

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

---

# **Projet d'agglomération Bienne/Lyss de 5<sup>e</sup> génération Vision d'avenir 2040**

---

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<sup>e</sup> 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<sup>re</sup> à la 4<sup>e</sup> génération](#)

## Procédure de participation publique pour le projet d’agglomération Bienne/Lyss de 5<sup>e</sup> génération

Il y a quatre ans, le projet d’agglomération Bienne/Lyss a été entièrement remanié dans le cadre de la 4<sup>e</sup> génération. La 5<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 « Vision d’avenir 2040 »

Les pages suivantes exposent la vision d’avenir du projet d’agglomération Bienne/Lyss de 5<sup>e</sup> génération. Ce contenu sera soumis à la procédure de participation publique. Il s’agit d’un extrait du rapport principal (chap. 4) consacré au projet d’agglomération.

Les modifications par rapport à la 4<sup>e</sup> génération figurent [en bleu](#).

## 4 Vision d'avenir 2040

**La vision d'avenir (chap. 4.1 à 4.4) a force obligatoire pour les autorités.**

### Évolution depuis le PA4

La vision d'avenir 2040 a été reprise dans ses grandes lignes et ajustée de la manière suivante :

- » Elle intègre désormais la protection du climat et l'adaptation au changement climatique.
- » Les contenus relatifs au paysage et aux espaces libres ont été remaniés sur la base des résultats intermédiaires du Concept pour un réseau d'espaces libres dans l'agglomération Bienne/Lyss.
- » La structure du centre de l'agglomération a été affinée. Nidau, la Vieille-Ville de Bienne, les stades (pôles sport et loisirs), les Champs-de-Boujean (implantation centrale dans le pôle d'activité) et le Marais de Brugg (site du nouveau Centre hospitalier régional) ont été ajoutés à la liste des centres de localités et de quartiers.
- » Le réseau de transports publics a été actualisé sur la base du Concept TP 2035 et de la Vision RER Bienne 2045.
- » Les éventuelles extensions du réseau routier (y compris post-2040) pour lesquels aucune décision n'a encore été prise sont représentées à titre indicatif et désignées comme telles.
- » Le graphisme de la carte a été légèrement modifié pour gagner en clarté et en lisibilité.

## 4.1 Objectifs de développement

L'agglomération Bienne/Lyss tend à atteindre d'ici à l'horizon 2040 un certain nombre d'objectifs, dont découlent la vision d'avenir (chap. 4.1), le scénario cible Population résidente et emplois (chap. 4.2), le scénario cible Mobilité (chap. 4.3) et les valeurs cibles pour les indicateurs MOCA (chap. 4.5).

### Objectifs de rang supérieur

- » L'agglomération Bienne/Lyss se développe en tant qu'espace vital et économique innovant et attrayant dans le canton de Berne et la Région capitale suisse.
- » Elle permet une croissance démographique et économique durable grâce à une urbanisation interne de qualité.
- » Elle participe à une mobilité climatiquement neutre et adapte ses espaces au changement climatique.
- » Les communes poursuivent des stratégies conjointes pour le paysage, les espaces libres, le milieu bâti ainsi que la mobilité et coordonnent leurs objectifs de développement entre elles.

### Paysage et espaces libres

- » L'agglomération planifie et aménage ses espaces paysagers à l'échelle supracommunale.
- » Les zones et corridors d'air frais efficaces pour le climat urbain sont préservés.
- » L'agglomération dispose d'espaces libres de bonne qualité situés à proximité des habitations. Un juste équilibre est assuré entre les zones de détente fortement fréquentées et les zones calmes à haute valeur écologique.
- » Un réseau attrayant de chemins pédestres et de pistes cyclables assure la liaison entre les espaces paysagers et libres. Les barrières spatiales sont supprimées.

### Milieu bâti

- » L'agglomération Bienne/Lyss crée les conditions préalables requises pour une croissance de quelque 23 000 habitantes et habitants, et environ 14 000 emplois jusqu'en 2040.
- » La croissance démographique et économique intervient principalement au sein du territoire urbanisé existant. Elle se concentre sur des secteurs bien desservis et se développe en harmonie avec les infrastructures, l'offre d'équipements publics ainsi que les espaces verts et de loisirs.
- » Les extensions du milieu urbain sont l'exception et se limitent à des sites particulièrement appropriés.
- » L'urbanisation interne est appliquée de manière systématique pour améliorer la qualité du milieu bâti et des espaces libres. Les noyaux urbains et les centres de localités sont renforcés.

