globale avec légende en format A3 ; cf. carte 6.2 dans l'ouvrage cartographique

Évolution depuis le PA4

La stratégie partielle « Paysage et milieu bâti » du PA4 a été subdivisée : dans le PA5, une nouvelle stratégie partielle « Paysage et espaces libres » (chap. 6.1) coexiste désormais avec la stratégie partielle « Milieu bâti », qui en est devenue une à part entière.

Selon la vision d'avenir, l'agglomération entend faire en sorte que la croissance démographique intervienne principalement au sein du territoire urbanisé existant et qu'elle se concentre sur des sites bien approvisionnés et bien desservis par les transports publics. La stratégie partielle « Milieu bâti » mise donc toujours sur une urbanisation de qualité vers l'intérieur et renonce à l'extension du milieu bâti. Cette orientation est soulignée par deux nouveaux axes stratégiques : limiter l'extension du milieu bâti (M1) doit permettre de circonscrire et d'orienter le développement du milieu bâti, y compris à long terme. Les exigences relatives aux nouvelles zones à bâtir sont en outre durcies par rapport aux consignes du Plan directeur cantonal. Définir les zones d'urbanisation interne (M3) permettra par ailleurs de localiser les grandes zones de développement activement planifiées, qui doivent absorber une part importante de l'urbanisation.

La stratégie partielle « Milieu bâti » s'articule autour de cinq axes stratégiques, présentés ci-après :

- M1 Limiter l'extension du milieu bâti
- M2 Développer les espaces urbains vers l'intérieur de façon différenciée
- M3 Intensifier l'urbanisation interne
- M4 Poursuivre le développement des pôles d'activité
- M5 Concentrer les affectations générant un trafic important
- M6 Renforcer les centres urbains
- M7 Améliorer la structure et la qualité du milieu bâti

M1 Limiter l'extension du milieu bâti

La volonté est de limiter l'extension des secteurs bâtis. L'agglomération favorise ainsi l'utilisation optimale des terrains à bâtir disponibles, la maîtrise de la croissance du trafic et la protection des terres fertiles.

M1.1 Fixer les limites du milieu bâti

- » Définir des limites d'urbanisation contraignantes permet d'éviter la poursuite du mitage d'espaces paysagers de grande valeur et d'endiguer la perte de surfaces cultivables. Les abords des zones urbaines ainsi que les transitions entre milieu bâti et paysage sont aménagés avec grand soin.

M1.2 Durcir les exigences en matière d'extension du milieu bâti

D'après le Plan directeur cantonal, l'agglomération Bienne/Lyss a besoin de 59 hectares de terrains à bâtir destinés à l'habitat pour les 15 prochaines années. Les réserves intérieures en zones d'habitation, mixtes et centrales construites représentent 246 hectares. À cela s'ajoutent d'autres potentiels d'utilisation par changement d'affectation et augmentation du degré d'affectation. Compte tenu des importants potentiels d'urbanisation interne, le développement du milieu urbain est en grande partie limité à la zone à bâtir existante.

Dans cette optique, des exigences supplémentaires sont introduites par rapport au Plan directeur cantonal en matière de classement en zone à bâtir.

- » Un secteur prioritaire d'extension du milieu bâti à usage d'habitation n'est établi que si, dans une commune, les besoins en terrains à bâtir à usage d'habitation pour les 15 prochaines années ne peuvent pas être couverts par les capacités existantes (zones d'habitation, mixtes et centrales non construites plus 1/3 des réserves d'affectation en zones d'habitation, mixtes et centrales construites) ou si le secteur prioritaire d'extension est classé au moins C en qualité de desserte par les TP cantonaux.
- » En ce qui concerne les secteurs prioritaires d'extension du milieu bâti à des fins de travail, des exigences sont posées quant au type d'affectation, de manière à ce que les zones prioritaires soient utilisées en fonction de leur qualité d'emplacement. Afin de laisser aux communes et aux propriétaires une marge de manœuvre suffisante pour le développement de ces zones, les directives sont formulées de manière ouverte.

- » Lors du classement en zone à bâtir d'un site prioritaire, une procédure de planification garantissant la qualité doit être imposée par le règlement de construction communal pour le périmètre correspondant. Cela permet d'éviter que les secteurs prioritaires soient développés de manière non coordonnée sans planification globale assurant la conformité aux règlements.

M1.3 Examiner périodiquement les besoins d'extension du milieu bâti

- » Si les potentiels d'urbanisation interne sont épuisés, et en cas de besoins avérés, le tissu bâti peut être étendu à des sites appropriés au cœur de l'agglomération et sur les axes de l'agglomération.
- » Des secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti à long terme sont désignés dans le Plan directeur régional (CRTU). Les besoins de classements en zone à bâtir dans l'agglomération Bienne/Lyss sont examinés et réévalués périodiquement.
- » [Le PA5 ne prévoit aucune extension du milieu bâti.](#)

M2 Développer les espaces urbains vers l'intérieur de façon différenciée

On privilégie l'urbanisation interne. Les espaces urbains désignés dans la vision d'avenir (cœur de l'agglomération, axes de l'agglomération, milieu bâti rural) sont développés de manière différenciée. Le développement s'appuie sur la centralité, les structures urbanistiques et la desserte par les transports publics.

M2.1 Cœur de l'agglomération : permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat

- » [Dans le cœur de l'agglomération ainsi qu'au centre de Lyss](#), la bonne desserte par les transports publics et la proximité des centres d'approvisionnement sont mises à profit en procédant à une densification qualitative de l'habitat et de l'artisanat, y compris via la réalisation de diverses maisons-tours à des endroits appropriés.

M2.2 Axes de l'agglomération : exploiter le potentiel de développement et améliorer la qualité du milieu bâti

- » Le long des lignes de chemin de fer et de bus performantes, les potentiels de développement sont mobilisés de manière conséquente dans les zones à bâtir.
- » Dans les secteurs centraux et à proximité des arrêts de chemin de fer, on favorise une densification de grande qualité pour l'habitat et l'artisanat.
- » L'espace urbain d'un seul tenant Aegerten-Studen-Worben est renforcé à titre de site résidentiel et d'activités et mis en valeur sur le plan urbanistique.

M2.3 Milieu bâti rural : conserver les structures et valoriser les cœurs des localités

- » Dans le [milieu bâti rural](#), le développement se concentre sur les réserves de terrains à bâtir bien desservis par les transports publics ainsi que sur le renforcement des cœurs des localités et le renouvellement du milieu bâti.

M3 Intensifier l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti

Pour que l'agglomération Bienne/Lyss puisse absorber la croissance démographique attendue tout en limitant l'extension du milieu bâti, le développement doit se faire au sein de l'actuel territoire urbanisé. Les zones d'urbanisation interne jouent un rôle majeur à cet égard. Il s'agit de zones qui, de par leur situation, se prêtent à une utilisation plus dense, qui présentent un potentiel d'au moins 100 habitantes/habitants et emplois supplémentaires et qui sont donc pertinentes pour la coordination générale de l'urbanisation et des transports. Elles sont principalement localisées dans le cœur de l'agglomération et au centre de Lyss.

En parallèle, des zones de développement plus restreintes sont mises en avant au sein des communes ; elles ne relèvent pas du projet d'agglomération, mais contribuent également à l'urbanisation interne.

- » **Densification ultérieure** : des sites déjà construits voient leur utilisation intensifiée par densification des constructions (surélévation, constructions complémentaires, nouvelles constructions/bâtiments de remplacement). La densification ultérieure vise à élargir le mix d'affectations.
- » **Transformation** : des sites dont l'affectation initiale - souvent artisanale et industrielle - a été abandonnée sont réaménagés au profit de nouvelles utilisations et revalorisés sur le plan urbanistique.
- ◇ » **Construction** : les vastes terrains non construits situés dans l'actuelle zone à bâtir font l'objet d'une utilisation optimale de grande densité et qualité.

