

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

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

---

---

## Participation

### Le dossier consiste de:

#### Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation 2021

- » Aperçu des changements
- » Rapport
- » Mesures
- » Carte synoptique

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

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

31 Janvier 2020

## **Impressum**

### **Mandant**

Association seeland.biel/bienne

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

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

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

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

Erich Fehr, Bienne, maire

Philippe Hänni, Orpond, conseiller municipal

Sandra Hess, Nidau, mairesse

Andreas Stauffer, Täuffelen, maire

### **Traitement**

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

Kontextplan S.A., Berne: Gilles Leuenberger

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

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

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

### **Traduction**

BIELingua Communication Claisse

## Définition des états de coordination

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

### Coordination réglée

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

### Coordination en cours

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

### Orientations préalables

Ceci est le niveau de contrainte le plus faible. Il admet la reprise d'idées ou d'objectifs individuels. Les conséquences concrètes du projet ne sont ni estimables ni présentables. Des efforts sont requis pour introduire le processus de coordination. Il existe uniquement un devoir d'information entre les acteurs et les partenaires.

## Mesures «Paysage»

### Horizons de mise en œuvre

A 2024 à 2027

B 2028 à 2031

N°	Titre	Horizon	Page
L-Ü.1	Zone des rives du lac - Agglomération	A	
L-Ü.3	Revalorisation du paysage - Agglomération	A	
L-Ü.4	Réseau d'espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss - Agglomération	A	
L-Ü.5	Revalorisation des ouvrages historiques dans le Jura – Agglomération	A	
L-Ü.6	Évolution écologique du paysage – Agglomération	Daueraufgabe	

## Mesures «Milieu bâti»

### Horizons de mise en œuvre

A 2024 à 2027

B 2028 à 2031

N°	Titre	Horizon	Page
S-UV.1	Zones de restructuration et de densification – Agglomération		
S-UV.1.1	Bienne, Rue du Breuil	avant 2024	
S-UV.1.2	Bienne, Gurzelen	A	
S-UV.1.3	Bienne, Place de la Croix nord	avant 2024	
S-UV.1.4	Bienne, Tréfileries Taubenloch	A	
S-UV.1.5	Bienne, Aire Heuer	a	
S-UV.1.6	Bienne, Chemin Isabelle	A	
S-UV.1.7	Bienne, Rue Jakob sud	avant 2024	
S-UV.1.8	Bienne, Centre de quartier Geyisried	A	
S-UV.1.9	Bienne, Pré-Wildermeth	A	
S-UV.1.10	Bienne, Gare de Mâche	B	
S-UV.1.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrücke	avant 2024	
S-UV.1.12	Lyss, Gnossi	avant 2024	
S-UV.1.13	Lyss, Kambli-Areal	avant 2024	
S-UV.1.14	Lyss, Mühleplatz	avant 2024	
S-UV.1.15	Lyss, Seeland-Center	avant 2024	
S-UV.1.16	Lyss, Stegmatt	avant 2024	
S-UV.1.17	Lyss, Bahnhofstrasse	avant 2024	
S-UV.1.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	B	
S-UV.1.19	Lyss, Kasernen- und Zeughausareal	B	
S-UV.1.20	Lyss, Nutrexareal Buswil	B	
S-UV.1.21	Lyss, Viehmarktplatz	A	
S-UV.1.22	Nidau, Bahnhof	A	

N°	Titre	Horizon	Page
S-UV.1.23	Nidau, Hauptstrasse Süd	A	
S-UV.1.24	Perles, Aire de la gare	B	
S-SW.1	Pôles d'habitation régionaux – Agglomération		
S-SW.1.1	Bienne, Aire de l'ancienne usine à gaz	avant 2024	
S-SW.1.2	Bienne, Chemin de la Scierie	A	
S-SW.1.3	Bienne, Évêché ouest	B	
S-SW.1.4	Bienne, Évêché est	B	
S-SW.1.5	Ipsach, Schürlirain	avant 2024	
S-SW.1.6	Lyss, Busswil	A	
S-SW.1.7	Nidau, AGGLOlac	avant 2024	
S-SW.1.8	Orpond, Römerareal	A	
S-SW.1.9	Péry-La Heutte, Champs l'Allemand	A	
S-SA.1	Pôles d'activités régionaux - Agglomération		
S-SA.1.1	Bienne, PED Champs-de-Boujean (industrie/artisanat)	A	
S-SA.1.2	Bienne, PED Masterplan (services)	A	
S-SA.1.3	Brügg, Marais de Brügg (industrie/artisanat)	A	
S-SA.1.4	Lyss, PED Gare (services)	A	
S-SA.1.5	Lyss, PED Grien Süd (industrie/artisanat)	A	
S-SA.1.6	Studen, PED Studengrien	A	
S-VW.1	Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «habitat» - Agglomération		
S-VW.1.14	Pieterlen, Bassbelt	A	
S-VA.1	Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «activités» - Agglomération		
S-VA.1.6	Pieterlen, Sömmerung	avant 2024	
S-VA.1.15	Orpund, Löörezägli	A	

## Mesures «Transports»

### Horizons de mise en œuvre

A 2024 à 2027

B 2028 à 2031

Nr.	Titre	Horizont	Page
<b>Mobilité combinée</b>			
KM-B.1	Stationnement de vélos / Bike+Ride et vélopartage	B	
KM-B.1.1	Extension du stationnement de vélos au sud de la gare de Bienne	B	
<b>Mesures liées à la mobilité douce</b>			
LV-Ü.1	Mesures de mobilité douce (horizon A)	A	
LV-Ü.1.1	Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: pistes cyclables hors localités entre Ipsach und Sutz	A	
LV-Ü.1.2	Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: pistes cyclables entre Morenges et Gerolfingen	A	
LV-Ü.1.3	Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: réaménagement de l'entrée de la localité Lattrigen ouest	A	
LV-Ü.1.4	Réseau de chemin piétonniers et pistes cyclables à Bienne: pont Bois-Couchant est au-dessus de la Suze	A	
LV-Ü.1.5	Réseau de chemin piétonniers et pistes cyclables à Bienne: construction à la rue des Jardins (rue des Prés – rue de Madretsch)	A	
LV-Ü.1.6	Réseau de chemin piétonniers et pistes cyclables à Bienne: liaison avec le barrage Hauser	A	
LV-Ü.1.7	Liaison cycliste Ipsach – Nidau – Bienne centre: tronçon des chemins de campagne Weiermatt, Ipsach	A	
LV-Ü.1.8	Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne centre: tronçon débouché du chemin de campagne Weienmatt - Beundenring	A	
LV-Ü.1.9	Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne centre: tronçon pont sur le canal - Dr. Schneider-Strasse (du Herrenmoosweg au Balainenweg)	A	
LV-Ü.1.10	Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne centre: tronçon débouché Dr. Schneider-Strasse dans la rue d'Aarberg	A	
	<i>D'autres mesures seront reprises à l'issue de la procédure de participation publique relative au Plan régional de pistes cyclables.</i>		
LV-Ü.2	Mesures de mobilité douce (horizon B)	B	
	<i>D'autres mesures seront reprises à l'issue de la procédure de participation publique relative au Plan régional de pistes cyclables.</i>		
LV-Ü.3	Bienne, passage piétonnier souterrain Est à la gare de Bienne	B	
LV-Ü.4	Bienne, traversée de la gare des marchandises (passerelle rue de Gottstatt – rue de Mâche)	B	
LV-Ü.5	Bienne, liaison chemin du Champ-du-Moulin – sud de la gare (passerelle via rue Alfred-Aebi et rue de Morat)	A	
LV-Ü.6	Lyss, passage sous-voies au nord de la gare	A	

Nr.	Titre	Horizon	Page
<b>Trafic individuel motorisé</b>			
MIV-Auf.1	Assainissement des traversées de localités: routes cantonales		
MIV-Auf.1.1	Corridor Aegerten-Studen-Worben: traversée de localité d'Aegerten	A	
MIV-Auf.1.2	Corridor Aegerten-Studen-Worben: traversée de la localité de Studen	A	
MIV-Auf.1.3	Corridor Aegerten-Studen-Worben: traversée de la localité de Worben	A	
MIV-Auf.1.4	Traversée de localité Sutz-Lattrigen, porte d'entrée Est / nœud routier «Hurni»	A	
MIV-Auf.1.3	Assainissement du virage à Mörigen	A	
MIV-Auf.2	Revalorisation de l'espace routier: routes communales		
MIV-Auf.2.1	Aménagement «Industriering Lyss»	A	
MIV-Auf.2.2	Aménagement de la rue de la Gare à Busswil	A	
MIV-Auf.2.3	Aménagement des rues Chipot et Aberli à Bienne	A	
MIV-Auf.4	Bienne, réaménagement du quai du Bas	A	
MIV-Auf.5	Bienne, réaménagement de la rue de la Gare (partie basse)	A	
MIV-Auf.6	Bienne, réaménagement de la place de la Gare	A	
MIV-Auf.7	Bienne, complément et extension de la modération du trafic à Mâche	A	
<b>Mobilité axée sur la demande</b>			
NM-W.1	Gestion de la mobilité, agglomération biennoise	Tâche permanente	
NM-W.2	Monitoring du trafic, cœur de l'agglomération biennoise	Tâche permanente	
NM-VM.1	Gestion du trafic, agglomération biennoise, 1 <sup>re</sup> étape	A	
NM-VM.1.1	Dosage de l'accès sud / rive droite du lac de Bienne	A	
NM-VM.1.2	Dosage de l'accès sud-est / Route de Berne	A	
NM-VM.1.3	Dosage de l'accès nord-est	A	
NM-VM.1.4	Pilotage du trafic sur l'axe nord de Bienne, centre	A	
NM-VM.1.5	Dosage à la sortie du centre biennois		
NM-VM.2	Gestion du trafic, agglomération biennoise, 2 <sup>e</sup> étape	B	
NM-VM.2.1	Pilotage central / calculateur de trafic	B	
NM-VM.3	Bienne, priorisation des bus / nouveaux arrêts sur chaussée	A	
NM-VM.3.1	Arrêts sur chaussée	A	
NM-VM.4	Bienne, extension du système de guidage des parkings	A	
NM-VM.4.1	Conception globale du système de guidage des parkings	A	
NM-VM.4.2	Extension du système de guidage des parkings, secteur des Champs-de-Boujean	A	
NM-VM.4.3	Ajouter les parkings couverts aux interfaces intermodales	A	

## Mentions d'approbation

Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU)

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

Procédure de participation de la population du 10.02.2020 au 31.03.2020

Examen préalable du ...