### Mobilité

- » L'agglomération Bienne/Lyss est facile d'accès pour la population et l'économie.
- » L'augmentation de la mobilité résultant de la croissance démographique et économique est maîtrisée grâce à des modes de transport efficaces, peu encombrants et à faibles émissions.
- » Le trafic routier est supportable pour le milieu bâti et sûr pour l'ensemble des usagères et usagers.
- » Les nuisances liées au trafic sont minimisées pour la population et l'environnement.
- » Les transports publics fonctionnent sans émissions polluantes. Les transports privés et le trafic de marchandises sont majoritairement décarbonés.

## 4.2 Vision d'avenir

La vision d'avenir décrit les structures spatiales souhaitées pour l'agglomération Bienne/Lyss en 2040. Les éléments constitutifs de cette vision sont représentés sur la carte et expliqués ci-après.

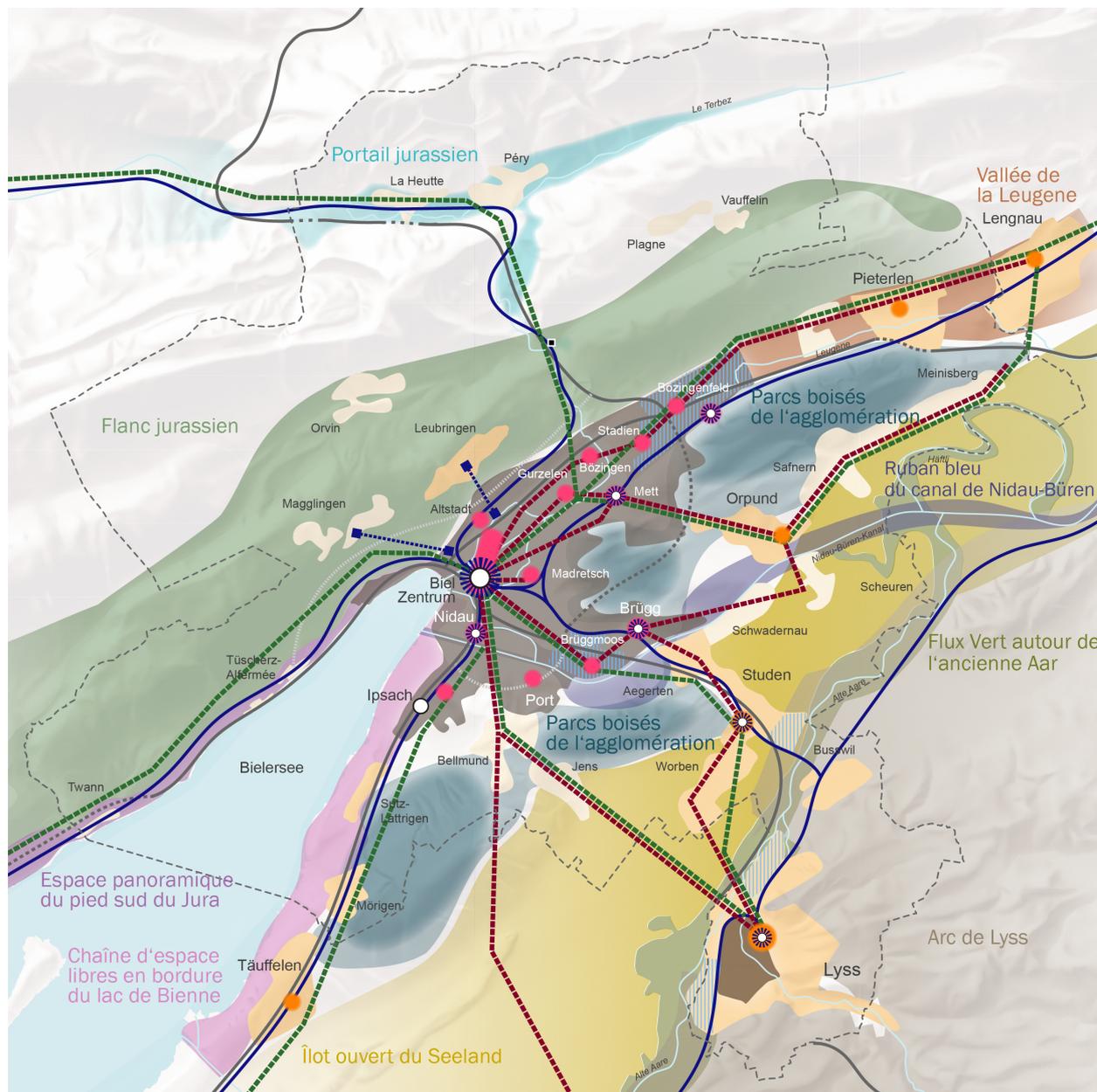


Figure 25 Vision d'avenir  
Carte globale avec légende en format A3 ; cf. carte 4.1 dans l'ouvrage cartographique

## ESPACES PAYSAGERS

Dix espaces paysagers à caractère différent offrent de la place pour la nature, l'agriculture et la population. L'offre de détente de proximité est variée, proche des habitations et facilement accessible. Les espaces vitaux naturels sont intacts. Les espaces paysagers font office de corridors d'air frais à des fins d'amélioration du climat de la ville ainsi que des localités, et constituent des îlots de fraîcheur en période de canicule.