M4 Poursuivre le développement des pôles d'emplois

- » Les affectations industrielles et artisanales (production) sont concentrées sur des sites de grande superficie bénéficiant d'un raccordement direct au réseau autoroutier.
- » Les potentiels de construction et d'affectation des pôles d'emplois actuels sont exploités.
- » La desserte par les transports publics ainsi que l'accessibilité piétonne et cycliste des PDE « Activités » des Champs-de-Boujean, du Marais-de-Brügg et de Studengrien sont améliorées.
- » L'implantation d'affectations complémentaires, en particulier dans les domaines du sport, des loisirs et de l'approvisionnement (pas de commerces de détail) permet d'augmenter le taux d'occupation des transports publics dans le pôle d'activité des Champs-de-Boujean.

M5 Concentrer les utilisations générant un important trafic

- Ⓥ » Les installations générant un important trafic sont concentrées dans les pôles d'emplois des Champs-de-Boujean et du Marais-de-Brügg, tous deux directement raccordés au réseau autoroutier et bien desservis par les transports publics.
- » On renonce à implanter de nouvelles installations générant un important trafic en dehors de ces secteurs.

M6 Renforcer les centres urbains

M6.1 Aménager Bienne en tant que centre cantonal de 2^e niveau

- » La ville de Bienne se voit renforcée en tant que centre urbain bilingue pour le Jura bernois et le Seeland. Des installations d'approvisionnement, de formation et de services régionales et suprarégionales sont développées et nouvellement implantées.
- » Les centres-villes de Bienne et Nidau sont consolidés en tant que sites régionaux d'achats et d'événements. On renonce à implanter de nouveaux centres commerciaux en périphérie.
- » On met à profit la situation centrale et la bonne desserte par les transports publics du secteur situé entre la gare de Bienne et Nidau pour y implanter des activités de grande valeur et des établissements publics.
- » La Vieille-Ville, les sites de Boujean, Gurzelen, Mâche, Madretsch, Nidau, Ipsach, Port et Brügg sont consolidés à titre de centres d'approvisionnement dans l'espace urbain.

M6.2 Consolider Lyss en tant que centre régional de 3^e niveau

- » La ville de Lyss est consolidée en tant que centre régional du Seeland. Des installations régionales d'approvisionnement, de formation et de services y sont développées ou nouvellement implantées.

M6.3 Renforcer les communes d'Orpond, de Perles et de Studen en tant que centres semi-régionaux de 4^e niveau

- » Les centres de 4^e niveau d'Orpond, de Perles et de Studen sont consolidés en tant que centres d'approvisionnement régionaux pour les communes voisines.



M6.4 Renforcer les interfaces de transport

- » Les **interfaces de transport** offrent des possibilités d'achats ainsi que des services pour les besoins quotidiens et soutiennent les fonctions de centre. Dans leur environnement, on favorise une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat.

M6.5 Les communes renforcent les secteurs centraux en

- » permettant une densification et valorisation urbanistiques,
- » encourageant une offre variée d'équipements d'approvisionnement et de services,
- » aménageant l'espace public en tant que lieu de rencontre et de séjour attrayant,
- » garantissant un raccordement optimal aux transports publics ainsi qu'aux réseaux piétonnier et cyclable,
- » renonçant à l'implantation de nouveaux centres commerciaux en dehors des secteurs centraux.

M7 Améliorer la structure et la qualité du milieu bâti

M7.1 Axer le milieu bâti sur une mobilité peu encombrante et à faibles émissions

- » Le développement du milieu bâti est axé sur les transports publics ainsi que sur le trafic piétonnier et cycliste, afin de réduire la pollution atmosphérique et les nuisances sonores.
- » On introduit des consignes pour la gestion de la mobilité et des places de stationnement. On soutient la réalisation de lotissements sans voitures ou à faible trafic, c.-à-d. à stationnement réduit.

M7.2 Accroître la qualité urbanistique et d'aménagement

- » Des concepts urbanistiques (le cas échéant, supracommunaux) sont élaborés pour les zones à fortement transformer et densifier.
- » On vise une qualité urbanistique et d'aménagement élevée dans les zones de développement ainsi que dans les centres de localités et de quartiers.
- » Un soin particulier est apporté à l'entretien et au développement des sites construits identitaires à protéger.
- » La planification de zones de développement intègre de multiples paramètres comme l'affectation, la construction, les espaces libres, l'environnement, la mobilité ou encore l'aspect social.
- » Des procédures visant à garantir la qualité sont mises en place afin de parvenir à des solutions optimales.

6.3 Stratégie partielle « Trafic global »

Évolution depuis le PA4

La stratégie partielle « Trafic global » a été reprise telle quelle.

La croissance de la population et de l’emploi attendue engendre de nouveaux besoins de mobilité. Afin de les maîtriser aussi efficacement que possible dans le respect de l’environnement, le projet d’agglomération poursuit en matière de trafic global une stratégie visant à modifier la répartition modale comme suit :

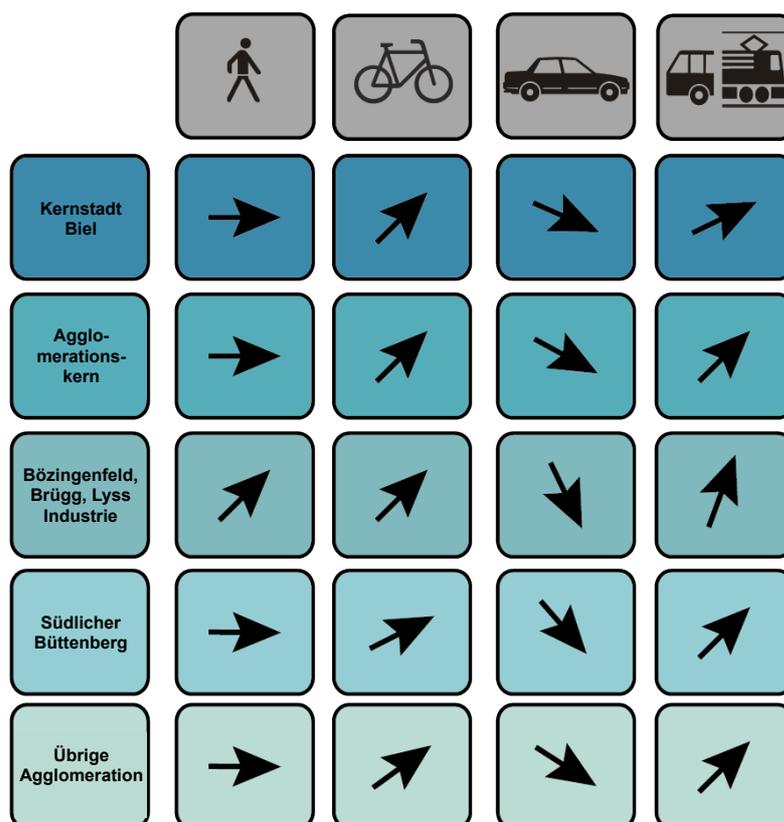


Figure 31 Développement visé de la répartition modale selon le trafic entrant et sortant dans les secteurs concernés

La stratégie partielle « Trafic global » s’articule autour de cinq éléments stratégiques, présentés ci-après :

- TG1 Éviter, transférer, mettre en réseau et concevoir le trafic de manière supportable
- TG2 Utiliser et combiner les moyens de transport de façon optimale
- TG3 Soutenir les changements de comportement en matière de mobilité
- TG4 Créer des réserves de capacité
- TG5 Observer le trafic et garantir la capacité de charge

TG1 Éviter, transférer, mettre en réseau et concevoir le trafic de manière supportable

- » **Éviter** : le TIM est évité en concentrant le développement du milieu bâti à des endroits bien desservis par les TP et favorables au trafic piétonnier ainsi qu'au trafic cycliste.
- » **Transférer** : une part aussi importante que possible du trafic est reportée sur des moyens de transport respectueux de l'environnement et peu encombrants. Cela nécessite d'étendre les TP et de promouvoir le trafic piétonnier, le trafic cycliste ainsi que la mobilité combinée.
- » **Mettre en réseau** : combiner divers moyens de transport permet d'économiser du temps, des coûts, de l'énergie et de l'espace. Certaines grandes gares sont transformées en interfaces de transport et les lignes de chemin de fer ainsi que de bus sont mises en réseau de façon optimale avec le trafic piétonnier et cycliste (installations Bike+Ride et vélopartage) ainsi qu'avec le TIM (Park+Ride, Kiss+Ride et autopartage).
- » **Concevoir de manière supportable** : le trafic routier dans le milieu bâti est aménagé de façon supportable et sûre pour l'ensemble des usagères et usagers. L'impact sur l'environnement lié aux nuisances sonores et aux polluants atmosphériques est également réduit.