L'approbation abroge:

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

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

La présidente:  
Madeleine Deckert

Le directeur:  
Thomas Berz

Exactitude certifiée des présentes indications:

Bienne, le

Le directeur:  
Thomas Berz

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

## **Impressum**

### **Mandant**

Association seeland.biel/bienne

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

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

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

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

Erich Fehr, Bienne, maire

Philippe Hänni, Orpond, conseiller municipal

Sandra Hess, Nidau, mairesse

Andreas Stauffer, Täuffelen, conseiller municipal

### **Traitement**

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

Kontextplan S.A., Berne: Gilles Leuenberger

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

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

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

### **Traduction**

BIELingua Communication Claisse

## Définition des états de coordination

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

### **Coordination réglée**

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

### **Coordination en cours**

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

### **Information préalable**

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

## Mesures «Paysage»

### Horizons de mise en œuvre

A 2024 à 2027

B 2028 à 2031

N°	Titre	Horizon	Page
L-Ü.1	Zone des rives du lac - Agglomération	A	9
L-Ü.3	Revalorisation du paysage - Agglomération	A	11
L-Ü.4	Réseau d'espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss - Agglomération	A	13
L-Ü.5	Revalorisation des ouvrages historiques dans le Jura – Agglomération	A	15
L-Ü.6	Évolution écologique du paysage – Agglomération	Daueraufgabe	16

## Mesures «Milieu bâti»

### Horizons de mise en œuvre

A 2024 à 2027

B 2028 à 2031

N°	Titre	Horizon	Page
S-UV.1	Zones de restructuration et de densification – Agglomération		18
S-UV.1.1	Bienne, Rue du Breuil	avant 2024	
S-UV.1.2	Bienne, Gurzelen	A	
S-UV.1.3	Bienne, Place de la Croix nord	avant 2024	
S-UV.1.4	Bienne, Tréfileries Taubenloch	A	
S-UV.1.5	Bienne, Aire Heuer	a	
S-UV.1.6	Bienne, Chemin Isabelle	A	
S-UV.1.7	Bienne, Rue Jakob sud	avant 2024	
S-UV.1.8	Bienne, Centre de quartier Geyisried	A	
S-UV.1.9	Bienne, Pré-Wildermeth	A	
S-UV.1.10	Bienne, Gare de Mâche	B	
S-UV.1.11	Brügg, Ile de Brügg / Neubrück	avant 2024	
S-UV.1.12	Lyss, Gnossi	avant 2024	
S-UV.1.13	Lyss, Kambli-Areal	avant 2024	
S-UV.1.14	Lyss, Mühleplatz	avant 2024	
S-UV.1.15	Lyss, Seeland-Center	avant 2024	
S-UV.1.16	Lyss, Stegmatt	avant 2024	
S-UV.1.17	Lyss, Bahnhofstrasse	avant 2024	
S-UV.1.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	B	
S-UV.1.19	Lyss, Kasernen- und Zeughausareal	B	
S-UV.1.20	Lyss, Nutrexareal Buswil	B	
S-UV.1.21	Lyss, Viehmarktplatz	A	
S-UV.1.22	Nidau, Bahnhof	A	

N°	Titre	Horizon	Page
S-UV.1.23	Nidau, Hauptstrasse Süd	A	
S-UV.1.24	Perles, Aire de la gare	B	
S-SW.1	Pôles d'habitation régionaux – Agglomération		33
S-SW.1.1	Bienne, Aire de l'ancienne usine à gaz	avant 2024	
S-SW.1.2	Bienne, Chemin de la Scierie	A	
S-SW.1.3	Bienne, Évêché ouest	B	
S-SW.1.4	Bienne, Évêché est	B	
S-SW.1.5	Ipsach, Schürlirain	avant 2024	
S-SW.1.6	Lyss, Busswil	A	
S-SW.1.7	Nidau, AGGLOlac	avant 2024	
S-SW.1.8	Orpond, Römerareal	A	
S-SW.1.9	Péry-La Heutte, Champs l'Allemand	A	
S-SA.1	Pôles d'activités régionaux - Agglomération		39
S-SA.1.1	Bienne, PED Champs-de-Boujean (industrie/artisanat)	A	
S-SA.1.2	Bienne, PED Masterplan (services)	A	
S-SA.1.3	Brügg, Marais de Brügg (industrie/artisanat)	A	
S-SA.1.4	Lyss, PED Gare (services)	A	
S-SA.1.5	Lyss, PED Grien Süd (industrie/artisanat)	A	
S-SA.1.6	Studen, PED Studengrien	A	
S-VW.1	Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «habitat» - Agglomération		44
S-VW.1.14	Pieterlen, Bassbelt	A	
S-VA.1	Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «activités» - Agglomération		46
S-VA.1.5	Orpund, Löörezägli	A	
S-VA.1.6	Pieterlen, Sömmerung	avant 2024	

## Mesures «Transports»

### Horizons de mise en œuvre

A 2024 à 2027

B 2028 à 2031

Nr.	Titre	Horizont	Page
<b>Mobilité combinée</b>			
KM-B.1	Stationnement de vélos / Bike+Ride et vélopartage	B	48
KM-B.1.1	Extension du stationnement de vélos au sud de la gare de Bienne	B	
<b>Mesures liées à la mobilité douce</b>			
LV-Ü.1	Mesures de mobilité douce (horizon A)	A	51
LV-Ü.1.1	Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: pistes cyclables hors localités entre Ipsach und Sutz	A	
LV-Ü.1.2	Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: pistes cyclables entre Morenges et Gerolfingen	A	
LV-Ü.1.3	Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: réaménagement de l'entrée de la localité Lattrigen ouest	A	
LV-Ü.1.4	Réseau de chemin piétonniers et pistes cyclables à Bienne: pont Bois-Couchant est au-dessus de la Suze	A	
LV-Ü.1.5	Réseau de chemin piétonniers et pistes cyclables à Bienne: construction à la rue des Jardins (rue des Prés – rue de Madretsch)	A	
LV-Ü.1.6	Réseau de chemin piétonniers et pistes cyclables à Bienne: liaison avec le barrage Hauser	A	
LV-Ü.1.7	Liaison cycliste Ipsach – Nidau – Bienne centre: tronçon des chemins de campagne Weiermatt, Ipsach	A	
LV-Ü.1.8	Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne centre: tronçon débouché du chemin de campagne Weienmatt - Beundenring	A	
LV-Ü.1.9	Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne centre: tronçon pont sur le canal - Dr. Schneider-Strasse (du Herrenmoosweg au Balainenweg)	A	
LV-Ü.1.10	Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne centre: tronçon débouché Dr. Schneider-Strasse dans la rue d'Aarberg	A	
<i>D'autres mesures seront reprises à l'issue de la procédure de participation publique relative au Plan régional de pistes cyclables.</i>			
LV-Ü.2	Mesures de mobilité douce (horizon B)	B	58
<i>D'autres mesures seront reprises à l'issue de la procédure de participation publique relative au Plan régional de pistes cyclables.</i>			
LV-Ü.3	Bienne, passage piétonnier souterrain Est à la gare de Bienne	B	60
LV-Ü.4	Bienne, traversée de la gare des marchandises (passerelle rue de Gottstatt – rue de Mâche)	B	62
LV-Ü.5	Bienne, liaison chemin du Champ-du-Moulin – sud de la gare (passerelle via rue Alfred-Aebi et rue de Morat)	A	64
LV-Ü.6	Lyss, passage sous-voies au nord de la gare	A	66

Nr.	Titre	Horizon	Page
<b>Trafic individuel motorisé</b>			
MIV-Auf.1	Assainissement des traversées de localités: routes cantonales		68
MIV-Auf.1.1	Corridor Aegerten-Studen-Worben: traversée de localité d'Aegerten	A	
MIV-Auf.1.2	Corridor Aegerten-Studen-Worben: traversée de la localité de Studen	A	
MIV-Auf.1.3	Corridor Aegerten-Studen-Worben: traversée de la localité de Worben	A	
MIV-Auf.1.4	Traversée de localité Sutz-Latrigen, porte d'entrée Est / nœud routier «Hurni»	A	
MIV-Auf.1.5	Assainissement du virage à Mörigen	A	
MIV-Auf.2	Revalorisation de l'espace routier: routes communales		71
MIV-Auf.2.1	Aménagement «Industriering Lyss»	A	
MIV-Auf.2.2	Aménagement de la rue de la Gare à Busswil	A	
MIV-Auf.2.3	Aménagement des rues Chipot et Aberli à Bienne	A	
MIV-Auf.4	Bienne, réaménagement du quai du Bas	A	73
MIV-Auf.5	Bienne, réaménagement de la rue de la Gare (partie basse)	A	75
MIV-Auf.6	Bienne, réaménagement de la place de la Gare	A	77
MIV-Auf.7	Bienne, complément et extension de la modération du trafic à Mâche	A	79
<b>Mobilité axée sur la demande</b>			
NM-W.1	Gestion de la mobilité, agglomération biennoise	Tâche per- manente	81
NM-W.2	Monitoring du trafic, cœur de l'agglomération biennoise	Tâche per- manente	82
NM-VM.1	Gestion du trafic, agglomération biennoise, 1re étape	A	83
NM-VM.1.1	Dosage de l'accès sud / rive droite du lac de Bienne	A	
NM-VM.1.2	Dosage de l'accès sud-est / Route de Berne	A	
NM-VM.1.3	Dosage de l'accès nord-est	A	
NM-VM.1.4	Pilotage du trafic sur l'axe nord de Bienne, centre	A	
NM-VM.1.5	Dosage à la sortie du centre biennois		
NM-VM.2	Gestion du trafic, agglomération biennoise, 2e étape	B	88
NM-VM.2.1	Pilotage central / calculateur de trafic	B	
NM-VM.3	Bienne, priorisation des bus / nouveaux arrêts sur chaussée	A	90
NM-VM.3.1	Arrêts sur chaussée	A	
NM-VM.4	Bienne, extension du système de guidage des parkings	A	92
NM-VM.4.1	Conception globale du système de guidage des parkings	A	
NM-VM.4.2	Extension du système de guidage des parkings, secteur des Champs-de-Boujean	A	
NM-VM.4.3	Ajouter les parkings couverts aux interfaces intermodales	A	

## Genehmigungsvermerke

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland (RGSK)  
**Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation**

Mitwirkung vom 10.02.2020 bis 31.03.2020

Vorprüfung vom ...

Mit der Genehmigung wird aufgehoben:

» Richtplan verkehrsentensive Vorhaben ViV Agglomeration Biel (genehmigt am 30. März 2005)

Beschlossen durch die Mitgliederversammlung der Planungsregion seeland.biel/bienne  
am ...

Die Präsidentin:  
Madeleine Deckert

Der Geschäftsleiter:  
Thomas Berz

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Biel, den

Der Geschäftsleiter:  
Thomas Berz

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

## Zone des rives du lac –Agglomération (PA4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.L-Ü.1	0371.2.037	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien no	Remplace la mesure	Commune	
L3		Gléresse; Douanne-Daucher; Bienne; Nidau; Ipsach; Sutz-Lattrigen; Morenges; Täuffelen; Hagneck	

### Description de la mesure

#### Objectif:

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

#### Mise en oeuvre:

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

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

## Mesure individuelle «Paysage»

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

---

**Revalorisation du paysage – agglomération (PA4, horizon A)**


---

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.L-Ü.3	0371.2.038	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien no	Remplace mesure	Commune	
L4			

---

## Description de la mesure

## Objectif:

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

## Mise en œuvre:

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

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

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

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

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

## Opportunité

## Lien avec la vision d'avenir:

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

## Lien avec le besoin d'agir:

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

## Profit

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

## Mesure individuelle «Paysage»

- Augmenter la biodiversité et la qualité du paysage

## Lien avec la stratégie partielle:

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

Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts Canton; communes
État de la planification	Étapes de mise en œuvre    Délais Concepts d'affectation,    2027 d'aménagement et mise en valeur
Responsabilité Région	Autres acteurs OACOT; OPC; OAN; OED; communes; organisations (LOS, Action paysage Bienne- Seeland)
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
<b>Coordination réglée</b>	
Besoin de coordination, dépendances	
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
- Réseau des espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss (L-Ü.4)	
Documents, bases	
- Canton de Berne: concept de développement des eaux du canton de Berne - GEKOBÉ.2014, planifications stratégiques selon LEaux/OEaux, planification de la revitalisation 2016-2035 (2014)	
- seeland.biel/bienne: concept de détente de proximité et paysager le long du canal Nidau-Büren (septembre 2007)	

## Réseau des espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss – agglomération (PA4, horizon A)

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

### Description de la mesure

#### Objectif:

Création d'un réseau d'espaces libres attrayants d'un seul tenant et faciles d'accès. Développement du réseau des espaces libres en tant qu'espaces d'affectation importants et autonomes au sein de l'agglomération.