- » **Portail jurassien : une vallée riche en attractions suprarégionales**  
 Le portail jurassien longe la Suze, qui combine la nature sauvage du Jura et le paysage urbain de Bienne. Les espaces réservés aux eaux de la Suze et du Terbez assurent la transition avec les activités de loisirs et servent de corridors écologiques.
- » **Flanc jurassien : un élément structurant du paysage et un lieu d'activités**  
 Le flanc jurassien est profondément caractéristique de la région. Il propose une multitude d'activités et constitue un espace de randonnées ainsi que de promenades à vélo et à pied. Son raccordement direct au territoire urbanisé en fait un lieu de détente de proximité.
- » **Espace panoramique du pied sud du Jura : une zone de détente entre le Jura et le lac de Bienne**  
 Le pied sud du Jura, avec ses paysages ruraux et viticoles, invite à la détente et aux loisirs au bord de l'eau comme sur les coteaux. Les nombreux points de vue sur le paysage constituent un atout essentiel de cet espace panoramique. Les sites construits à protéger et le flanc jurassien y sont bien intégrés.
- » **Vallée de la Leugene : un lieu d'activité physique et de mise en réseau écologique**  
 Dans la vallée de la Leugene, l'industrie et la nature, la détente et le sport se côtoient. Le site de la Tissot Arena a ouvert une passerelle vers la Suze. Les deux versants du Jura et du Büttenberg sont reliés entre eux par un corridor écologique particulièrement précieux.
- » **Chaîne d'espaces libres en bordure du lac de Bienne : des espaces ouverts variés sur les rives du lac**  
 La chaîne d'espaces libres le long de la rive sud du lac de Bienne est une succession de lieux différents se prêtant à diverses utilisations sur et au bord de l'eau. Les tronçons fortement fréquentés alternent avec des zones calmes abritant des niches écologiques. Un chemin de rive attrayant relie les divers espaces libres.
- » **Parcs boisés de l'agglomération : des collines et des lieux récréatifs régionaux**  
 Les quatre forêts de Büttenberg, Längholz, Jäissberg et Oberholz forment des parcs récréatifs. Elles se trouvent à proximité immédiate du milieu bâti et offrent aux personnes qui les fréquentent des possibilités de détente et de pratique sportive ainsi que des lieux de rencontre communautaires.
- » **Ruban bleu du canal de Nidau-Büren : un axe de sports et de loisirs**  
 Le canal de Nidau-Büren est la colonne vertébrale des activités de loisirs dans l'agglomération. Il offre à la fois des emplacements au bord de l'eau, des axes de liaison rapides et un corridor écologique important.
- » **Îlot ouvert du Seeland : des surfaces agricoles et des zones de loisirs**  
 L'espace paysager du Seeland consiste en une vaste plaine au potentiel considérable d'utilisation à des fins de loisirs. Dans l'agglomération, il se présente comme un îlot ouvert regroupant des utilisations marquées par l'agriculture, associées à des activités de loisirs. L'itinéraire principal de loisirs longe le Sägibach et un réseau dense d'itinéraires secondaires permet une multitude de parcours de santé.
- » **Flux Vert autour de l'ancienne Aar : un espace de détente écologique et proche de la nature**  
 L'ancien lit de l'Aar constitue un espace paysager revitalisé de grande valeur écologique, parsemé ici et là de zones de détente qui permettent de découvrir le cours d'eau historique et le paysage alluvial. Les espaces libres adjacents et les zones périphériques des secteurs bâtis industriels font partie de l'espace paysager et les transitions sont aménagées avec soin.

- » **Arc de Lyss : une zone de détente de proximité diversifiée**  
L'arc de Lyss constitue un précieux espace de détente de proximité d'un seul tenant, tout près de la commune de Lyss. La diversité du paysage, composé d'espaces réservés aux eaux ainsi que de paysages de forêts et de cultures caractérisés par une multiplicité de petites structures, crée un cadre idéal pour la pratique de différentes activités de loisirs.