TG2 Utiliser et combiner les moyens de transport de façon optimale

- » Le trafic piétonnier et le trafic cycliste sont prioritaires pour les courts trajets (vélo jusqu'à cinq kilomètres, vélo électrique jusqu'à dix kilomètres) ainsi que pour accéder aux arrêts des transports publics.
- » Les transports publics sont prioritaires pour toutes les liaisons intra-agglomération ainsi que pour le trafic à destination et en provenance du centre.
- » Le trafic motorisé est prioritaire pour toutes les liaisons et finalités de transport (de marchandises, p. ex.) en l'absence d'alternative raisonnable.

TG3 Soutenir les changements de comportement en matière de mobilité

- » L'agglomération soutient les communes dans la mise en œuvre de projets et de mesures visant à transférer la mobilité sur les TP ainsi que sur le trafic piétonnier et cycliste. Elle sensibilise par ailleurs les entreprises ainsi que les maîtres d'ouvrage de construction de logements à promouvoir des comportements durables en matière de mobilité.

TG4 Créer des réserves de capacité

- » En transférant la mobilité du TIM sur les TP ainsi que sur le trafic piétonnier et cycliste, on crée les capacités nécessaires sur le réseau routier pour l'urbanisation interne.

TG5 Observer le trafic et garantir la capacité de charge

- » L'évolution du trafic est observée en continu au moyen du monitoring de trafic. En cas de surcharge de l'espace routier, des mesures sont prises soit pour réduire la charge du TIM, soit pour augmenter la capacité d'absorption de la route.

6.4 Stratégie partielle « TP et mobilité combinée »

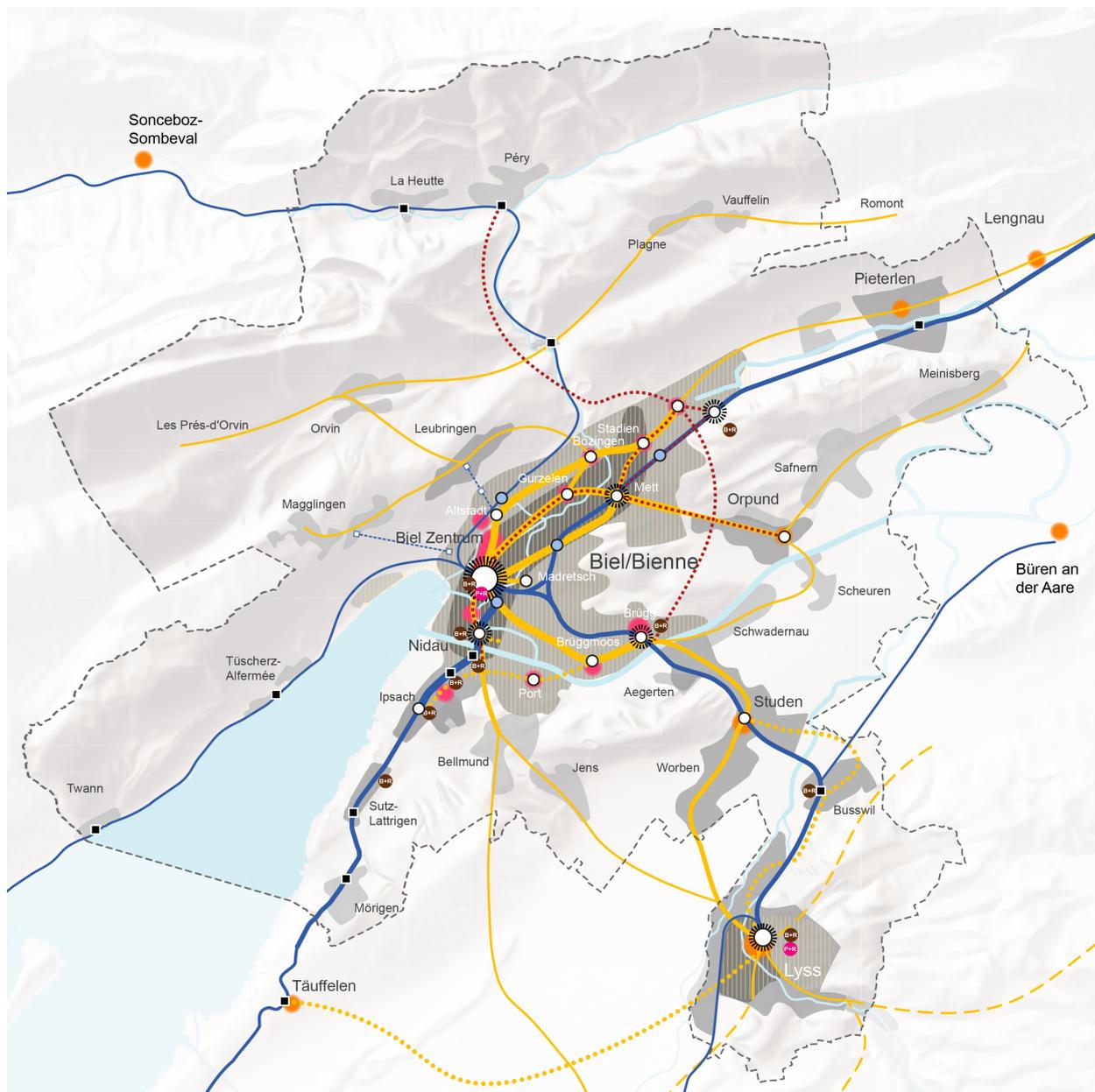


Figure 32 Stratégie partielle « TP et mobilité combinée »
 Carte globale avec légende en format A3 ; cf. carte 6.3 dans l'ouvrage cartographique

Évolution depuis le PA4

La vision d'avenir prévoit de plafonner le trafic individuel motorisé dans l'agglomération Bienne/Lyss. La population et les emplois poursuivant leur croissance simultanée, la réalisation de cet objectif passe par un changement radical dans la répartition modale. Dans ce contexte, les transports publics ont un rôle fondamental à jouer : ils doivent devenir le principal vecteur des flux de circulation dans l'agglomération. Avec le Concept TP 2035 pour l'agglomération biennoise (2023) et la Vision RER Bienne 2045 (2023), de nouvelles bases de planification axées sur cet objectif sont désormais disponibles. Elles ont été élaborées en concertation avec les communes, les entreprises de transport et le canton et bénéficient d'un large soutien. La stratégie partielle « Transports publics et mobilité combinée » a été adaptée pour le PA5 à partir de ces nouveaux éléments. Les interfaces de transport (on parlait jusqu'à présent de plaques tournantes multimodales) sont dorénavant subdivisées en trois catégories, selon leur fonction et leur emplacement.