#### Mise en œuvre:

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

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

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

Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts
	Canton; région; communes
État de la planification	Étapes de mise en œuvre
En attente	Élaboration du concept des espaces libres
Responsabilité	Autres acteurs

## Mesure individuelle «Paysage»

Région	OACOT; OPC; OAN; OED; communes; organisations
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
<b>Coordination réglée</b>	
Besoin de coordination, dépendances	
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone de la rive du lac – Agglomération (L-Ü.2)</li> <li>- Mise en valeur du paysage – Agglomération (L-Ü.3)</li> <li>- Mise en valeur des constructions historiques dans le Jura bernois – Agglomération (L-Ü.5)</li> <li>- Sites prioritaires de détente / loisirs / tourisme (T-V.1)</li> </ul>	
Documents, bases	

## Revalorisation des ouvrages historiques dans le Jura – agglomération (PA4, horizon A)

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

### Description de la mesure

#### Objectif:

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

#### Mise en œuvre:

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

#### Opportunité

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

- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles.
- Paysage jurassien en tant que zone de détente pour les activités de loisirs proches de la nature et tourisme doux

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

- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles variées grâce à des instruments, programmes et coopérations appropriés

##### Lien avec la stratégie partielle:

- Conserver et renforcer les caractéristiques paysagères culturelles

#### Profit

- Conservation des terres cultivées régionales typiques.
- Augmentation de la qualité de détente du paysage et de son attrait pour le tourisme doux.

Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts
----------------------------	-----------------------

État de la planification	Étapes de mise en œuvre	Délais
En attente	Inventaire	2024
	Mise en œuvre	Tâche permanente

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

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

#### Coordination réglée

Besoin de coordination, dépendances

#### Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

Documents, bases

## Évolution écologique du paysage – agglomération (PA4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.L-Ü.6	0371.2.041	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien no	Remplace la mesure	Commune	
L7			

### Description de la mesure

#### Objectif:

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

#### Mesures et procédure:

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

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

## Mesure individuelle «Paysage»

---

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

---

 Coordination réglée
 

---

## Besoin de coordination, dépendances

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

---

 Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

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

---

 Documents, bases

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

## Zones de restructuration et de densification – Agglomération (PA4)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.S-UV.1	0371.2.033	4 <sup>e</sup> génération	Tâche permanente
Ancien n°		Catégorie	
S8		S-UV Zone de restructuration et de densification	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

### Description de la mesure

#### Objectif:

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

#### Mise en œuvre:

1. Les communes font avancer activement la planification et la réalisation des zones de densification et de restructuration.
2. En collaboration avec les propriétaires fonciers, les communes créent des organisations de projets appropriées et réalisent une procédure garantissant la qualité pour la planification.
3. Les communes garantissent par des prescriptions correspondantes une densité de l'habitat adéquate et une mixité d'affectations, une qualité élevée du milieu bâti et des espaces libres, une desserte optimale pour la circulation piétonne et cycliste, et une réduction de la production de TIM. Pour des projets de plus de 50 places de stationnement (besoin standard sans réduction), une gestion de mobilité et de places de stationnement doit être mise en œuvre avec comme objectif de minimiser le volume de trafic TIM.
4. Les communes encouragent la disponibilité des zones de restructuration et de densification par la prise de contact avec des propriétaires fonciers et, si possible, par l'achat de terrains à bâtir.
5. Les communes garantissent une réalisation dans les délais de l'infrastructure publique.

Fonctionnalité	Affectation
<p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace urbain à affectation dense avec une qualité élevée au cœur de l'agglomération</li> <li>- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'urbanisation interne et réduire les extensions du milieu bâti</li> <li>- Favoriser les formes de mobilité peu encombrantes et à faible taux d'émissions</li> <li>- Améliorer la qualité du milieu bâti</li> </ul> <p>Lien avec la stratégie partielle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre une densification de haute qualité pour l'habitat et une affectation mixte dans l'espace urbain</li> <li>- Exploiter les potentiels de développement dans la zone d'habitation existante</li> <li>- Renforcer et valoriser les secteurs centraux</li> <li>- Orienter les milieux bâtis avec une mobilité peu encombrante et à faible taux d'émissions</li> <li>- Améliorer la qualité urbanistique et architectonique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Absorption d'une partie essentielle de la croissance démographique prévue dans la zone d'habitation existante</li> <li>- Densité de l'habitat dans des secteurs bien desservis par les TP</li> <li>- Minimisation de l'utilisation des surfaces pour les extensions du milieu bâti (classements en zone à bâtir)</li> <li>- Réduction de l'augmentation du trafic et transfert sur les TP et la mobilité douce</li> <li>- Renforcement des centres d'approvisionnement</li> </ul>

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

## Série de mesures «Urbanisation»

Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts
Responsabilité	Autres acteurs
<b>Commune</b>	<b>Propriétaires fonciers; Canton</b>
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
Documents, bases	
<b>Concepts et plans directeurs des communes</b>	

4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-UV.1.1				<b>Bienne</b>		<b>Rue du Breuil</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Concept urbanistique en cours. Le site, où se trouve encore des terrains en friche à côté de l'usine Mikron, offre un potentiel élevé pour un lotissement mixte de qualité élevée aux plans urbanistique et architectonique.			Plan de quartier			2021		
			Réalisation échelonnée			Dès 2022		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante		B	1.7			Coord. régl. (2021)	
4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-UV.1.2				<b>Bienne</b>		<b>Gurzelen</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Réglementation fondamentale en matière de construction entrée en force. Le vieux stade de football remplacé par la Tissot Arena aux Champs-de-Boujean doit être démoli et faire place à un lotissement de grande qualité projeté selon les principes du développement durable. Il est aussi prévu une nouvelle place publique et l'agrandissement de l'école de la Champagne.			Plan de quartier			2023		
			Réalisation échelonnée			Dès 2024		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante		B	5.9			Coord. régl. (2021)	

4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu	
BBS.S-UV.1.3				<b>Bienne</b>			<b>Place de la Croix nord</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Planification-test achevée. Encore beaucoup de potentiel urbanistique dans le secteur sud de l'aire Schnyder, où un lotissement à affectation mixte de qualité doit voir le jour ces prochaines années. Hormis une maison-tour de 14 étages, le secteur situé le long de la rue de Madretsch doit en particulier être revalorisé sur le plan urbanistique.			Réalisation			Dès 2022		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante		B	1.0			Coord. régl. (2021)	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu	
BBS.S-UV.1.4				<b>Bienne</b>			<b>Tréfileries Taubenloch</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Concours de projets achevé, procédure d'octroi de permis de construire en cours. Un nouveau lotissement de grande qualité avec hôtel et logements doit voir le jour sur le côté ouest.			Réalisation			Jusqu'en 2027		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement(ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante		B	1.9			Coord. régl. (2021)	

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

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

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

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

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-UV.1.9				<b>Bienne</b>		<b>Pré-Wildermeth</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Les parcelles entourant le Pré-Wildermeth offrent un potentiel urbanistique élevé comme le montrent les surfaces en friche. Ces parcelles doivent être densifiées à moyen et à long terme avec des constructions de grande qualité et le site revalorisé à proximité immédiate de la Vieille Ville. Un parc doit demeurer en son centre qui, par la tâche des affectations actuelles (places de stationnement, école enfantine) doit de nouveau devenir un espace de détente de proximité de grande valeur. Aucune intention de construire à ce jour de la part des propriétaires fonciers.			Changement/Augmentation affectation Plan de quartier Réalisation			Dès 2025 Dès 2025		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante		B	2.2			Coord. régl. (2021)	

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

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

4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu
BBS.S-UV.1.12				<b>Lyss</b>			<b>Gnossi</b>
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Secteur de développement partiel Gnossi (PQ) en cours de planification			Changement/Augmentation affectation Réalisation			Jusqu'en 2022 Jusqu'en 2024	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
	Suffisante		C				Besoin de coordination, dépendances
							Coord. régl. (2021)

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

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

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

4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.16				<b>Lyss</b>		<b>Stegmatt</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Planification cité du 3e âge Stegmatt achevée (ZPO/PQ)			Réalisation			Jusqu'en 2024	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Classement en ZàB (ha)	SDA (ha)	État coordination
	Suffisante		C				Besoin de coordination, dépendances
						Coord. régl. (2016)	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.17				<b>Lyss</b>		<b>Rue de la Gare</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Étude de faisabilité, vérification complète avec plan directeur urbanistique (en cours).			Changement/Augmentation affectation			Jusqu'en 2031	
Réalisation							
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
	Suffisante		B				Besoin de coordination, dépendances
						Coord. régl. (2021)	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu	
BBS.S-UV.1.18				<b>Lyss</b>			<b>Hirschenplatz / Hauptstrasse</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Vérification complète avec plan directeur urbanistique pour le centre (en cours).			Plan de quartier Réalisation			Jusqu'en 2031		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»		Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
		Suffisante	C				Coord. régl. (2016)	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu	
BBS.S-UV.1.19				<b>Lyss</b>			<b>Site des casernes et de l'arsenal</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Vérification complète avec plan directeur urbanistique pour le centre (en cours).			Changement/Augmentation affectation Réalisation			Jusqu'en 2031		
Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la prochaine révision de la planification sectorielle (départ armée).								
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»		Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
		Suffisante	C				Coord. régl. (2016)	

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

4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-UV.1.21				<b>Lyss</b>		<b>Viehmarktplatz</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Vérification complète avec plan directeur urbanistique pour le centre (en cours).			Changement/Augmentation affectation Réalisation			Jusqu'en 2031	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclasse- ment (ha)	SDA (ha)	État coordination Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante		B / C				Coord. régl. (2021)

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu	
BBS.S-UV.1.22				<b>Nidau</b>			<b>Gare</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la révision en cours de la planification sectorielle.			Changement/Augmentation affectation			Jusqu'en 2021		
			Réalisation			Jusqu'en 2027		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante		B				Coord. régl. (2016)	

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

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

## Pôles d'habitation régionaux – agglomération (PA4)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.S-SW.1	0371.2.027	4 <sup>e</sup> génération	Tâche permanente
Ancien no		Catégorie	
S2		S-SW Pôles d'habitation	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

### Description de la mesure

#### Objectif:

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

#### Mise en œuvre:

1. Les communes jouent un rôle actif au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière pour la réalisation des pôles d'habitation. Elles évitent par une observation continue et une intervention correspondante la création d'obstacles à la réalisation. Si nécessaire, elles mettent un terme aux développements indésirables avec l'édiction d'une zone réservée.
2. En collaboration avec les propriétaires fonciers, les communes créent des organisations de projets appropriées et réalisent une procédure garantissant la qualité.
3. Les communes garantissent par des prescriptions correspondantes une densité de l'habitat adéquate et une mixité d'affectations, une qualité élevée du milieu bâti et des espaces libres, une desserte optimale pour la circulation piétonne et cycliste, et une réduction de la production de TIM. Pour des projets de plus de 50 places de stationnement (besoin standard sans réduction), une gestion de mobilité et de places de stationnement doit être mise en œuvre avec comme objectif de minimiser le volume de trafic TIM.
4. Les communes encourage la disponibilité des pôles d'habitation par la prise de contact avec des propriétaires fonciers et, si possible,, par l'achat de terrains à bâtir.
5. Les communes garantissent une réalisation dans les délais de l'infrastructure publique.