#### Réseau d'espaces libres et itinéraires de liaison

- » Un réseau de rang supérieur qualitatif d'itinéraires de promenade et de randonnée ainsi que d'itinéraires cyclables relie les dix espaces paysagers, et permet de s'y déplacer et d'en profiter.
- » Un réseau local dense complète les itinéraires de rang supérieur. Toutes les zones d'habitation et tous les espaces libres notables sont raccordés à ce réseau.
- » Des itinéraires thématiques et une signalisation claire créent une identité et permettent de se repérer dans le réseau d'espaces libres.

#### Coupures du paysage et axes de liaison écologiques

- » Les extensions de secteurs bâtis sont limitées. Le développement de l'urbanisation est axé vers l'intérieur.
- » Les coupures dans les paysages d'infrastructures à Frinvillier, de l'A5 près de Perles et de l'A6 près de Studen sont compensées par des liaisons de qualité vers des espaces libres.
- » Les unités paysagères entre les secteurs bâtis sont conservées. Elles préservent l'identité des sites construits, les axes de liaison écologiques et les corridors à faune. Ils servent à la détente de proximité.

#### Espaces libres le long des eaux en milieu urbain

- » Un réseau d'espaces verts et libres existe en milieu urbain le long de la baie du lac de Bienne et des cours d'eau du canal de Nidau-Büren, de la Thielle, de la Suze ainsi que du Lyssbach.
- » Ils sont axés sur les besoins de détente des personnes vivant et travaillant à proximité et bien raccordés au réseau de chemins pédestres et de pistes cyclables.
- » Les cours d'eau sont des axes de liaison importants et des espaces précieux de biodiversité ayant un effet positif sur le climat urbain.

## MILIEUX BÂTIS

Le cœur de l'agglomération, les axes de l'agglomération ainsi que l'espace rural constituent les trois espaces du milieu bâti de l'agglomération, dotés de leurs propres structures, caractéristiques et buts de développement. Ils s'appuient sur les types d'espace définis par le Plan directeur cantonal.

#### Cœur de l'agglomération : espaces urbains fortement densifiés de grande qualité

- » Le cœur de l'agglomération englobe les milieux bâtis de Bienne, Brügg, Ipsach, Nidau et Port. Il est construit d'un seul tenant et présente un caractère urbain.
- » La densité d'utilisation est élevée à très élevée. Les espaces routiers, places et espaces verts d'une grande convivialité subdivisent l'espace urbain et sont propices aux rencontres ainsi qu'à la détente. **La démarche d'aménagement de l'espace public axée sur la désimper-méabilisation, la végétalisation, l'ombrage et l'intégration d'éléments aquatiques assure un bon climat urbain et favorise la biodiversité. Les espaces de détente de proximité sont facilement accessibles en transports publics, à pied et à vélo.**
- » Le cœur de l'agglomération offre des possibilités de logement pour toutes les couches de la société et une large gamme d'emplois dans l'industrie, l'artisanat et le secteur tertiaire. Une mixité d'espaces où habiter, travailler et pratiquer des activités de loisirs existent dans les zones centrales ainsi que le long des axes principaux.
- » Grâce à un développement urbain conséquent vers l'intérieur, le cœur de l'agglomération absorbe la majeure partie de la croissance démographique et économique de la région.

- » La croissance est principalement intervenue dans le milieu bâti existant. Il en résulte des secteurs bâtis densifiés et mixtes assurant une grande qualité urbanistique et une mobilité supportable pour la ville.

#### **Axes de l'agglomération : densification soignée et valorisation urbanistique**

- » Les axes de l'agglomération raccordent les localités le long des lignes performantes de transports publics. Les secteurs bâtis ont en partie un caractère urbain et rural.
- » La densité d'utilisation est moyenne à élevée. Les cœurs des localités et les axes principaux sont conçus en tant qu'espaces publics attractifs présentant une forte densité et mixité d'utilisation ainsi qu'une grande qualité de séjour. [La démarche d'aménagement de l'espace public axée sur la désimperméabilisation, la végétalisation, l'ombrage et l'intégration d'éléments aquatiques assure un bon climat local et favorise la biodiversité. Les espaces de détente de proximité sont facilement accessibles à pied et à vélo.](#)
- » Les localités le long des axes de l'agglomération offrent des formes d'habitat et des emplois diversifiés.
- » La croissance de la population et de l'emploi s'est concentrée dans le centre urbain régional de Lyss et les centres semi-régionaux d'Orpund, de Perles et de Studen (y c. Aegerten et Worben). La croissance est principalement intervenue dans le milieu bâti existant.
- » Grâce à un développement conséquent du milieu bâti vers l'intérieur, la commune de Lyss a évolué en une petite ville compacte présentant une grande qualité de milieu bâti et d'espaces libres ainsi qu'une mobilité supportable pour la ville.
- » Les centres semi-régionaux d'Orpund, de Perles et de Studen (y c. Aegerten et Worben) ont exploité leurs potentiels de développement et les cœurs des localités ainsi que les axes principaux sont valorisés au plan urbanistique.
- » Evillard, Sutz-Lattrigen et Morenges ont préservé leurs structures rurales et procédé à une densification ciblée dans les cœurs des localités et aux environs des arrêts de chemin de fer.