La stratégie partielle « Transports publics et mobilité combinée » s'articule autour de sept axes stratégiques, présentés ci-après :

- TP1 Optimiser le réseau de bus et étoffer l'offre
- TP2 Prioriser les bus
- TP3 Électrifier la flotte de bus
- TP4 Développer le RER
- MC1 Renforcer les interfaces de transport
- MC2 Développer les installations Bike+Ride et Park+Ride de manière appropriée
- MC3 Étendre l'offre de partage de vélos

À court et moyen terme, priorité est donnée à l'optimisation et à l'élargissement de l'offre de bus (TP1-3) ainsi qu'à la promotion de la mobilité combinée (MC1-3). Le développement du réseau de bus interviendra dans le cadre des schémas d'offre TP quadriennaux 2027-2030 et 2031-2035 (horizons A et B du PA5). À moyen et long terme, l'accent sera mis sur le renforcement du RER par prolongement de lignes et création de nouveaux arrêts (TP4).

TP1 Optimiser le réseau de bus et étoffer l'offre

L'agglomération Bienne/Lyss continue à densifier son réseau de lignes de bus de manière ciblée sur la base du Concept TP 2035. La structure finale du réseau et de l'offre permettra d'augmenter les capacités de 50 %. L'optimisation et l'extension du réseau de bus se traduiront par les améliorations suivantes :

- » Densification des cadences
- » Itinéraires plus directs
- » Temps de trajet plus courts
- » Gains de fiabilité et de qualité

-  Axe principal traversant le cœur de l'agglomération : cadence ≤10 minutes
-  Axe de l'agglomération : cadence au quart d'heure
-  Desserte des quartiers
 - » Cadence pour rejoindre le cœur de l'agglomération : toutes les 15 minutes
 - » Cadence pour rejoindre Lyss : toutes les 30 minutes
-  Ligne régionale à cadence semi-horaire
-  Ligne régionale à cadence horaire
-  Ligne rapide à cadence ≤30 minutes
-  Complément de réseau

L'extension du réseau de bus répond aux objectifs d'offre suivants :

Desserte

- » En zone fortement urbanisée, les habitantes/habitants et les emplois sont desservis par un arrêt de transports publics situé à une distance de 300 mètres. Si ce n'est pas possible, on veille à ce que le trafic piétonnier et cycliste soit bien raccordé aux transports publics.
- » Le cœur de l'agglomération est desservi à une cadence au quart d'heure. Sur les axes principaux, la cadence passe à au moins 7,5 minutes aux heures de pointe.
- » Les axes de l'agglomération sont desservis en continu toutes les 15 minutes. Cet objectif peut être atteint par combinaison de différentes lignes (train et/ou bus).
- » Les zones d'habitation rurales bénéficient en général d'une desserte semi-horaire, au moins pendant les heures de pointe, et horaire pendant les heures creuses.

Accessibilité

- » Chaque secteur bâti/quartier dispose d'une liaison directe avec le centre le plus proche (centre de quartier au cœur de l'agglomération/centre régional extérieur).
- » Tous les centres régionaux offrent un accès direct (train ou bus) au cœur de l'agglomération.
- » À l'intérieur du cœur de l'agglomération, aucun trajet en TP ne nécessite plus d'un changement.
- » À l'intérieur du cœur de l'agglomération, le temps de trajet en TP, changement compris, n'excède pas 30 minutes (hors temps d'accès à l'arrêt). Se déplacer d'un point A à un point B dans les communes de Bienne et Nidau ne demande en général pas plus de 20 minutes.

TP2 Prioriser les bus

- » Sur les routes à forte fréquentation, les transports publics sont priorités par le biais de mesures de construction (voies réservées aux bus, arrêts sur la chaussée), afin de garantir une exploitation fiable et stable. La priorisation des bus est intégrée dans la gestion du trafic (cf. stratégie partielle « Réseau routier et TIM »).

TP3 Électrifier la flotte de bus

- » En remplaçant par des véhicules électriques les véhicules utilisant des carburants fossiles, on réduit les nuisances sonores et l'immission de polluants atmosphériques et, partant, les rejets de CO₂.
- » L'électrification intégrale du réseau local des bus à Bienne est prévue à l'horizon 2030 : la ville passera à des trolleybus à batterie. Le réseau de caténaires, déjà bien développé, fera l'objet d'élargissements ponctuels.
- » En ce qui concerne les lignes régionales, le passage à des bus électriques est programmé à l'horizon 2040, avec charge au dépôt.

TP4 Développer le RER

Agir sur la répartition modale implique nécessairement de renforcer le rôle du RER dans le trafic d'agglomération. Le réseau ferroviaire actuel constitue un bon point de départ. Le RER permet d'augmenter significativement les capacités et de proposer des liaisons rapides sans changement qui desservent les principaux axes de transport à une cadence soutenue. De nouvelles dessertes viendront s'ajouter dans les centres urbains, ce qui améliorera l'interconnexion entre le réseau ferroviaire et le réseau de bus. Le développement du RER répond aux objectifs suivants :

- » Mettre en place de nouvelles liaisons directes et plus rapides à l'intérieur de l'agglomération et vers les centres adjacents, sans changement en gare de Bienne
- » Mieux desservir les PDE « Activités » des Champs-de-Boujean et du Marais-de-Brügg
- » Améliorer l'accès aux TP grâce à de nouveaux arrêts
- » Passer à une cadence au quart d'heure sur les axes de l'agglomération

Le renforcement du RER est complémentaire à l'extension du réseau de bus (TP4) et coordonné avec celui-ci. Dans les corridors Bienne-Péry et Bienne-Granges, un RER densifié pourrait p. ex. remplacer les lignes de bus actuelles.

TP4.1 Mieux desservir les PDE « Activités » des Champs-de-Boujean et du Marais-de-Brügg

Pour améliorer la desserte, différentes options ont été examinées. Créer de nouvelles stations sur les lignes du RER n'aurait aucun intérêt en raison des temps d'attente que cela générerait en gare de Bienne. Prolonger les lignes et créer des liaisons tangentielles permettrait en revanche de supprimer les correspondances et de réduire les temps de trajet.

- » Prolongement de la ligne S2 Neuchâtel-Bienne jusqu'à Granges nord et raccordement à l'IC5
- » Prolongement de la ligne S4 Soleure-Bienne jusqu'à Sonceboz-Sombeval
- » Nouvelle ligne tangentielle S32 Berne-Granges sud (sans arrêt à Bienne)

TP4.2 Densifier les cadences du RER

La densification des cadences permettra de mieux desservir les zones de développement sur les axes de l'agglomération. Le prolongement des lignes S2 et S4 se traduira par une cadence au quart d'heure en direction de Granges, Sonceboz-Sombeval et Brügg/Lyss (TC1.2). Sur le tronçon Ipsach-Bienne au cœur de l'agglomération, on vise une cadence de 7,5 minutes. La densification des cadences contribuera également à améliorer les correspondances entre train et bus.



- » Entre Ipsach et Bienne : cadence toutes les 7,5 minutes
- » Sur les axes Bienne-Granges, Bienne-Lyss et Bienne-Täuffelen : cadence au quart d'heure
- » Sur les axes Bienne-Neuchâtel, Bienne-Moutier et Bienne-La Chaux-de-Fonds : cadence semi-horaire
- » Funiculaires : cadences toutes les 10 à 15 minutes

TP4.3 Relier les centres urbains en créant de nouveaux arrêts de RER

Afin d'améliorer la desserte des centres urbains et l'interconnexion entre le réseau ferroviaire et le réseau de bus, des arrêts de RER supplémentaires sont à l'étude sur quatre sites potentiels. Les emplacements identifiés feront l'objet d'une analyse de faisabilité et seront priorisés en fonction de leur utilité.