#### Fonctionnalité

Lien avec la vision d'avenir:

- Espace urbain à affectation dense avec une qualité élevée au cœur de l'agglomération
- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération

Lien avec le besoin d'agir:

- Renforcer l'urbanisation internet et réduire les extensions du milieu bâti
- Favoriser les formes de mobilité peu encombrantes et à faible taux d'émissions
- Améliorer la qualité du milieu bâti

Lien avec la stratégie partielle:

- Permettre une densification de haute qualité pour l'habitat et des affectations mixtes dans l'espace urbain
- Exploiter les potentiels de développement dans le milieu bâti existant
- Orienter les milieux bâtis avec une mobilité peu encombrante et à faible taux émission
- Améliorer la qualité urbanistique et architectonique

#### Affectation

- Absorption d'une partie essentielle de la croissance démographique prévue au sein du milieu bâti existant
- Densité de l'habitat dans des secteurs bien desservis par les TP
- Minimisation de l'utilisation des surfaces pour les extensions du milieu bâti (classements en zone à bâtir)
- Réduction de l'augmentation du trafic et transfert sur les TP et la mobilité douce
- Renforcement des centres d'approvisionnement

## Série de mesures «Urbanisation»

Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	Propriétaires fonciers ; Canton
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures	
Suite au classement en zone à bâtir, les mêmes conditions valent tant pour les secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti habitat (S-SW.1) que pour les pôles d'habitation.	
Documents, bases	

4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024							
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune					Lieu
BBS.S-SW.1.1	S2-01	S2-01	0371.2.027	<b>Bienne</b>					<b>Aire de l'ancienne usine à gaz</b>
État de la planification			Mise en œuvre			Délais			
Permis de construire délivré depuis 2018. Début probable des travaux au printemps 2020.			Réalisation			Jusqu'en 2023			
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances	
	Suffisante		B	5.0			Coord. régl. (2012)		
4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)							
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune					Lieu
BBS.S-SW.1.2	S2-03	S2-03	0371.2.027	<b>Bienne</b>					<b>Scierie</b>
État de la planification			Mise en œuvre			Délais			
Planification achevée. Aucune intention de construire à ce jour de la part des propriétaires fonciers.			Réalisation			Dès 2025			
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances	
	Suffisante		B	4.2			Coord. régl. (2012)	Zone de développement prioritaire «habitat» selon Canton	
4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)							
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune					Lieu
BBS.S-SW.1.3				<b>Bienne</b>					<b>Évêché ouest</b>
État de la planification			Mise en œuvre			Délais			
Les consignes en termes du droit de la construction doivent être réexaminées et remaniées en profondeur. Aucune intension urgente de développement à ce jour.			Changement/Augmentation affectation			Dès 2025			
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Zone à bâtir (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances	
	Suffisante		B / C	4.9			Coord. régl. (2021)		

4 <sup>e</sup> génération		Horizon B (2028-2031)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-SW.1.4	S2-04	S2-04	0371.2.027	<b>Bienne</b>		<b>Évêché est</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
La mise en œuvre du pôle d'habitation requiert un changement d'affectation. Aucune intention urgente de développement à ce jour.			Changement/Augmentation affectation			Dès 2025	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante	C	14.4			Coord. régl. (2012)	Changement d'affectation requis (camping en habitat)
4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-SW.1.5				<b>Ipsach</b>		<b>Schürlirain</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Plan de quartier			Réalisation			Jusqu'en 2024	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante	B / C	2.5			Coord. régl. (2021)	–
4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-SW.1.6				<b>Lyss</b>		<b>Buswil</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Secteur constructible fixé comme zone mixte			Demande de permis de construire			Jusqu'en 2027	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante	C	1.7			Coord. régl. (2021)	–

4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu
BBS.S-SW.1.7	S2-05	S2-05	0371.2.027	<b>Nidau</b>			<b>AGGLOlac</b>
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Étude de faisabilité, concours d'idées et planification-test achevés. Réglementation fondamentale en matière de construction disponible.			Changement/Augmentation affectation Concours d'architecture Réalisation			2020 Dès 2021 Dès 2023	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Nouvelle ligne de bus dès 2022 (liaison directe avec la gare de Bienne).	Suffisante		B	16.3			Besoin de coordination, dépendances Coord. régl. (2012) Pôle d'habitation prioritaire selon Canton

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu
BBS.S-SW.1.8				<b>Orpond</b>			<b>Römerareal</b>
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Réglementation fondamentale en matière de construction entrée en force			Plan de quartier Réalisation			Jusqu'en 2024 Jusqu'en 2027	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination
Densification de cadence sur la ligne de bus Bienne–Montmenil en 2022, donc desserte TP Suffisante.	Suffisante		D	4.8			Besoin de coordination, dépendances Coord. régl. (2021)

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu	
BBS.S-SW.1.9				<b>Péry-La Heutte</b>			<b>Champs l'Allemand</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
En attente			Réalisation			Jusqu'en 2027		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
Le site à 500 m de la gare de Reuchenette-Péry (temps de trajet de 11 min. jusqu'à la gare de Bienne cadence horaire). En plus, une ligne de bus dessert la zone d'activités des Champs-de-Boujean (temps de trajet 15 min., cadence horaire). La classe de desserte TP ne peut pas être améliorée par une densification de cadence.	Suffisante		D / E	3.3			Coord. régl. (2021)	Plan directeur régional (CRTU) Jura bernois

## Pôles d'emplois régionaux – agglomération (PA4)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.S-SA.1	0371.2.028	4 <sup>e</sup> génération	Tâche permanente
Ancien no		Catégorie	
S3		S-SA Pôles d'emplois	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

### Description de la mesure

#### Objectif:

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

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

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

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

#### Mise en œuvre:

1. Les communes encouragent activement au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière la présence d'offres suffisantes en surfaces dans les pôles d'emplois. Elles évitent par une observation continue et une intervention correspondante la création d'obstacles à la réalisation. Si nécessaire, elles mettent un terme aux développements indésirables en édictant une zone réservée.
2. Les communes garantissent par des prescriptions correspondantes une densité de l'habitat adéquate et une mixité d'affectations, une qualité élevée du milieu bâti et des espaces libres, une desserte optimale pour la circulation piétonne et cycliste, et une réduction de la production de TIM. Pour des projets de plus de 50 places de stationnement (besoin standard sans réduction), une gestion de mobilité et de places de stationnement doit être mise en œuvre avec comme objectif de minimiser le volume de trafic TIM.
3. Les communes évitent avec des prescriptions appropriées l'implantation de nouvelles affectations liées à la vente. Des pôles de développement «Services», ainsi que les affectations liées à la vente pour le besoin local et à proximité de plaques tournantes des TP en sont exclus.
4. Les communes garantissent une réalisation par étapes et la création dans les délais de l'infrastructure publique.
5. La région coordonne, en cas de besoin, la proposition d'admission de nouveaux pôles de développement, respectivement d'extension de pôles de développement cantonaux existants dans le Plan directeur cantonal.

Fonctionnalité	Affectation
Lien avec la vision d'avenir:	- Absorption d'une partie essentielle de la croissance démographique prévue dans la zone d'habitation existante
- Espace urbain à affectation dense avec une qualité élevée au cœur de l'agglomération	

## Série de mesures «Urbanisation»

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'urbanisation interne du milieu bâti existant et réduire les extensions du milieu bâti</li> <li>- Permettre le développement de zones d'emplois</li> <li>- Favoriser les formes de mobilité peu encombrantes et à faible taux d'émissions</li> <li>- Améliorer la qualité du milieu bâti</li> </ul> <p>Lien avec la stratégie partielle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Continuer à développer les pôles d'emplois</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Densité de l'habitat dans des secteurs bien desservis par les TP</li> <li>- Minimisation de l'utilisation des surfaces pour les extensions du milieu bâti (classements en zone à bâtir)</li> <li>- Réduction de l'augmentation du trafic et transfert sur les TP et la mobilité douce</li> </ul> |
|---|---|

---

 Coûts (en millions de fr. CHF)

Répartition des coûts

---

 Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Propriétaires fonciers ; Canton

---

 Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

---

 Documents, bases

- Plan directeur cantonal, fiche de mesure C\_04
-

4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-SA.1.1	S3.2	S3.2	0371.2.028	<b>Bienne</b>		<b>PDE Champs-de-Boujean</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Mesure largement réalisée. Modification mineure en cours des prescriptions en matière de construction dans le secteur du siège social de la Manufacture de Montres Rolex (rue de Zurich, chemin des Communaux).			Changement/Augmentation affectation				
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante	B / C	30.7			Situation initiale	Pôle de développement cantonal «Services»

4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-SA.1.2	S3.1	A3.1	0371.2.028	<b>Bienne</b>		<b>PDE Masterplan de la gare</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
Plan de quartier «Aire Feldschlössli» (Campus) édicté, permis de construire Campus BFH (aire Felddschlössli) et Swiss Innovation Park (cœur du Masterplan) en cours.			Demande de permis de construire				
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante	A	24.6			Situation initiale	Pôle de développement cantonal «Services»

4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-SA.1.3	S3.5	S3.5	0371.2.028	<b>Brügg</b>		<b>Marais-de-Brügg</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Toutes autres constructions bloquées suite au projet de contournement Ouest de Bienne par l'A5 (acquisition terrains et droits, resp. expropriation).			Demande de permis de construire					
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante		B / C				Coord. régl. (2012)	

4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu		
BBS.S-SA.1.4	S3.7	S3.7	0371.2.028	<b>Lyss</b>		<b>PDE Gare</b>		
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Mesure largement réalisée. Seuls quelques secteurs constructibles encore pendants et en traitement /aussi examen d'une nouvelle évolution pour le site.			Demande de permis de construire					
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP		Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante		B				Situation initiale	Pôle de développement cantonal «Services»

4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu	
BBS.S-SA.1.5	S3.8	S3.8	0371.2.028	<b>Lyss</b>			<b>PDE Grien Süd</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Mesure largement réalisée. Encore quelques secteurs constructibles pendants / Demande de permis de construire			Demande de permis de construire					
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances	
Améliorer desserte TP	Insuffisante, besoin d'agir	E	18.0			Coord. régl.	Pôle de développement cantonal «Activités»	

4 <sup>e</sup> génération		Tâche permanente						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu	
BBS.S-SA.1.6	S3.6	S3.6	0371.2.028	<b>Studen</b>			<b>PDE Studengrien</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
Mesure largement réalisée			Demande de permis de construire					
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances	
Suffisante pour l'actuelle affectation. En cas de changement d'affectation / densification, la desserte TP doit être améliorée.	Suffisante	E / néant	30.0			Situation initiale	Pôle de développement cantonal «Actiivtés». Conflit avec zone communale de protection du paysage.	

## Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Habitat» – agglomération (PA4)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.S-VW.1	0371.2.029		Tâche permanente
Ancien no	Catégorie		
S4	S-VW Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «habitat»		

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

### Description de la mesure

#### Objectif:

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

#### Mise en oeuvre:

1. Les communes d'implantation jouent un rôle actif au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière pour sécuriser les secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti.
2. Par une observation continue et une intervention correspondante, elles évitent la création d'obstacles à la réalisation et assurent la desserte ultérieure.
3. Elles fixent des secteurs prioritaires pour les plans directeurs communaux et visent leur classement en zones à bâtir dans le délai imparti. Le classement en zones à bâtir suppose une coordination réglée dans le Plan directeur régional (CRTU).
4. La région surveille le développement continu et informe les communes quant au besoin d'agir avéré. En outre, la région, en collaboration avec les communes, garantit une réalisation par étapes convenable.
5. Après le transfert de secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti en zones à bâtir valides, ceux-ci sont soumis aux mêmes conditions que les pôles d'habitation régionaux.