#### **Milieu bâti rural : structures rurales intactes**

- » Les villages de l'espace rural se situent dans les espaces paysagers entre les axes de l'agglomération. Les milieux bâtis sont compacts et séparés les uns des autres.
- » La densité d'utilisation est faible à moyenne. Les cœurs des localités sont attractifs. [La démarche d'aménagement de l'espace public axée sur la désimperméabilisation, la végétalisation, l'ombrage et l'intégration d'éléments aquatiques assure un bon climat local et favorise la biodiversité. Les espaces de détente de proximité sont facilement accessibles à pied et à vélo.](#)
- » Les villages abritent essentiellement un habitat tranquille, de l'artisanat local et de l'agriculture.
- » La croissance démographique est modérée et axée sur la conservation des structures des villages.
- » Le développement se concentre sur les cœurs des localités et le renouvellement du milieu bâti.

#### **Pôles d'activité : une utilisation différenciée et une desserte optimale**

- » Les pôles d'activité offrent un espace dédié à des affectations industrielles, artisanales et tertiaires dans un environnement de travail attractif.
- » Les surfaces sont utilisées de manière optimale, avec une densification ultérieure dans la mesure du possible.
- » Les pôles d'activité bénéficient d'un raccordement direct au réseau routier de rang supérieur. Ils sont desservis de manière appropriée par les transports publics en fonction de leur densité d'utilisation et facilement accessibles à pied ainsi qu'à vélo.

## CENTRES D'APPROVISIONNEMENT

Les centres constituent la structure porteuse de l'agglomération. Ils concentrent les offres d'approvisionnement et les installations centrales (achats, écoles, offres de soins, services publics), relient les réseaux de transport et servent de lieux de vie publique.

### Centre cantonal

- » Bienna est le centre urbain de la région Seeland-Jura bernois et un moteur de développement du canton de Berne. La ville propose une offre élargie et bilingue en matière d'approvisionnement, de formation, de culture et de sport d'importances régionale et nationale.
- » Les centres-villes de Bienna et Nidau constituent des sites d'événements ainsi que des lieux de séjour et d'activités de loisir attrayants pour l'ensemble de la région.
- » Bienna est une marque forte dans le tourisme urbain et de congrès.

### Centres de localités et de quartiers au cœur de l'agglomération

- » Les centres de localités et de quartiers dynamiques dans l'espace urbain créent une identité et concentrent la vie publique. Ils assurent l'approvisionnement de proximité des quartiers environnants et permettent des trajets courts au quotidien.

### Centre régional

- » La ville de Lyss est le centre régional du Seeland de par ses fonctions d'approvisionnement et ses institutions d'importance régionale. Ses fonctions de centre et ses potentiels de développement lui permettent de compléter et décharger le cœur de l'agglomération.

### Centres semi-régionaux

- » Orpund, Perles, Studen, Longeau\* et Täuffelen\* sont des centres d'approvisionnement semi-régionaux situés sur les axes de l'agglomération, dotés d'offres d'approvisionnement et d'installation centrales (achats, écoles, offres de soins, services publics) pour les communes environnantes (\* hors périmètre VACo).

## MOBILITÉ

Les réseaux des transports publics, du trafic piétonnier et cycliste ainsi que du trafic individuel motorisé se complètent et permettent une mobilité efficace, peu encombrante et à faibles émissions.