- » Stades (desserte Stades/Long-Champ)
- » Waldrain (desserte Madretsch/Tilleuls)
- » Vieille-Ville (desserte Vieille-Ville/Beaumont)
- » Route de Berne (desserte Weidteile/Champ-du-Moulin)

MC1 Renforcer les interfaces de transport

Les arrêts TP importants au cœur de l'agglomération se voient renforcés dans leur fonction d'interfaces de transport associant diverses formes de mobilité. Il est ainsi possible de choisir pour chaque trajet le moyen de transport le plus pertinent. Ces interfaces proposent des interconnexions entre TP, trafic cycliste et trafic piétonnier, mais aussi des offres de partage, des services ainsi que des commerces.



- » **Interface de transport centrale (Bienne)** : point de convergence entre le trafic longue distance et régional, le RER, les lignes de bus urbaines et régionales, la marche et le vélo, la micromobilité, les services de partage et de taxi. Éventail complet de prestations de service dans et autour de la gare



- » **Interface de transport urbaine (Brügg, Nidau, Mâche, Champs-de-Boujean)** : point de convergence entre le RER, les lignes de bus urbaines et régionales, la marche et le vélo, la micromobilité, les services de partage et de taxi. Offre de base de prestations de service et de commerces.



- » **Nœud régional (Lyss)** : point de convergence entre le TIM, le trafic longue distance et régional, le RER, les lignes de bus régionales, la marche et le vélo, la micromobilité, les services de partage et de taxi. Offre de base de prestations de service et de commerces.

MC2 Développer les installations Bike+Ride et Park+Ride de manière appropriée

- » Les offres Bike+Ride sont proposées à tous les autres arrêts CFF ainsi qu'aux arrêts de bus importants, en nombre suffisant et avec de bons équipements.
- » Les offres Park+Ride jouent un rôle subsidiaire dans l'agglomération. Elles permettent des correspondances simples avec les TP. On se concentre ici sur le raccordement décentralisé de secteurs mal desservis à l'arrêt TP le plus proche.

MC3 Étendre l'offre de partage de vélos

- » Les services de partage de vélos actuellement proposés à Bienne doivent être étoffés et élargis aux autres communes du cœur de l'agglomération ainsi qu'à Lyss. L'objectif est de parvenir à une offre commune et compatible (système uniformisé).

Vision RER Bienne 2045

Les objectifs d'offre décrits pour le RER se fondent sur la Vision RER Bienne 2045 (définie en 2023). Celle-ci montre, au niveau conceptuel, comment le réseau RER peut être renforcé par prolongement de lignes et création de nouveaux arrêts. Les aménagements d'infrastructure nécessaires ainsi que la faisabilité technique et opérationnelle seront clarifiés de manière approfondie dans le cadre des étapes de planification suivantes.