Fonctionnalité	Affectation
Lien avec la vision d'avenir:	- Concentration de l'extension du milieu bâti (classement en zone à bâtir) à des endroits très bien appropriés
- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération	
Lien avec le besoin d'agir:	- Réduction de l'augmentation du trafic et transfert sur les TP et la mobilité douce
- Extension ponctuelle du milieu bâti	
Lien avec la stratégie partielle:	
- Exploiter les potentiels de développement	
- Examiner périodiquement les besoins d'extension du milieu bâti	
- Améliorer la structure urbaine et la qualité du milieu bâti	
- Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts

Responsabilité	Autres acteurs
Communes	Région; propriétaires fonciers, Canton

### Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

- Besoin en surfaces pour l'habitat (S-SÜ.1)

### Documents, bases

- Plan directeur cantonal, fiche de mesure A\_01
- Plan directeur cantonal, fiche de mesure A\_06

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (jusqu'en 2024)					
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune		Lieu	
BBS.S-VW.1.14	S4.1.16	S4.1.16	0371.2.029	<b>Perles</b>		<b>Bassbelt</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais	
En attente			Reclassement			Jusqu'en 2024	
			Réalisation			Dès 2024	
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclasse- ment (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances
	Suffisante	C	3.9	3.9	3.8	Coord. régl. (2012)	Pondération des intérêts SDA, compensation SDA

## Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Emplois» – agglomération (PA4)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
BBS.S-VA.1	0371.2.029		Tâche permanente
Ancien no		Catégorie	
S4		S-VA Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «emplois»	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

### Description de la mesure

#### Objectif:

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

#### Mise en œuvre:

1. Les communes d'implantation jouent un rôle actif au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière pour garantir les secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bât.
2. Par une observation continue et une intervention correspondante, elles évitent la création d'obstacles à la réalisation et assurent la desserte ultérieure.
3. Elles ancrent les secteurs prioritaires pour pour l'extension du milieu bâti dans les plans directeurs communaux et visent leur classement en zones à bâtir dans le temps imparti. Les classements en zones à bâtir supposent une coordination réglée dans le Plan directeur régional (CRTU).
4. La région surveille le développement continu et informe les communes quant au besoin d'agir avéré. En outre, la région, en collaboration avec les communes, garantit une réalisation par étapes convenable.
5. Après le transfert de secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti en zones à bâtir valides, ceux-ci sont soumis aux mêmes conditions que les pôles d'habitation régionaux.

Fonctionnalité	Affectation
Lien avec la vision d'avenir :	- Concentration de l'extension du milieu bâti (classement en zone à bâtir) à des endroits très bien appropriés
- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération	
Lien avec le besoin d'agir:	- Réduction de l'augmentation du trafic et transfert sur les TP et la mobilité douce
- Extension ponctuelle du milieu bâti	
Lien avec la stratégie partielle:	
- Exploiter les potentiels de développement	
- Examiner périodiquement les besoins d'extension du milieu bâti	
- Améliorer la structure urbaine et la qualité du milieu bâti	

Coûts (en millions de fr.)	Répartition des coûts
----------------------------	-----------------------

Responsabilité	Autres acteurs
Communes	Région; propriétaires fonciers; Canton

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

#### Documents, bases

- Plan directeur cantonal, fiche de mesure A\_06

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A (2024-2027)						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu	
BBS.S-VA.1.5				<b>Orpond</b>			<b>Löörezägli</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
En attente			Reclassement			Jusqu'en 2027		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances	
	Suffisante	B / C	1.5	1.0	0.5	Coord. régl. (2021)		

  

4 <sup>e</sup> génération		Réalisation avant 2024						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Commune			Lieu	
BBS.S-VA.1.6	S4.2.3		0371.2.029	<b>Perles</b>			<b>Sömmerung</b>	
État de la planification			Mise en œuvre			Délais		
En attente			Reclassement			Jusqu'en 2024		
Harmonisation «Transports» et «Urbanisation»	Desserte TP	Classe desserte	Superficie (ha)	Reclassement (ha)	SDA (ha)	État coordination	Besoin de coordination, dépendances	
Améliorer partiellement la desserte TP	Insuffisante, besoin d'agir	D / néant	22.5	22.5	22.5	Coord. régl. (2012)	Pondération des intérêts SDA, compensation SDA	

## Stationnement de vélos / Bike+Ride et vélopartage - Agglomération (PA4, horizon B)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
KM-B.1		4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°		Catégorie	
		Mobilité combinée – Bike+Ride	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

### Description

Pour la maîtrise de l'évolution du trafic, la circulation cycliste joue un rôle important, aussi combinée avec les transports publics. Il existe des conditions-cadre favorables pour augmenter la part modale de la circulation cycliste dans le trafic global. Pour promouvoir la circulation cycliste, de bonnes conditions de stationnement aux destinations et lieux de correspondance avec les transports publics sont décisifs en plus d'un réseau d'itinéraires attrayant. L'exigence de confort et de sécurité des installations de stationnement pour les vélos personnels augmente. En même temps, les offres de vélopartage prennent de plus en plus d'importance. La maîtrise durable de la mobilité quotidienne est encouragée avec un réseau dense de lieux de location au cœur de l'agglomération.

Avec le système «Bike+Ride», il s'agit essentiellement de compléter et, en partie, de «moderniser» (accroître le confort et la sécurité) l'offre existante bien utilisée des places de stationnement pour vélos dans les lieux centraux et aux arrêts des transports publics. Le vélopartage dépend de lieux attrayants, respectivement de places de stationnement à des endroits bien situés.

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Correspondance facile entre les moyens de transports publics et la circulation piétonne et cycliste, et offre suffisante de places de stationnement couvertes pour vélos et offres de vélopartage
- Part croissante de la circulation cycliste dans le trafic global

Lien avec le besoin d'agir:

- Complément et attrait de l'offre de places de stationnement pour vélos dans les zones centrales et près des arrêts de bus
- Améliorer l'accessibilité et la qualité de séjour aux arrêts des transports publics

Lien avec la stratégie partielle:

- Offre suffisante et bonne qualité des places de stationnement pour le vélopartage aux arrêts de chemin de fer et arrêts de bus importants
- Développement de l'offre de vélopartage au cœur de l'agglomération

### Profit

- Amélioration de l'accès aux transports publics pour la circulation cycliste
- Amélioration de l'intermodalité entre les transports publics et la circulation cycliste
- Réduction du volume de trafic et transfert sur les transports publics et la mobilité douce

### Coût total

3 millions de fr.

### Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

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

Hors périmètre PA:

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

Indications quantitatives, documents

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

Série de mesures «Transports» forfait

- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2019/2020
  - Plan sectoriel vélo 2035 Ville de Bienne, 2019/2020
-

4 <sup>e</sup> génération		Horizon B						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
KM-B.1.1	KM-B-3		0371.3.027	<b>Extension du stationnement de vélos au sud de la gare de Bienne</b>				
Brève description	La gare de Bienne est la plaque tournante centrale et multimodale dans l'agglomération. Aux heures de pointe, des goulots de capacité apparaissent dans les installations de vélopartage. En rapport et en accord avec l'aménagement du quartier sud de la gare, l'offre en places de stationnement sûre et couvertes pour vélos doit être élargie.							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	Commune	Canton/TBA CFF Propriétaires fonciers	Coordination réglée				3.00	

> D'autres mesures seront reprises à l'issue de la procédure de participation publique relative au Plan régional de pistes cyclables.

## Mesures de mobilité douce – Agglomération (PA4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
LV-Ü.1		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°		Catégorie	
		Mobilité douce – Autres mesures	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

### Description

#### Objectif:

- La part modale de la circulation cycliste par rapport au total des voies de circulation dans l'agglomération est fortement accrue à titre de contribution au plafonnement visé du trafic individuel motorisé.
- Au cœur de l'agglomération, il existe un réseau capillaire de pistes cyclables reliant et desservant les sites d'habitation et d'activités ainsi que les endroits ayant une fonction d'approvisionnement et de centre.
- Dans les corridors de l'agglomération, il existe des pistes cyclables sûres et attrayantes entre les localités et le cœur de l'agglomération.
- Des liaisons sûres, cohérentes et attrayantes existent pour tous les cyclistes potentiels.
- Un réseau capillaire de liaisons piétonnières sûres et attrayantes existe dans les principales zones urbanisées.
- Les espaces routiers dans les secteurs centraux et au cœur des localités se caractérisent par une qualité élevée d'aménagement et de séjour.

#### Mise en œuvre:

- Les lacunes physiques existant entre le Plan sectoriel de la circulation cycliste du Canton de Berne, le Plan régional des pistes cyclables Bienne-Seeland et le Plan sectoriel vélo 2035 de la Ville de Bienne sont comblées. En particulier, l'effet de coupure engendré par les installations ferroviaires et les cours d'eau ainsi que par les axes routiers fort fréquentés est surmonté.
- La sécurité et le confort sur les pistes cyclables existantes sont améliorées, et les points faibles connus éliminés.
- Concernant les concepts d'aménagement et d'exploitation pour les axes principaux, les voies de liaison et les rues de quartiers, les exigences de la circulation piétonne et cycliste sont fortement pondérées.

### Opportunité

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

- Réseau d'un seul tenant de pistes cyclables sûres, directes et attrayantes.
- Part modale croissante de la circulation cycliste par rapport au trafic global.

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

- Complément à l'axe médian biennois et mise en réseau avec les secteurs urbanisés au nord et au sud de la ville.
- Raccordement sûr et attrayant du sud-ouest de l'agglomération avec la gare et le centre-ville de Bienne.
- Amélioration des conditions de coexistence avec les principaux axes routiers.

#### Lien avec la stratégie partielle:

- Promotion de la circulation cycliste par l'extension de l'infrastructure (liaisons directes et de confort).
- Renforcement de l'axe médian à Bienne.
- Réseau d'itinéraires à grande échelle au cœur de l'agglomération.

### Profit

- Réseau d'itinéraires cyclables d'un seul tenant, dense, sûr et attrayant pour un large groupe cible (itinéraires directs et de confort).
- Prise en compte de la circulation cyclistes dans les concepts d'exploitation et d'aménagement.
- Bon raccordement des zones de développement au réseau d'itinéraires cyclables.
- Sécurité routière subjective et objective accrue pour la circulation cycliste.
- Réduction de la hausse de trafic et transfert sur la mobilité douce.

### Série de mesures «Transport»

- Liaisons cyclistes directes, sûres et attrayantes le long des axes de l'agglomération.
- Élimination des lacunes du réseau.

---

#### Coût total

7,38 millions de fr.