### Transports publics

- » Cinq axes de RER constituent l'épine dorsale des transports publics et desservent l'agglomération à une cadence semi-horaire. Le cœur de l'agglomération et la ligne Bienna-Lyss sont desservis avec une cadence au quart d'heure.
- » Les principaux axes du réseau de bus complètent le RER. Le cœur de l'agglomération est ainsi relié aux centres régionaux à une cadence de 15 minutes et aux centres du cœur de l'agglomération à une cadence de 7,5 minutes.
- » Un réseau de lignes de quartier dessert le cœur de l'agglomération à une cadence soutenue et selon un horaire fiable. Les secteurs centraux, les arrêts de chemin de fer et les principales destinations sont accessibles directement et rapidement.
- » Dans l'espace rural, les bus régionaux relient les villages aux centres d'approvisionnement et aux arrêts de chemin de fer sur les axes de l'agglomération. Les correspondances avec le train sont attrayantes.
- » Des solutions flexibles aux heures creuses et pour les secteurs situés en périphérie complètent l'offre de la desserte capillaire.
- » Des voies réservées aux bus ainsi que des mesures de gestion du trafic garantissent des temps de parcours optimisés et stables.

### Trafic piétonnier et cycliste

- » Les déplacements à pied sont facilités par la présence d'itinéraires directs, sûrs et attrayants qui relient les secteurs résidentiels et d'activités aux centres des localités et des quartiers, aux destinations importantes, aux arrêts de TP et aux zones de détente de proximité. **Les principales liaisons sont pourvues de possibilités de s'asseoir et d'éléments d'ombrage.**
- » **Des itinéraires cyclables principaux bien aménagés mènent directement et en toute sécurité au cœur de l'agglomération via les axes de l'agglomération et relient les centres en milieu urbain.**
- » Un réseau étoffé d'itinéraires cyclables directs, sûrs et attrayants dessert les zones d'habitation et de détente de proximité. Les secteurs résidentiels et d'activités, les centres de localités et de quartiers, les destinations importantes ainsi que les arrêts TP sont intégrés dans le réseau d'itinéraires cyclables.
- » **Les endroits fortement exposés à la chaleur sont pourvus d'éléments d'ombrage.**

### Trafic individuel motorisé

- » Le trafic de transit ainsi qu'un volume maximal du trafic entrant et sortant empruntent les routes à grand débit (autoroutes A5, A6 et A16).
- » Les zones d'habitation sont atteintes le plus directement possible par les jonctions autoroutières et de quelques axes de circulation principaux (système de poches). Une transition compatible avec le milieu bâti est assurée entre les jonctions d'autoroute et le réseau routier local.
- » Le reste du réseau routier sert à la desserte capillaire et est aménagé pour les secteurs urbanisés. **Piétons et cyclistes bénéficient de conditions optimales d'espace, de sécurité et de convivialité.** Les centres, les cœurs des localités et les quartiers résidentiels sont conçus comme des zones à vitesse réduite.
- » **Les rues et les places faisant l'objet de travaux d'assainissement et/ou de réaménagement sont autant que possible désimperméabilisées, végétalisées et ombragées.**
- » La gestion du trafic garantit une circulation fluide et supportable dans les milieux bâtis. La charge supportable locale des espaces routiers est respectée partout.
- » Les rues présentant à ce jour une qualité de vie et d'habitat restreinte sont délestées, et la pollution atmosphérique ainsi que les nuisances sonores sont réduites.

### Mobilité combinée et interfaces de transport

- » Faciles d'accès, les arrêts de chemin de fer sont bien raccordés au réseau local de transports publics, de chemins pédestres et de pistes cyclables.
- » Il existe une offre suffisante d'abris pour vélos ainsi que d'autopartage et de vélopartage.
- » **Les interfaces de transport sont implantées à des nœuds stratégiques des réseaux de transports publics, de pistes cyclables et de chemins pédestres. Elles permettent de changer simplement et efficacement de moyen de transport.**
- » **Conçues de manière conviviale et attractive, elles bénéficient d'une accessibilité optimale pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que les transports publics.**
- » Outre les arrêts TP et les installations de dépôt et de partage de vélos, elles intègrent d'autres offres : solutions d'autopartage, service de taxis, possibilités d'achats et services pour les besoins quotidiens.

### 4.3 Scénario cible : population résidante et emplois

L'agglomération Bienne/Lyss entend permettre la croissance démographique estimée à 23 400 habitantes et habitants d'ici à 2040 et l'orienter sur des sites appropriés. La population doit croître principalement au cœur de l'agglomération et dans les centres, où sont garantis des transports publics performants et un approvisionnement de qualité. Le scénario cible décrit dans le Tableau 17 illustre la répartition visée de la croissance démographique. Il s'appuie sur le scénario d'évolution 2040 selon la perspective démographique cantonale (chap. 3.3.1) et tient compte des capacités des zones à bâtir (chap. 3.5.3).