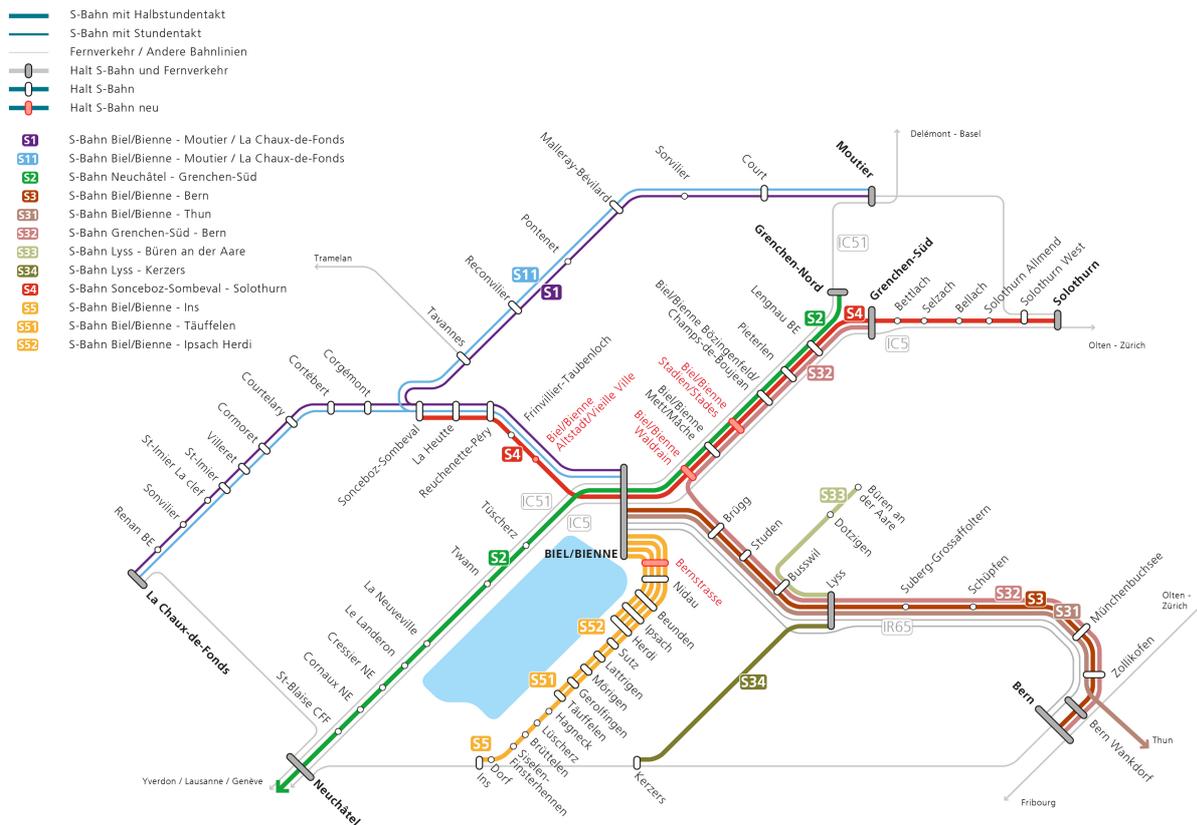


Figure 33 Vision RER Bienne 2045 : plan du réseau de lignes et objectifs d'offre

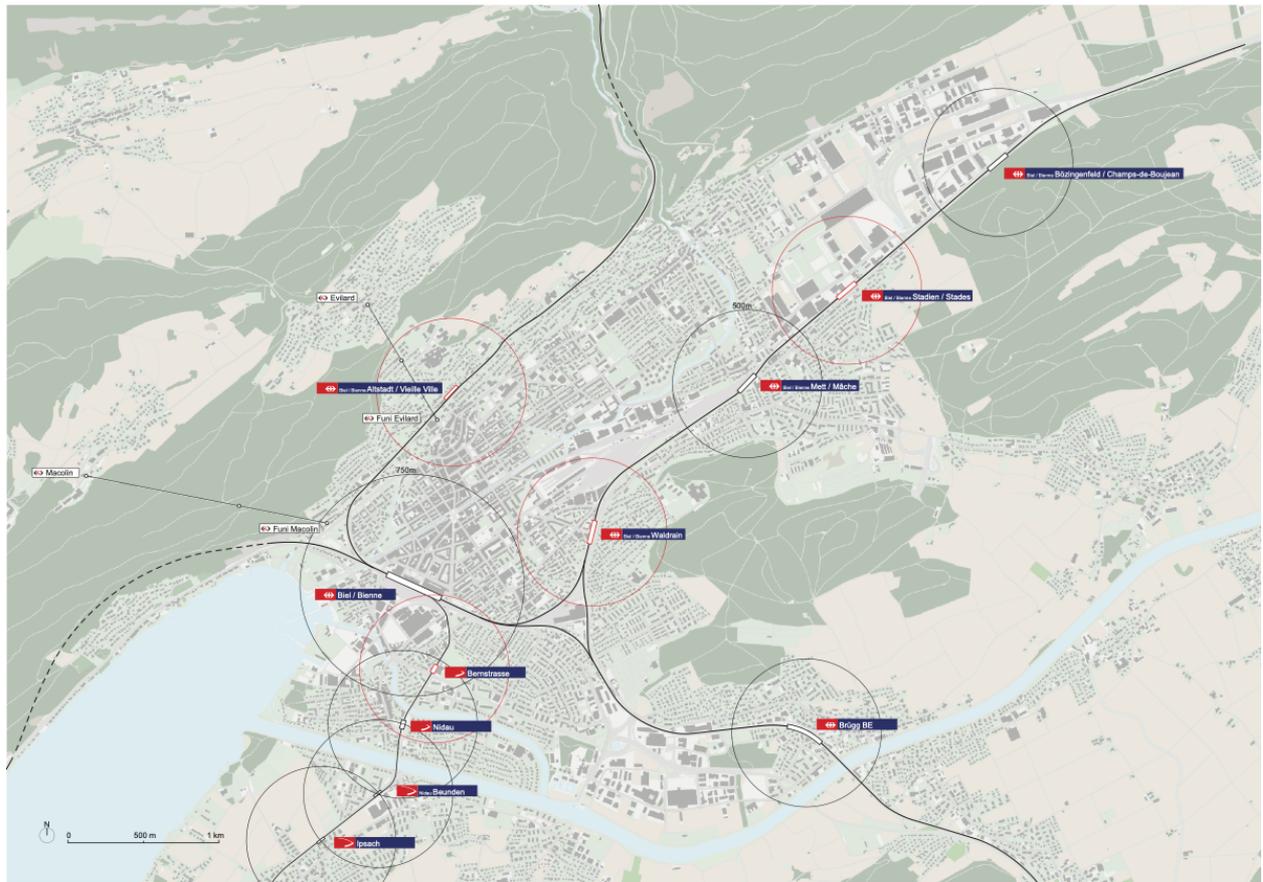


Figure 34 Vision RER Bienne 2045 : arrêts de RER à envisager

6.5 Stratégie partielle « Trafic cycliste »

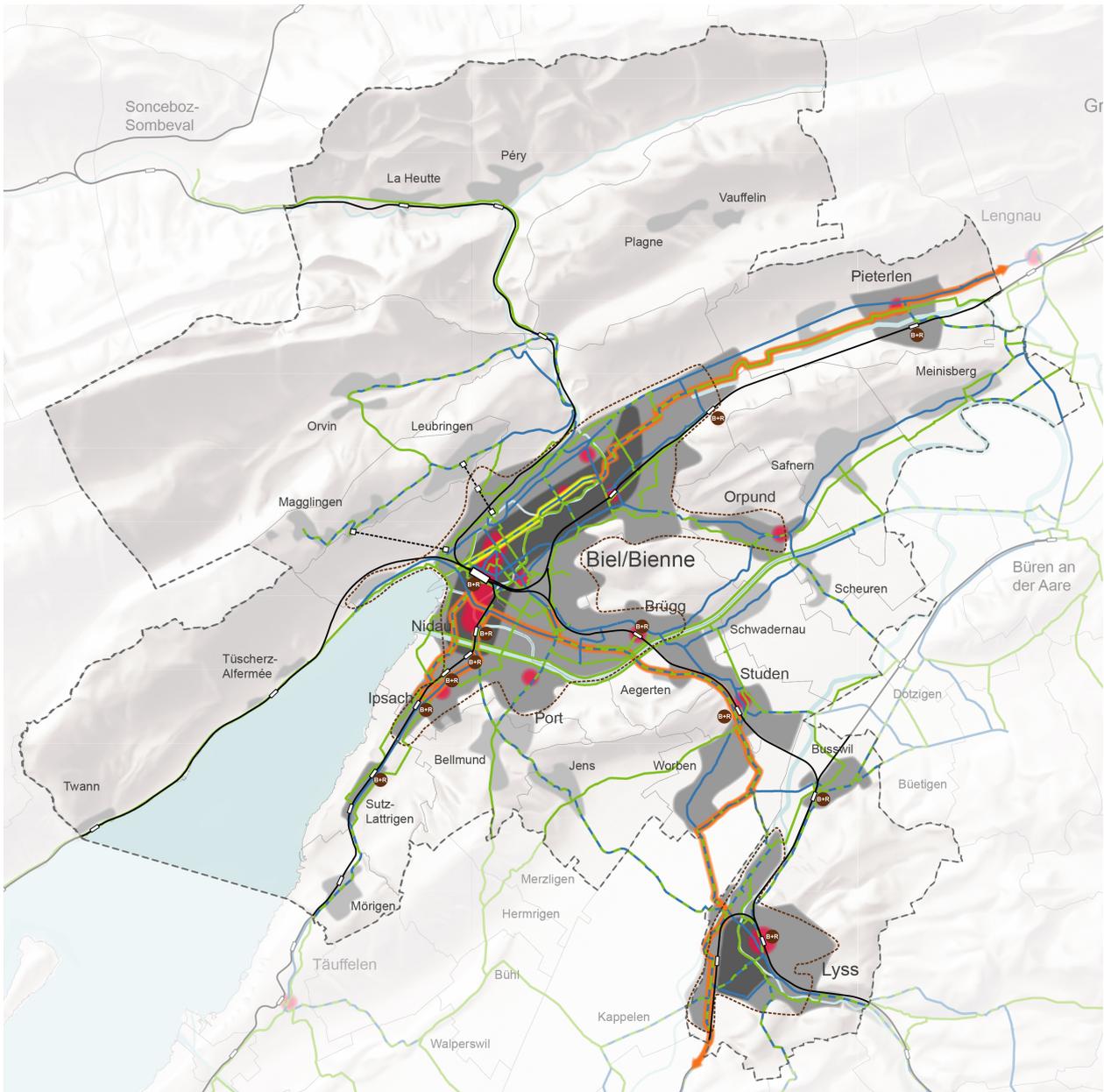


Figure 35

Stratégie partielle « Trafic cycliste »

Carte globale avec légende en format A3 ; cf. carte 6.4 dans l’ouvrage cartographique

Évolution depuis le PA4

Le contenu de la stratégie partielle « Trafic cycliste » a été repris tel quel. Conformément à la terminologie de la Confédération, on parle désormais de « voies express vélo » et de « liaisons principales ».

La stratégie partielle « Trafic cycliste » s'articule autour de trois axes stratégiques, présentés ci-après :

- TC1 Exploiter le potentiel cycliste avec un réseau d'itinéraires différencié
- TC2 Développer les offres Bike+Ride et de partage de vélos
- TC3 Améliorer la signalisation
- TC4 Appuyer la mise en œuvre

TC1 Exploiter le potentiel cycliste avec un réseau d'itinéraires différencié

Il convient de créer des liaisons sécurisées, cohérentes et attrayantes pour tous les groupes cibles visés, en particulier les cyclistes non expérimentés. Les travaux de rénovation et de réaménagement des routes intègrent systématiquement les thématiques de désimperméabilisation, de végétalisation et d'ombrage. Les endroits fortement exposés à la chaleur et les liaisons importantes sont pourvus d'éléments d'ombrage.