---

#### Répartition des coûts

##### Au sein du périmètre PA:

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

##### Hors périmètre PA:

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

---

#### Indications quantitatives, documents

- Plan régional de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2019/2020
  - Plan sectoriel vélo 2035 de la Ville de Bienne, 2019/2020
  - Étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018
  - Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste, 2020
-

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
LV-Ü.1.1	MIV-O-2.05		0371.2.014	<b>Corridor de la rive droite du lac de Biemme, route cantonale: pistes cyclables hors localités entre Ipsach und Sutz</b>				
Brève description		Route cantonale: pistes cyclables hors localités entre Ipsach et Sutz						
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Ipsach, Sutz-Lattrigen	OPC Arr. III	Communes	Coordination réglée				Part de 2.50	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
LV-Ü.1.2	MIV-O-2.06		0371.2.014	<b>Corridor de la rive droite du lac de Biemme, route cantonale: pistes cyclables entre Morenges et Gerolfingen</b>				
Brève description		Route cantonale: pistes cyclables entre Mörigen et Gerolfingen						
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestations (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Morenges, Täuffelen	TBA/AIC III	Communes	Coordination réglée				Part de 2.50	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
LV-Ü.1.3	MIV-O-2.07		0371.2.014	<b>Corridor de la rive droite du lac de Biemme, route cantonale: réaménagement de l'entrée de la localité Lattrigen ouest</b>				
Brève description		Route cantonale: réaménagement de l'entrée de la localité Lattrigen ouest						
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestations (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR

Sutz-Lattrigen	TBA/OIK III	Communes	Coordination réglée	Part de 2.50
----------------	-------------	----------	---------------------	-----------------

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
LV-Ü.1.4				<b>Réseau de chemin piétonniers et pistes cyclables à Bienne: pont Bois-Couchant est au-dessus de la Suze</b>				
Brève description	Créer un pont réservé aux modes doux au-dessus de la Suze entre la rue du Moulin et la Longue-Rue. La largeur doit idéalement être suffisante pour permettre le croisement et le dépassement tout en tenant compte des contraintes environnementales. Cette liaison comble une lacune importante du réseau d'itinéraires cyclistes directs et de confort en ville sur l'axe central est-ouest qui relie les rives du lac, le centre-ville et la Gurzelen aux stades et aux Champs-de-Boujean. Elle favorise en outre la mise en valeur de cette «colonne vertébrale» cyclable.							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestations (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	Commune	Canton de Berne (OPC)	Coordination réglée	Plan sectoriel Circulation cycliste			1.20	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
LV-Ü.1.5				<b>Réseau de chemin piétonniers et pistes cyclables à Bienne: construction à la rue des Jardins (rue des Prés – rue de Madretsch)</b>				
Brève description	La Ville de Bienne réalise en trois phases un itinéraire pour la mobilité douce à partir des quartiers sud vers le centre-ville. Cet itinéraire doit fournir à la mobilité douce une propre liaison sûre indépendante du réseau d'axes principaux existant. Les deux premières phases ont été réalisées ces dernières années. La troisième phase doit combler la lacune du réseau existant encore entre la rue des Prés et la rue de Madretsch. L'avant-projet existant comprend les mesures suivantes: - Amélioration de la traversée de la rue des Prés - Nouvel itinéraire cyclable et piétonnier, largeur de 4m 50 et longueur de 106m - Nouveau pont pour cyclistes et piétons au-dessus de la Suze de Madretsch - Amélioration des conditions de bifurcation à la rue de Madretsch							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestations (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	Commune		Coordination réglée	Plan sectoriel Circulation cycliste			1.60	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
LV-Ü.1.6				<b>Réseau de chemin piétonniers et pistes cyclables à Bienne: liaison avec le barrage Hauser</b>				
Brève description	<p>Situation initiale: Avec la réalisation des liaisons piétonniers et cyclistes sur l'Ile-de-la-Suze et leur prolongement le long du site Omega jusqu'à la rue de l'Eau, il se pose la question du prolongement de la circulation piétonne et cycliste entre le chemin de l'Écluse et le quai du Haut.</p> <p>Le régime actuel pour la mobilité douce présente, en particulier, des lacunes en termes de sécurité pour les cyclistes ainsi qu'un manque de liaison directe de qualité en raison de voies de bifurcation défavorables et mal dimensionnées. Ici, le barrage Hauser (petit objet digne de protection) forme un élément central de l'éventuel prolongement de la piste cyclable.</p> <p>Mesures / éléments essentiels: Pour des raisons de manque de place et de sécurité insuffisante, la réalisation d'une passerelle le long du pont routier ne peut pas être réalisée sur le plan technique de circulation. Un élargissement du pont routier peut toutefois permettre de créer davantage d'espace pour tous les usagers de la route sans nuire pour autant à la protection contre les crues. Grâce à une voie de bifurcation de 2m de large, les cyclistes provenant du chemin de rive dispose d'une infrastructure plus sûre pour se rendre au quai du Haut. Il est aussi plus facile de bifurquer pour les cyclistes provenant de la rue Jakob-Stämpfli. En sens inverse, on crée une liaison cycliste plus confortable grâce à la création d'une bande cyclable de 1m80 de large.</p> <p>En plus du passage direct près du barrage Hauser, une nouvelle liaison est créée sur le trottoir pour la circulation piétonne.</p> <p>L'élargissement est réalisé pour le trafic poids lourds de 40 t, ce qui implique un déplacement du barrage de la Suze de Bienne.</p>							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestations (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	Commune	Canton de Berne (OPC, arr.)	Coordination réglée	Plan sectoriel Circulation cycliste			1.50	
4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
LV-Ü.1.7	LV-N-10.1			<b>Liaison cycliste Ipsach – Nidau – Bienne centre: tronçon des chemins de campagne Weiermatt, Ipsach</b>				
Brève description	<p>Chemin de campagne Weiermatte: élargissement à 3m50 (800 m<sup>2</sup>) et revêtement bitumineux (2000 m<sup>2</sup>) (Étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure n° 2)</p>							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestations (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Ipsach	Commune	Canton de Berne (OPC)	Coordination réglée	Plan sectoriel Circulation cycliste			0.32	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
LV-Ü.1.8	LV-N-10.1			<b>Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne centre: tronçon débouché du chemin de campagne Weienmatt - Beundenring</b>				
Brève description	Adaptation du tracé de ligne, élargissement à 3m50 et revêtement bitumineux du chemin de campagne (235 m <sup>2</sup> ), aide à la bifurcation au Beundenring au moyen d'îlots et de bande centrale. (Étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure n° 3)							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestations (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Nidau	Commune	Canton de Berne (OPC)	Coordination réglée	Plan sectoriel Circulation cycliste			0.10	
4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
LV-Ü.1.9	LV-N-10.1			<b>Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne centre: tronçon pont sur le canal - Dr. Schneider-Strasse (du Herrenmoosweg au Balainenweg)</b>				
Brève description	Aide à la bifurcation dans le secteur Herrenmoosweg au moyen d'îlots et de bande centrale; marquages de bandes cyclables sur les traversées de ponts (Étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure n° 4)							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestations (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Nidau	Commune	Canton de Berne (OPC)	Coordination réglée	Plan sectoriel Circulation cycliste			0.05	
4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
LV-Ü.1.10	LV-N-10.1			<b>Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne centre: tronçon débouché Dr. Schneider-Strasse dans la rue d'Aarberg</b>				
Brève description	Elargissement de la chaussée / adaptation des trottoirs à la Dr. Schneider-Strasse, adaptation de la commande ISL, marquages pour la priorité du trafic cycliste, entre autres. (Étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure n° 6)							

Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestations (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Nidau, Bienne	Commune de Nidau	Ville de Bienne; Canton de Berne (OPC)	Coordination réglée	Plan sectoriel Circulation cycliste			0.11	

**> D'autres mesures seront reprises à l'issue de la procédure de participation publique relative au Plan régional de pistes cyclables.**

---

**Mesures de mobilité douce – agglomération (PA4, horizon B)**


---

N° CRTU	N° CRTU	N° CRTU	N° CRTU
LV-Ü.2		4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°	Ancien n°	Ancien n°	
Mobilité douce – Autres mesures			

---

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)


---

## Description

## Objectif:

- La part modale de la circulation cycliste par rapport au total des voies de circulation dans l'agglomération est fortement accrue à titre de contribution au plafonnement visé du trafic individuel motorisé.
- Au cœur de l'agglomération, il existe un réseau capillaire de pistes cyclables reliant et desservant les sites d'habitation et d'activités ainsi que les endroits ayant une fonction d'approvisionnement et de centre.
- Dans les corridors de l'agglomération, il existe des pistes cyclables sûres et attrayantes entre les localités et le cœur de l'agglomération.
- Des liaisons sûres, cohérentes et attrayantes existent pour tous les cyclistes potentiels.
- Un réseau capillaire de liaisons piétonnières sûres et attrayantes existe dans les principales zones urbanisées.
- Les espaces routiers dans les secteurs centraux et au cœur des localités se caractérisent par une qualité élevée d'aménagement et de séjour.

## Mise en œuvre:

- Les lacunes physiques existant entre le Plan sectoriel de la circulation cycliste du Canton de Berne, le Plan régional des pistes cyclables Bienne-Seeland et le Plan sectoriel vélo 2035 de la Ville de Bienne sont comblées. En particulier, l'effet de coupure engendré par les installations ferroviaires et les cours d'eau ainsi que par les axes routiers fort fréquentés est surmonté.
  - La sécurité et le confort sur les pistes cyclables existantes sont améliorées, et les points faibles connus éliminés.
  - Concernant les concepts d'aménagement et d'exploitation pour les axes principaux, les voies de liaison et les rues de quartiers, les exigences de la circulation piétonne et cycliste sont fortement pondérées.
- 

## Opportunité

## Lien avec la vision d'avenir:

- Réseau d'un seul tenant de pistes cyclables sûres, directes et attrayantes.
- Part modale croissante de la circulation cycliste par rapport au trafic global.

## Lien avec le besoin d'agir:

- Complément à l'axe médian biennois et mise en réseau avec les secteurs urbanisés au nord et au sud de la ville.
- Raccordement sûr et attrayant du sud-ouest de l'agglomération avec la gare et le centre-ville de Bienne.
- Amélioration des conditions de coexistence avec les principaux axes routiers.

## Lien avec la stratégie partielle:

- Promotion de la circulation cycliste par l'extension de l'infrastructure (liaisons directes et de confort).
  - Renforcement de l'axe médian à Bienne.
  - Réseau d'itinéraires à grande échelle au cœur de l'agglomération.
- 

## Profit

- Réseau d'itinéraires cyclables d'un seul tenant, dense, sûr et attrayant pour un large groupe cible (itinéraires directs et de confort).
- Prise en compte de la circulation cyclistes dans les concepts d'exploitation et d'aménagement.
- Bon raccordement des zones de développement au réseau d'itinéraires cyclables.
- Sécurité routière subjective et objective accrue pour la circulation cycliste.
- Réduction de la hausse de trafic et transfert sur la mobilité douce.

## Série de mesures «Transport»

- Liaisons cyclistes directes, sûres et attrayantes le long des axes de l'agglomération.
  - Élimination des lacunes du réseau.
- 

## Coût total

## Répartition des coûts

## Au sein du périmètre PA:

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

## Hors périmètre PA:

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

## Indications quantitatives, documents

- Plan régional de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2019/2020
  - Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste, 2020
- 

**> D'autres mesures seront reprises à l'issue de la procédure de participation publique relative au Plan régional de pistes cyclables.**

## Bienne, passage piétonnier souterrain Est à la gare de Bienne – Agglomération (PA4, horizon B)

N° CRTU	Code ARE	Code ARE	Priorité
LV-Ü.3	0371.2.047	4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
LV-N-3		Mobilité douce – Autres mesures	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

Description et objectif de la mesure	Faisabilité
Réalisation d'un passage souterrain accessible aux vélos à l'extrémité sud-est de la place de la Gare avec accès supplémentaires aux quais.	Étude de faisabilité en cours
Opportunité	Profit
Lien avec la vision d'avenir:	- Réseau d'itinéraires cyclables d'un seul tenant, dense, sûr et attrayant pour un large groupe cible (itinéraires directs et de confort). - Bon raccordement des zones de développement au réseau d'itinéraires cyclables.
- Réseau d'un seul tenant de pistes cyclables sûres, directes et attrayantes.	
- Part modale croissante de la circulation cycliste par rapport au trafic global.	
Lien avec le besoin d'agir:	- Amélioration de l'accès aux transports publics pour la circulation piétonne et cycliste - Réduction de l'augmentation du trafic et transfert sur la mobilité douce.
- Raccordement sûr et attrayant du sud-ouest de l'agglomération avec la gare et le centre-ville de Bienne.	
Lien avec la stratégie partielle:	
- Promotion de la circulation cycliste par l'extension de l'infrastructure (liaisons directes et de confort).	
- Meilleure perméabilité de la gare de Bienne et de la liaison centre-ville – sud du cœur de l'agglomération / rive du lac (zones de détente) pour la circulation piétonne et cycliste	
- Hausse des capacités et amélioration de la situation des accès aux quais	

### État de la planification

1. Étude de faisabilité (y c. estimation des coûts) et clarification des dépendances avec le réaménagement de la place de la Gare, les mesures d'accompagnement en matière de circulation MaC (y c. station de dépose-minute au sud de la gare de Bienne) et les besoins ASM/BTI (2020)
2. Élaboration d'un avant-projet tenant compte des exigences urbanistiques et de la technique de circulation. Participation financière et matérielle de la Ville de Bienne et des CFF. Vérification de variantes et de scénarios de réalisation, traitement de la variante retenue, estimation des coûts (2024)
3. Réglementation du financement
4. Élaboration du projet d'exécution tenant compte des besoins des conditions-cadre en matière de technique de circulation (CFF, ASM, A5, mobilité douce) et d'urbanisme. Réalisation de la procédure d'autorisation.
5. Exécution

### État de la construction et du financement

Début probable des travaux	Mise en service probable
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	CFF; ASM; Canton de Berne
Coût	Proposition de subvention cantonale
35 millions de fr.	