Le cœur de l'agglomération et les centres doivent absorber au total environ 85 pour cent de la croissance, et Bienne bien la moitié à elle seule. Les capacités d'accueil dans les zones à bâtir étant restreintes, le scénario cible prévoit une croissance inférieure à celle du scénario d'évolution. Dans les centres de Lyss, Orpond, Perles et Studen, en revanche, on table sur un développement supérieur à celui prévu par le scénario d'évolution. Dans l'espace rural, la croissance démographique visée s'appuie sur les consignes du Plan directeur cantonal (4 % en 15 ans).

Secteur	2018	SCÉNARIO D'ÉVOLUTION 2040			SCÉNARIO CIBLE 2040		
	Population	Population	Croissance	% par an	Population	Croissance	% par an
Cœur agglomération	74 000	91 200	17 200	1,1 %	90 000	16 000	1,0 %
Axes agglomération	34 700	38 900	4 200	0,6 %	41 200	6 500	0,9 %
Milieu bâti rural	11 800	13 600	1 800	0,7 %	12 500	700	0,3 %
<b>Agglomération</b>	<b>120 500</b>	<b>143 700</b>	<b>23 200</b>	<b>0,9 %</b>	<b>143 700</b>	<b>23 200</b>	<b>0,9 %</b>

*dont centres*

Biel/Bienne	55 200	69 700	14 500	1,2 %	67 200	12 000	1,0 %
Lyss	14 900	16 600	1 700	0,5 %	17 900	3 000	0,9 %
Orpond, Perles, Studen	10 300	11 800	1 500	0,6 %	13 300	3 000	1,3 %
<b>Centres</b>	<b>80 400</b>	<b>98 100</b>	<b>17 700</b>	<b>1,0 %</b>	<b>98 500</b>	<b>18 000</b>	<b>1,0 %</b>

Valeurs arrondies. Les totaux peuvent diverger.

Tableau 17 Population résidante : scénario cible 2040

Source : propres calculs

Pour les emplois, on vise une évolution alignée sur celle de la population résidante. Le but est de parvenir à un équilibre entre population et emplois et, ainsi, de réduire le trafic pendulaire. On renonce à quantifier le scénario visé en termes d'emplois, car il fait intervenir des facteurs externes qui influent sur le développement économique et les postes de travail.

#### 4.4 Scénario cible : mobilité

La croissance de la population et de l'emploi engendre des besoins de mobilité accrus qui doivent être absorbés dans un réseau déjà largement saturé. Dans les secteurs urbanisés, l'espace routier ne peut pour ainsi dire plus être élargi. L'accroissement de la mobilité doit par conséquent être couvert grâce à des modes de transport aussi peu encombrants et supportables que possible pour le milieu bâti. C'est le seul moyen de permettre le développement urbain vers l'intérieur et de dégager dans le réseau routier des marges de manœuvre pour de futures affectations et de futurs développements.

Il en résulte le scénario cible suivant en termes de mobilité :

- » **Le trafic individuel motorisé cesse d'augmenter.**  
Cette tendance se vérifie par le biais d'un monitoring consistant à effectuer des relevés sur certains postes de comptage du trafic installés au sein de l'agglomération. La somme des charges de trafic à ces postes de comptage ne doit pas augmenter.
- » **La part du trafic individuel motorisé dans le trafic global diminue, alors que les transports publics, la marche et le vélo voient leur part modale respective progresser.**  
L'évolution est vérifiée au vu des données du microrecensement.
- » **La charge de trafic est partout inférieure à la capacité d'absorption des espaces routiers.**  
Cette tendance se vérifie par le biais d'un monitoring consistant à effectuer des relevés sur certains postes de comptage du trafic installés au sein de l'agglomération. La capacité d'absorption locale des routes est examinée périodiquement et adaptée si besoin.

#### 4.5 Valeurs cibles pour les indicateurs MOCA

La Confédération exige des agglomérations qu'elles formulent des objectifs quantitatifs concernant cinq indicateurs prescrits (indicateurs MOCA). Les valeurs cibles 2040 pour l'agglomération biennoise et Lyss sont définies comme suit :

<b>MOCA 1 : part du transport individuel motorisé (TIM) sur la base de la distance journalière</b>					
Les mesures prises en faveur des TP, du trafic piétonnier et du trafic cycliste doivent permettre de faire progresser leur part modale dans le trafic global et de stopper la progression de la part modale du TIM malgré la croissance démographique et économique.					
	2010	2015	2021	Objectif 2040	Différence
<b>Agglomération biennoise</b>	64 %	54 %	61 %	45 %	- 16 %
<b>Lyss</b>	65 %	71 %	70 %	45 %	- 25 %