TC1.1 Voies express vélo

-  » Itinéraires prioritaires supralocaux avec un standard de finition élevé (rapides, directs et sûrs) comme alternative au TIM et aux TP, sur des axes de l'agglomération disposant d'un fort potentiel cycliste pour le trafic pendulaire

TC1.2 Liaisons principales

-  » Axe médian à Bienna à titre de liaison Est-Ouest structurante sur le territoire communal entre la rive du lac, le centre-ville et le PDE « Activités » des Champs-de-Boujean
-  » Itinéraire direct en tant que liaison directe et sûre pour cyclistes rapides et expérimentés, la plupart du temps le long d'axes principaux de circulation
-  » Itinéraire de confort pour cyclistes ayant d'importants besoins en confort et en sécurité, si possible sur des voies séparées ou des routes à trafic modéré
-  » Itinéraire direct et itinéraire de confort combinés, c.-à-d. répondant aux besoins des deux catégories

TC2 Développer les offres Bike+Ride et de partage de vélos

-  » L'offre de partage de vélos est élargie et étendue au cœur de l'agglomération.
-  » Les offres Bike+Ride sont proposées à tous les autres arrêts CFF ainsi qu'aux arrêts de bus importants, en nombre suffisant et avec de bons équipements.

TC3 Améliorer la signalisation

- » Une infrastructure cycliste uniformisée renforce l'identité ainsi que la visibilité du réseau de pistes cyclables et facilite l'orientation.

TC4 Appuyer la mise en œuvre

- » Un organe de coordination régional élabore des standards pour les itinéraires cyclistes et apporte son soutien aux communes dans la planification et la réalisation, des liaisons supra-communales notamment. Cette instance intervient dans la mise en œuvre des mesures par les diverses collectivités responsables.

6.6 Stratégie partielle « Trafic piétonnier »

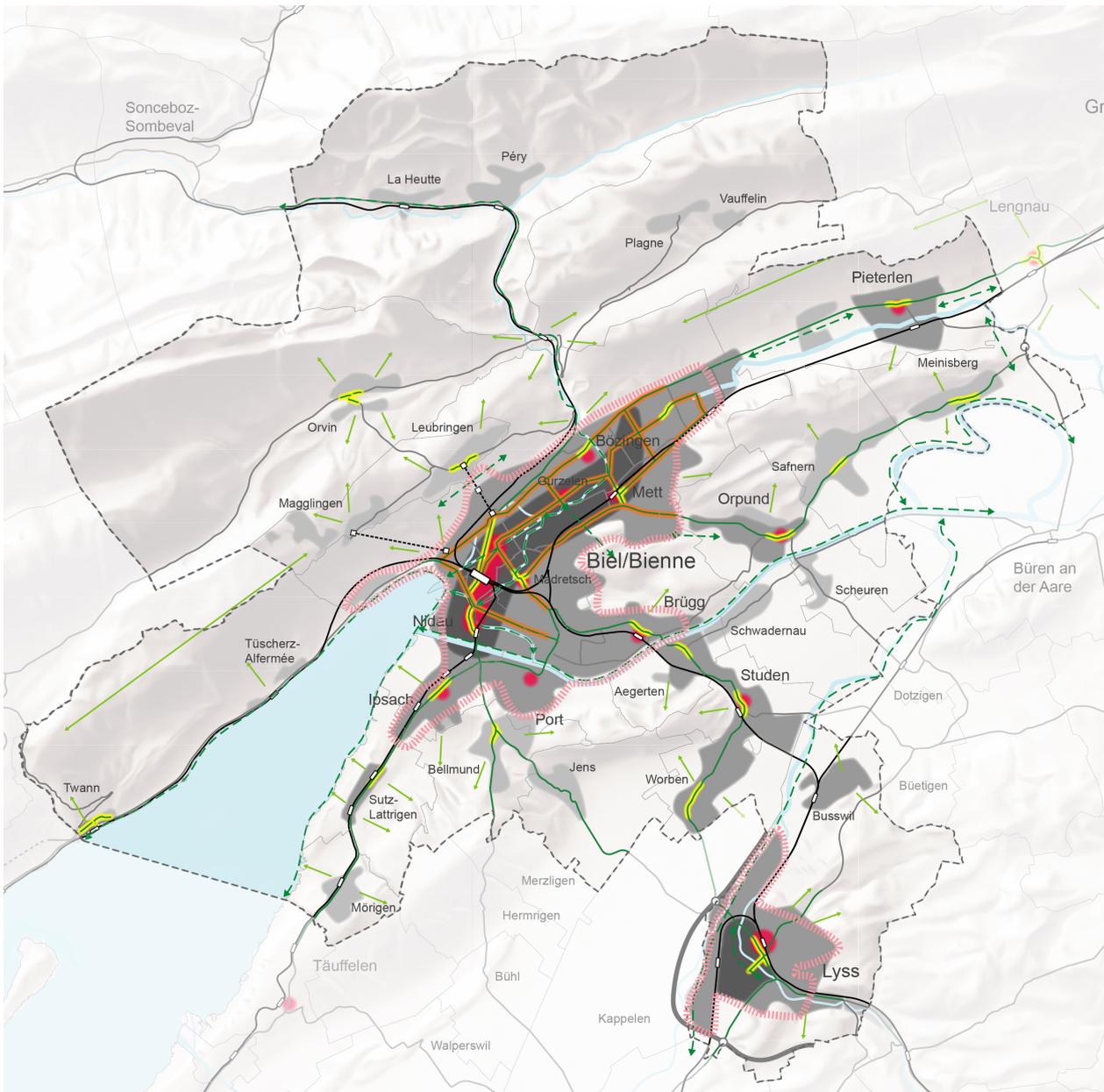


Figure 36

Stratégie partielle « Trafic piétonnier »

Carte globale avec légende en format A3 ; cf. carte 6.5 dans l'ouvrage cartographique

Évolution depuis le PA4

La stratégie partielle « Trafic piétonnier » a été reprise telle quelle.

TrP1 Accroître la sécurité et l'attrait du trafic piétonnier

Les liaisons piétonnes vers les principaux lieux de destination et les secteurs à fort trafic piétonnier sont renforcées et mises en valeur. Les travaux d'assainissement et de réaménagement des routes intègrent systématiquement les thématiques de désimperméabilisation, de végétalisation et d'ombrage. Les endroits fortement exposés à la chaleur et les liaisons importantes sont pourvus de possibilités de s'asseoir et d'éléments d'ombrage.

- 
 » Dans les secteurs centraux et les cœurs des localités, l'espace routier est aménagé en accordant une attention particulière à la qualité de séjour et en veillant à minimiser le morcellement du paysage. À titre de soutien, un régime de vitesse réduite est visé sur les principaux axes routiers.
- 
 » Dans les corridors de l'agglomération, la qualité de séjour à l'intérieur des localités est accrue le long des axes principaux. Des liaisons piétonnes sûres sont garanties entre les localités, le long ou à l'écart des routes principales.
- 
 » Les espaces routiers urbains structurants et marquants sont intégrés dans le réseau de chemins pédestres et aménagés de manière hautement qualitative et identitaire.
- 
 » Les espaces verts et libres à l'intérieur et en périphérie du milieu bâti sont desservis par des liaisons structurantes du paysage grâce à un réseau attrayant de chemins pédestres.
- 
 » Des liaisons attrayantes avec le paysage proche du milieu bâti facilitent l'accès aux espaces paysagers et de détente.
- 
 » Un réseau dense en milieu urbain vient renforcer la transparence et offrir des trajets aussi directs et courts que possible vers les lieux de destination importants.