Baustart der Massnahme im A-Horizont: 2024-2027; im B-Horizont: 2028-2031; im C-Horizont: ab 2032

---

### Répartition des coûts

#### Au sein du périmètre PA:

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

#### Hors périmètre PA:

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

---

### État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

---

### Coordination en cours

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

- Réaménagement de la place de la Gare
- Accessibilité cycliste depuis le sud de l'agglomération vers le centre-ville de Bienne et infrastructures de stationnement vélos à la gare de Bienne
- Développements du projet de contournement ouest de l'A5
- Mesure d'accompagnement en matière de circulation de l'A5

---

### Impact sur l'environnement

---

### Indications quantitatives, documents

- Convention entre la Ville de Bienne et les CFF pour l'étude de faisabilité
  - Étude de faisabilité
-

## Bienne, traversée de la gare des marchandises (passerelle rue de Gottstatt – rue de Mâche) – Agglomération (PA4, horizon B)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
LV-Ü.4	271.2.049	4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
LV-N-4		Mobilité douce – Autres mesures	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

Description et objectif de la mesure	Faisabilité
--------------------------------------	-------------

Situation actuelle:

Dans le secteur de la gare des marchandises, le maillage du réseau cyclable et piéton est insuffisant, puisqu'il n'y a aucun point de franchissement des voies CFF sur une distance de plus de 1,5 km, ce qui crée un effet de coupure important. Les différences topographiques sont à prendre en compte pour l'insertion du projet. Les points d'accroche sur le réseau existant sont relativement fixes, puisqu'ils figurent au plan d'alignement. Les parcelles appartenant aux CFF et à des particuliers sont touchées par ce projet.

Mesure proposée:

Créer un cheminement réservé aux modes doux avec idéalement une séparation des flux piétons et cyclables. La largeur de la voie dédiée aux cyclistes doit être suffisante pour permettre le croisement et le dépassement et répondre aux standards en vigueur. Les rampes d'accès doivent avoir une pente <10% avec rebroussements et répondre aux standards en vigueur. En complément aux rampes, il faudrait idéalement prévoir des ascenseurs pour les piétons. La passerelle se situera sur la partie nord en contrebas des voies de marchandises, alors que sur la partie sud, au niveau des voies principales sur talus, un sous-voies doit être aménagé.

Opportunité	Profit
-------------	--------

Lien avec la vision d'avenir:

- Réseau d'un seul tenant de pistes cyclables sûres, directes et attrayantes.
- Part modale croissante de la circulation cycliste par rapport au trafic global.

Lien avec le besoin d'agir:

- Complément à l'axe médian biennois et son réseautage avec les secteurs urbanisés au nord et au sud de la ville

Lien avec la stratégie partielle:

- Promotion de la circulation cycliste par l'extension de l'infrastructure (liaisons directes et de confort).
- Réseau d'itinéraires cyclables d'un seul tenant au cœur de l'agglomération
- Élimination de lacunes du réseau
- Suppression de l'effet de coupure engendré par les installations ferroviaires

Profit

- Réseau d'itinéraires cyclables d'un seul tenant, dense, sûr et attrayant pour un large groupe cible (itinéraires directs et de confort).
- Bon raccordement des zones de développement au réseau d'itinéraires cyclables.
- Amélioration de l'accès aux transports publics pour la circulation piétonne et cycliste
- Réduction de l'augmentation du trafic et transfert sur la mobilité douce.

## Mesure individuelle «Transports»

## État de la planification

1. Etude d'opportunité visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche: 2020
2. Étude de projet (avant-projet, projet définitif): 2021-2025
3. Soumission / appel d'offres projet d'exécution: 2026-2027
4. Début des travaux: env. 2028

## État de la construction et du financement

Début probable des travaux

01.01.2028

Mise en service probable

Responsabilité

Commune

Autres acteurs

Canton de Berne (TBA);CFF; propriétaires privés

Coût

15 millions de fr.

Proposition de subvention cantonale

## Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

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

Hors périmètre PA:

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

État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination en cours

Liens et limites avec d'autres mesures

La mesure peut être réalisée de manière indépendante.

Impact sur l'environnement

Indications quantitatives, documents

Plan sectoriel vélo 2035 de la Ville de Bienne (fiche de mesure 41), en cours d'élaboration.

## Bienne, liaison chemin du Champ-du-Moulin – sud de la gare (passerelle via rue Alfred-Aebi et rue de Morat) – Agglomération (PA4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
LV-Ü.5		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		Mobilité douce – Autres mesures	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

Description et objectif de la mesure	Faisabilité
<p>Situation actuelle :</p> <p>Cette liaison de confort d'Est en Ouest au sud des voies CFF est importante pour l'accès sud à la gare CFF de Bienne. Actuellement, le réseau cyclable n'est pas continu au sud des voies CFF, un détour est nécessaire.</p> <p>Des différences topographiques sont à prendre en compte pour l'insertion du projet entre les voies CFF, les axes routiers et les bâtiments.</p> <p>Les points d'accroche sont relativement fixes à l'Est au chemin du Champ-du-Moulin. Par contre, à l'Ouest, ils sont dépendants des développements vers la place de la Gare. Les parcelles CFF et privées sont touchées par le projet de passerelle.</p> <p>Mesure proposée:</p> <p>Pourra être concrétisée, la liaison requiert la création de deux passerelles vélos-piétons, l'une à la rue Alfred-Aebi, l'autre à la rue de Morat, ainsi que d'un cheminement réservé aux modes doux avec idéalement une séparation des flux piétonniers et cyclistes. La largeur de la voie dédiée aux cyclistes doit être suffisante pour permettre le croisement et le dépassement et répondre aux standards en vigueur.</p> <p>L'accès se fera par des rampes dont la pente doit être inférieure à 10% et conforme au standard en vigueur. Dans l'idéal, le projet devrait inclure en complément un escalier d'accès pour les piétons.</p>	
Opportunité	Profit
<p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau d'un seul tenant de pistes cyclables sûres, directes et attrayantes.</li> <li>- Part modale croissante de la circulation cycliste par rapport au trafic global.</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Raccordement sûr et attrayant du sud-ouest de l'agglomération avec la gare et le centre de Bienne</li> </ul> <p>Lien avec la stratégie partielle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promotion de la circulation cycliste par l'extension de l'infrastructure (liaisons directes et de confort).</li> <li>- Réseau d'itinéraires cyclables d'un seul tenant au cœur de l'agglomération</li> <li>- Itinéraires cyclables sûrs et attrayants le long des axes de l'agglomération</li> <li>- Élimination de lacunes du réseau</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau d'itinéraires cyclables d'un seul tenant, dense, sûr et attrayant pour un large groupe cible (itinéraires directs et de confort). Bon raccordement des zones de développement au réseau d'itinéraires cyclables.</li> <li>- Amélioration de l'accès aux transports publics pour la circulation piétonne et cycliste</li> <li>- Réduction de l'augmentation du trafic et transfert sur la mobilité douce.</li> </ul>	

## Mesure individuelle «Transports»

## État de de la planification

- Étude d'opportunité visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche: 2021–2022
- Étude de projet: 2022–2024
- Soumission / appel d'offres projet d'exécution: 2025–2026
- Début des travaux: env. 2027

En fonction des résultats de l'étude de faisabilité, il est envisageable de subdiviser le projet en deux sous-projets, auquel cas la 2<sup>e</sup> étape (à savoir le passage au-dessus de la rue de Morat) serait repoussée.

Subdivision du projet: 1<sup>re</sup> étape «passerelle rue Alfred Aebi» et 2<sup>e</sup> étape «passerelle rue de Morat»

## État de la construction et du financement

Début probable des travaux 01.01.2027	Mise en service probable Date inconnue
Responsabilité Ville de Bienne	Autres acteurs Canton de Berne (OPC);CFF; propriétaires privés
Coût 10 millions de fr.	Proposition de subvention cantonale

## Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

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

Hors périmètre PA:

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

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

## Coordination réglée

Liens et limites avec d'autres mesures

## Impact sur l'environnement

## Indications quantitatives, documents

- Plan sectoriel vélo 2035 de la Ville de Bienne (fiche de mesure 42)

**Lyss, passage sous-voies au nord de la gare – Agglomération (PA4, horizon A)**

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
LV-Ü.6	371.2.048	4 <sup>e</sup> génération	A-Horizont
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
LV-N-8		LV-Ü Autres mesures – Mobilité douce	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

Description et objectif de la mesure	Faisabilité
--------------------------------------	-------------

Objectif:

- Nouveau passage sous-voies au nord de la gare de Lyss.
- Meilleure perméabilité des lignes de chemins de fer entre le centre-ville, la place de la Gare et les quartiers situés à l'est; raccordement aux quais et à la gare routière.

Mise en œuvre:

1. Évaluation du site optimal, clarification des questions de principe / coordination avec les CFF
2. Crédit d'étude
3. Élaboration d'un avant-projet
4. Crédit d'engagement pour la réalisation
5. Élaboration du projet définitif / procédure
6. Exécution

Opportunité	Profit
Lien avec la vision d'avenir:	- Réseau d'itinéraires cyclables d'un seul tenant, dense, sûr et attrayant pour un large groupe cible (itinéraires directs et de confort).
- Réseau d'un seul tenant de pistes cyclables sûres, directes et attrayantes.	- Meilleur raccordement du PDE de la gare au réseau d'itinéraires cyclables
- Part modale croissante de la circulation cycliste par rapport au trafic global.	- Amélioration de l'accès aux transports publics pour la circulation piétonne et cycliste
Lien avec le besoin d'agir:	- Réduction de l'augmentation du trafic et transfert sur la mobilité douce.
- Raccordement sûr et attrayant à la gare de Lyss	
Lien avec la stratégie partielle:	
- Promotion de la circulation cycliste par l'extension de l'infrastructure (liaisons directes et de confort).	
- Suppression de l'effet de coupure dû aux installations ferroviaires	
- Hausse des capacités et amélioration des accès aux quais	
-	

État de de la planification

État de la construction et du financement

Début probable des travaux	Mise en service probable
01.01.2025	
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	CFF; OPC
Coût	Proposition de subvention cantonale
8 millions de fr.	
Répartition des coûts	

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

## Mesure individuelle «Transports»

## Au sein du périmètre PA:

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

## Hors périmètre PA:

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

---

 État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination en cours

Coordination réglée

---

 Liens et limites avec d'autres mesures

Harmonisation avec le futur développement des constructions dans l'ESP (en particulier aire Gerber, gare routière, secteur constructible CFF avec bâtiments de services /P+R rue de la Gare).