<b>MOCA 2 : nombre de personnes accidentées sur la route pour 1000 habitantes/habitants (hors routes nationales)</b>					
L'assainissement de points noirs, l'aménagement de traversées de localité de manière compatible avec le milieu bâti, la mise en place de mesures de modération du trafic et la création d'itinéraires sûrs pour les piétonnes, piétons et cyclistes doivent sensiblement réduire le nombre d'accidents.					
	2014	2017	2021	Objectif 2040	Différence
<b>Agglomération biennoise</b>	2,40	2,51	2,04	1,50	- 0,54
<b>Lyss</b>	2,04	1,90	1,69	1,50	- 0,29

<b>MOCA 3 : répartition de la population selon les classes de desserte par les transports publics (TP)</b>					
Le développement du milieu bâti à des endroits bien desservis par les TP et l'amélioration de l'offre TP dans des secteurs fortement densifiés doivent permettre d'améliorer encore la desserte TP de la population résidente.					
<b>Agglomération biennoise</b>	<b>2014</b>	<b>2017</b>	<b>2022</b>	<b>Objectif 2040</b>	<b>Différence</b>
A Très bonne desserte	14,4 %	16,2 %	21,2 %	20 %	+ 1,2 %
B Bonne desserte	38,9 %	37,5 %	29,2 %	38 %	- 8,8 %
C Desserte moyenne	15,0 %	15,1 %	21,8 %	17 %	+ 4,8 %
D Faible desserte	22,3 %	23,4 %	21,0 %	19 %	+ 2,0 %
Desserte marginale ou inexistante	9,3 %	7,9 %	6,9 %	6 %	+ 0,9 %
<b>Lyss</b>	<b>2014</b>	<b>2017</b>	<b>2022</b>	<b>Objectif 2040</b>	<b>Différence</b>
A Très bonne desserte	11,5 %	30,3 %	26,6 %	30 %	- 3,4 %
B Bonne desserte	25,7 %	31,5 %	31,7 %	35 %	- 3,3 %
C Desserte moyenne	28,4 %	19,7 %	23,5 %	20 %	+ 3,5 %
D Faible desserte	25,4 %	11,0 %	9,8 %	10 %	- 0,2 %
Desserte marginale ou inexistante	8,9 %	7,4 %	8,4 %	5 %	+ 3,4 %

<b>MOCA 4 : répartition des emplois selon les classes de desserte par les transports publics (TP)</b>					
L'implantation de grandes entreprises à des endroits bien desservis par les TP et l'amélioration de l'offre TP dans des secteurs fortement densifiés doivent permettre d'améliorer encore la desserte TP des emplois.					
<b>Agglomération biennoise</b>	<b>2014</b>	<b>2017</b>	<b>2022</b>	<b>Objectif 2040</b>	<b>Différence</b>
A Très bonne desserte	31,5 %	33,4 %	34,3 %	35 %	+ 0,7 %
B Bonne desserte	29,3 %	28,2 %	36,4 %	30 %	- 6,4 %
C Desserte moyenne	21,7 %	21,3 %	14,9 %	18 %	- 3,1 %
D Faible desserte	13,4 %	13,1 %	9,9 %	12 %	- 2,1 %
Desserte marginale ou inexistante	4,2 %	3,9 %	4,6 %	4 %	- 0,6 %
<b>Lyss</b>	<b>2014</b>	<b>2017</b>	<b>2022</b>	<b>Objectif 2040</b>	<b>Différence</b>
A Très bonne desserte	19,4 %	31,6 %	29,1 %	30,0 %	- 0,9 %
B Bonne desserte	16,4 %	15,1 %	18,0 %	20,0 %	- 2,0 %
C Desserte moyenne	13,2 %	15,2 %	14,3 %	30,0 %	- 15,3 %
D Faible desserte	32,3 %	27,1 %	17,3 %	15,0 %	+ 2,3 %
Desserte marginale ou inexistante	18,6 %	10,9 %	21,3 %	10,0 %	+ 11,3 %

<b>MOCA 5 : population et nombre d'emplois par hectare dans les zones bâties</b>					
La croissance de la population et de l'emploi doit intervenir majoritairement dans les zones bâties existantes. La densité des utilisatrices du territoire (DUT) doit être accrue par une affectation dense des zones à bâtir et la réalisation de secteurs restructurés et densifiés.					
	<b>2012</b>	<b>2017</b>	<b>2022</b>	<b>Objectif 2040</b>	<b>Différence</b>
<b>Agglomération biennoise</b>	84,9	86,2	86,4	96,0	- 9,6
<b>Lyss</b>	83,0	81,4	80,7	89,0	- 8,3

Tableau 18 Valeurs cibles 2040 pour les indicateurs MOCA

Données de 2010 à 2022: ARE