6.7 Stratégie partielle « Réseau routier et TIM »

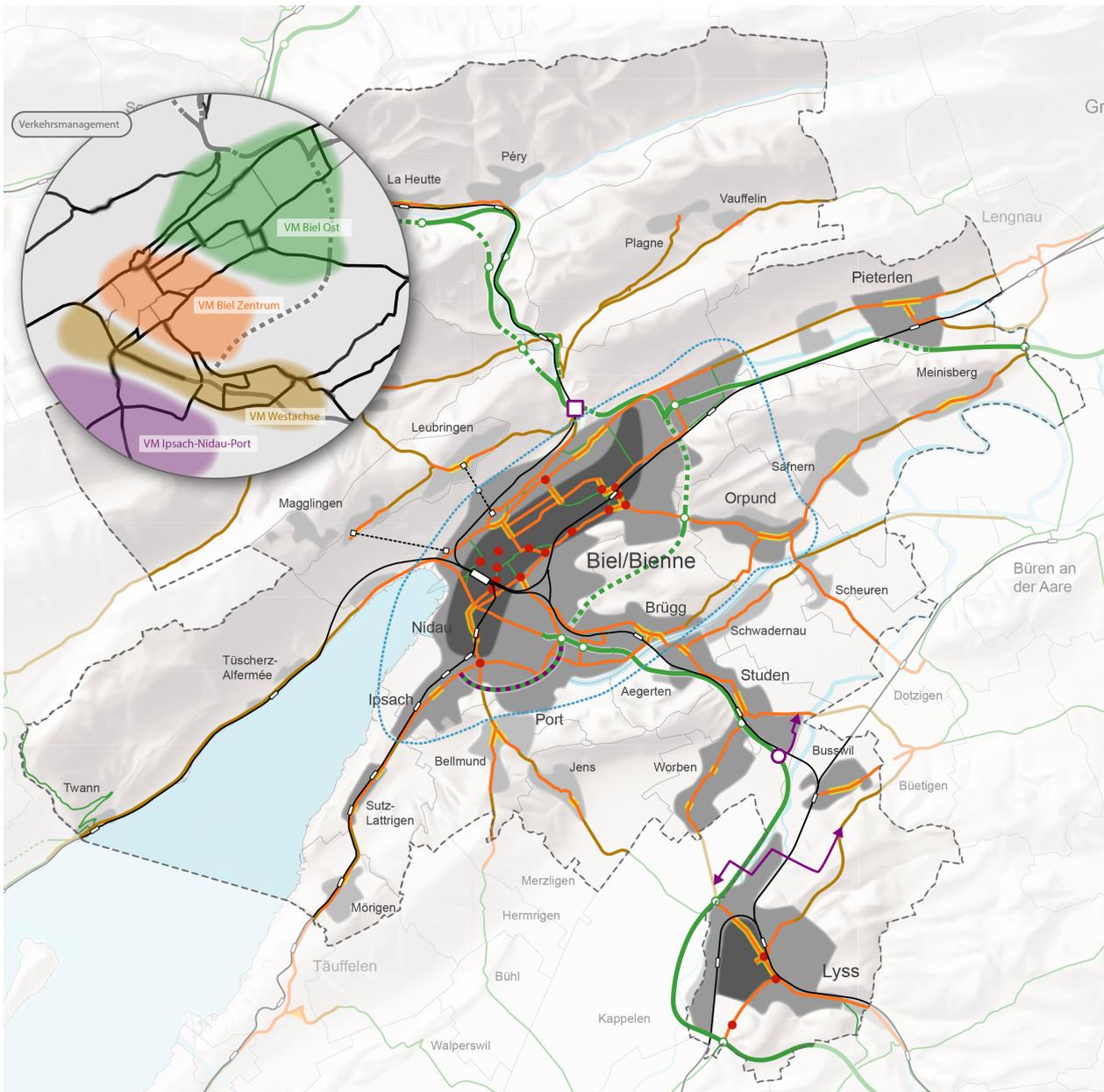


Figure 37

Stratégie partielle « Réseau routier et TIM »

Carte globale avec légende en format A3 ; cf. carte 6.6 dans l'ouvrage cartographique

Évolution depuis le PA4

La stratégie partielle « Réseau routier et TIM » a été reprise telle quelle.

La stratégie partielle « Réseau routier et TIM » s'articule autour de quatre axes stratégiques, présentés ci-après :

TIM1 Aménager les espaces routiers de façon supportable et sûre

TIM2 Améliorer la desserte et délester le milieu bâti

TIM3 Optimiser les capacités du réseau routier et les flux de circulation

TIM4 Influencer la demande

TIM1 Aménager les espaces routiers de façon supportable et sûre

- 
 » Les axes principaux au sein des localités sont aménagés en fonction du milieu bâti. Ils offrent de bonnes conditions pour les TP, une qualité de séjour élevée et sont aussi attractifs que sûrs pour le trafic piétonnier et cycliste.
- 
 » Dans les zones centrales, la section, l'aménagement et la vitesse sont axés sur la coexistence de l'ensemble des usagères et usagers, la garantie de possibilités satisfaisantes de traverser la chaussée et une qualité de séjour élevée.
- 
 » Sur les axes principaux hors localités, on garantit un flux de circulation sûr et fiable.
- 
 » Dans les quartiers et les localités, une modération du trafic est mise en place dans les rues de rang inférieur (zones 30 km/h ou zones de rencontre). On y veille à une grande qualité de séjour et d'habitat.
- 
 » De plus, la sécurité routière est améliorée grâce à la gestion des points noirs. Cela garantit une appréciation objective des lieux accidentogènes et la mobilisation efficace des moyens disponibles.
- 
 » [Les travaux d'assainissement et de réaménagement des routes intègrent systématiquement les thématiques de désimperméabilisation, de végétalisation et d'ombrage.](#)

TIM2 Améliorer la desserte et délester le milieu bâti

TIM2.1 Améliorer le raccordement au réseau de routes à haut débit

- 
 » Le giratoire réalisé sur l'A16 (jonction complète de Bienne nord) raccorde Evilard et Macolin à l'autoroute en direction de Bienne et déleste le territoire communal du trafic de transit.
- 
 » Le déplacement de la jonction de Studen sur l'A6 et son agrandissement en une jonction complète désengorgeront à long terme les traversées des localités de Worben, Studen, Bütigen et Dotzigen. Cela accroîtra la sécurité routière et favorisera la densification dans l'espace Aegerten-Studen-Worben.
- 
 » Le tunnel de Port améliorera le raccordement de la rive droite du lac de Bienne au réseau de routes nationales et au PDE « Activités » des Champs-de-Boujean. Il délesterà Nidau et Port du trafic de transit tout en valorisant les centres des localités.

TIM2.2 Améliorer la desserte du territoire

- 
 » De nouveaux axes de desserte amélioreront à long terme l'accès au pôle d'emplois de Lyss nord et à la gravière de Chrützwald tout en délestant le milieu bâti du trafic. Le désengorgement du réseau routier local favorisera la densification visée du centre de Lyss.

TIM3 Optimiser les capacités du réseau routier et les flux de circulation

TIM3.1 Mettre en place un système de gestion du trafic



- » Pour exploiter de manière optimale la capacité du réseau routier et garantir un flux de circulation stable et supportable, on met en place une gestion du trafic à grande échelle au cœur de l'agglomération.
- » Dans les zones fortement fréquentées à capacité limitée, surtout aux abords des jonctions autoroutières urbaines et sur les principaux axes de circulation, on surveille et pilote le flux de circulation. Aux endroits où cela s'avère nécessaire, on dose le TIM et on priorise les TP.

TIM4 Influencer la demande

TIM4.1 Gérer les places de stationnement dans le domaine public



- » À travers une gestion des places de stationnement harmonisée au plan régional pour les principaux lieux de destination (centres d'approvisionnement, pôles d'emplois), on influe sur la demande et on encourage le transfert du trafic sur les TP ainsi que sur le trafic piétonnier et cycliste.
- » En ce qui concerne les places de stationnement publiques pour visiteuses et visiteurs, on vise une réduction de l'offre (à Bienne et Nidau, en particulier), une augmentation des tarifs de stationnement et un régime payant pour toutes les places de parc. Afin de créer l'espace nécessaire aux TP, au trafic piétonnier et au trafic cycliste ainsi qu'à d'autres affectations, les places de stationnement décentralisées en surface dans les rues des secteurs centraux à Bienne et Lyss sont concentrées dans des parkings couverts.