Le rattachement / l'adaptation des quais constitue une partie du projet des CFF devant être réalisé simultanément.

---

 Impact sur l'environnement

---

 Indications quantitatives, documents

- Plan directeur PDE «Secteur de la gare de Lyss»
  - Plan directeur «Circulation» de Lyss
-

## Assainissement des traversées de localités: routes cantonales – Agglomération (PA4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
MIV-Auf.1		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°		Catégorie	
TIM-O-3		Revalorisation / Sécurité de l'espace routier	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

### Description

#### Objectif:

Des mesures d'exploitation et d'aménagement sur l'axe principal permet de renforcer la sécurité routière, d'améliorer la coexistence entre les usagers de la route et d'accroître la qualité de vie et de séjour dans les espaces routiers.

#### Mise en œuvre:

1. S'appuyant sur les consignes en matière de standards des routes cantonales, on élabore des concepts d'exploitation et d'aménagement pour chaque commune.
2. Les concepts d'exploitation et d'aménagement sont réalisés par tronçons dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans de routes.

Opportunité	Profit
Lien avec la vision d'avenir:	- Amélioration de la coexistence entre les usagers de la route
- Déroulement fluide du trafic et compatibilité du trafic avec le milieu bâti	- Prise en compte des exigences des transports publics ainsi que de la circulation piétonne et cycliste
- Délestage des routes avec une restriction de la qualité de vie et d'habitat; la pollution atmosphérique et les nuisances sonores sont réduites	- Accroissement de la sécurité routière objective et subjective
Lien avec le besoin d'agir:	- Promotion de l'urbanisation interne
- Adaptation de l'espace routier au volume de trafic plus élevé et aux divers besoins	- Revalorisation des espaces publics
- Garantie du respect des objectifs en matière de capacité de charge	- Réduction du besoin de surfaces de circulation supplémentaires par l'optimisation des capacités routières
- Amélioration de la qualité du milieu bâti	- Réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores grâce à la régularisation du trafic
Lien avec la stratégie partielle:	
- Aménager les traversées de localités de façon supportable pour le milieu bâti	
- Renforcer les liaisons transversales et réduire l'effet de coupure	
- Améliorer la sécurité routière	
- Renforcer les zones centrales	

### Coût total

10 millions de fr.

### Répartition des coûts:

#### Au sein du périmètre PA:

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

#### Hors périmètre PA:

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

### Indications quantitatives, documents

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
MIV-Auf.1.1	TIM-O-3.01		0371.3.014	<b>Corridor Aegerten-Studen-Worben: traversée de localité d'Aegerten</b>				
Brève description	Mise en œuvre du concept d'exploitation et d'aménagement (tronçons restants): élaboration du projet routier, procédure d'approbation des plans et réalisation							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Aegerten	OPC/AIC	Commune	Coordination réglée				3.00	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
MIV-Auf.1.2	TIM-O-3.02		0371.3.014	<b>Corridor Aegerten-Studen-Worben: traversée de la localité de Studen</b>				
Brève description	Mise en œuvre du concept d'exploitation et d'aménagement (tronçons restants): élaboration du projet routier, procédure d'approbation des plans et réalisation							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Studen	OPC/AIC	Commune	Coordination réglée				4.00	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
MIV-Auf.1.3	TIM-O-3.03		0371.3.014	<b>Corridor Aegerten-Studen-Worben: traversée de la localité de Worben</b>				
Brève description	Mise en œuvre du concept d'exploitation et d'aménagement (tronçons restants): élaboration du projet routier, procédure d'approbation des plans et réalisation							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Worben	OPC/AIC	Commune	Coordination réglée				3.00	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
MIV-Auf.1.4	TIM-O-2.03		0371.2.067	<b>Traversée de localité Sutz-Lattrigen, porte d'entrée Est / nœud routier «Hurni»</b>				
Brève description	Assainissement du nœud routier «Hurni» à l'entrée Est de la localité pour améliorer la sécurité routière et aménagement d'une porte d'entrée							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Sutz-Lattrigen	OPC/AIC	Communes; Aare seeland mobil	Coordination réglée				1.50	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
MIV-Auf-1.5	TIM-O-2.01		0371.2.066	<b>Assainissement du virage à Mörigen</b>				
Brève description	Asm va aménager le tracé et, en même temps, assurer le passage à niveau sur la Unterdorfstrasse, ce qui engendre un plus grand besoin d'adaptation de la route cantonale							
Communes	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Mörigen; Gerolfingen	OPC/AIC	Communes; Aare seeland mobil	Coordination réglée				2.50	

## Revalorisation de l'espace routier: routes communales – Agglomération (PA4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
MIV-Auf.2		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°		Catégorie	
		Revalorisation / Sécurité de l'espace routier	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

### Description

Des mesures d'exploitation et d'aménagement sur l'axe principal permet de renforcer la sécurité routière, d'améliorer la coexistence entre les usagers de la route et d'accroître la qualité de vie et de séjour dans les espaces routiers.

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti

Lien avec le besoin d'agir:

- Amélioration de la qualité de séjour
- Amélioration de la qualité du milieu bâti

Lien avec les stratégies partielles:

- TIM: aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti
- Circulation cycliste: itinéraires directs, sûrs et attrayants sur les axes de l'agglomération
- Circulation piétonne: qualité de séjour élevée de l'espace routier dans les zones centrales

### Profit

- Amélioration de la coexistence entre les usagers de la route
- Prise en compte des exigences des transports publics ainsi que de la circulation piétonne et cycliste
- Revalorisation des espaces publics
- Accroissement de la sécurité routière objective et subjective

### Coût global

5.00 millions de fr.

### Répartition des coûts:

Au sein du périmètre PA:

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

Hors périmètre PA:

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

### Indications quantitatives, documents

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
MIV-Auf.2.1				<b>Aménagement «Industriering Lyss»</b>				
Brève description	Réaménagement routier «Industriering» avec secteur pour la mobilité douce							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Lyss	Commune		Coordination réglée				1.00	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
MIV-Auf.2.2				<b>Aménagement de la rue de la Gare à Buswil</b>				
Brève description	La rue de la Gare est transférée du Canton à la commune. L'espace routier est déconstruit en fonction de l'affectation actuelle et réaménagé de façon attrayante pour la circulation piétonne et cycliste.							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Lyss	Commune		Coordination réglée				À définir	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
MIV-Auf.2.3				<b>Aménagement des rues Chipot et Aberli à Bienne</b>				
Brève description	Réaménagement et revalorisation des espaces routiers et des places en tant qu'accès attrayant à la gare pour la circulation piétonne et cycliste.							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	Commune	Canton de Berne	Coordination réglée				4.00	

**Bienne, réaménagement du quai du Bas – Agglomération (PA4, horizon A)**

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
MIV-Auf.4		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		Revalorisation / Sécurité de l'espace routier	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

Description et objectif de la mesure	Faisabilité
<p>Le quai du Bas est aujourd'hui partagé par tous les modes de transports et présente un profil relativement classique: des trottoirs pour la circulation piétonne et un espace de circulation partagé par les véhicules à moteur et les cycles. Il est en outre ponctué de nombreuses places de stationnement. La partie amont du quai du Bas, soit entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital, doit aujourd'hui impérativement et urgemment être assaini. Dans ce cadre, son aménagement doit être repensé, de manière à créer une zone de circulation, de rencontre et de détente aménagée, un espace partagé entre les différents usagers mais faisant la part belle à la mobilité douce, afin de renforcer la liaison centre-ville – lac, resp. le chemin de rive de la Suze pour piétons et cyclistes.</p>	
Opportunité	Profit
<p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité de séjour</li> <li>- Amélioration de la qualité du milieu bâti</li> <li>- Accroître la sécurité et l'attrait pour la circulation piétonne et cycliste</li> </ul> <p>Lien avec les stratégies partielles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TIM: aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti</li> <li>- Circulation cycliste: renforcer l'axe médian</li> <li>- Circulation piétonne: renforcer les axes structurants et liaisons marquées du paysage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la coexistence entre les usagers de la route</li> <li>- Prise en compte des exigences des transports publics ainsi que de la circulation piétonne et cycliste</li> <li>- Revalorisation des espaces publics</li> <li>- Accroissement de la sécurité routière objective et subjective</li> </ul>
État de la planification	
Études préliminaires disponibles	
État de la construction et du financement	
Démarche en vue de la mise en œuvre:	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Réflexion globale pour un concept d'exploitation et d'aménagement modulaire des quais de la Suze (2020)</li> <li>2. Développement d'un avant-projet pour le réaménagement de la partie amont du quai du Bas (2021)</li> <li>3. Permis de construire et crédit de réalisation (2023)</li> <li>4. Début des travaux (2024)</li> <li>5. Mise en service (2026)</li> </ol>	
Début probable des travaux	Mise en service probable
01.01.2024	31.12.2026
Responsabilité	Autres acteurs
Commune	

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

## Mesure individuelle «Transports»

Coût	Proposition de subvention communale
7.00 millions de fr.	
Répartition des coûts:	
Au sein du périmètre PA:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Confédération: probablement 30% à 40%</li> <li>- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts non couverts par la Confédération pour les mesures sur les routes cantonales</li> </ul>	
Hors périmètre PA:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canton: éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, ainsi que 100% des coûts pour les mesures sur les routes cantonales</li> </ul>	
État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
Coordination réglée	
Lien et limites avec d'autres mesures	
Le réaménagement de la partie amont du quai du Bas est lié au projet global de valorisation du centre-ville de Bienne, dont l'un des objectifs majeurs est l'amélioration de la qualité de séjour des espaces publics et de la qualité des infrastructures pour piétons et cyclistes.	
Impact sur l'environnement	
Indications quantitatives, documents	
Ebauche de cahier des charges pour le développement d'un concept d'exploitation et d'aménagement des quais de la Suze.	

## Bienne, réaménagement de la rue de la Gare (partie basse) – Agglomération (AP4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
MIV-Auf.5	0371.2.057	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
LV-N-6		Revalorisation / Sécurité de l'espace routier	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

Description et objectif de la mesure	Faisabilité
<p>Réaménagement de la rue de la Gare (y c. place Guisan) en lien avec le réaménagement de la place de la Gare. Le projet répond aux besoins de valorisation de l'espace piétonnier du centre-ville, d'amélioration des infrastructures cyclables et d'optimisation des arrêts des transports publics urbains et régionaux (bus). Il s'agit de prévoir le réaménagement complet de l'espace rue, traité de façade à façade, en tenant compte des besoins des riverains et riveraines et des TP, amélioration des possibilités de traverser pour les piétons et piétonnes et sécurité accrue pour la circulation piétonne et cycliste.</p>	
<p>Opportunité</p> <p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces routiers et places d'une grande qualité de séjour</li> <li>- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti</li> <li>- Centres-villes de Bienne et Nidau en tant que sites d'événements et lieux de séjour et de loisirs attrayants</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité de séjour</li> <li>- Amélioration de la qualité du milieu bâti</li> <li>- Accroître la sécurité et l'attrait pour la circulation piétonne et cycliste</li> </ul> <p>Lien avec les stratégies partielles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TP: amélioration des correspondances sur le nœud routier TP de la gare de Bienne</li> <li>- Circulation piétonne: renforcer les axes structurants</li> <li>- Circulation cycliste: itinéraires sur une large échelle au cœur de l'agglomération</li> <li>- TIM: aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti, délester le trafic</li> </ul>	<p>Profit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Revalorisation des espaces publics</li> <li>- Amélioration de l'attrait pour la circulation piétonne et cycliste</li> <li>- Efficacité et confort accrus pour les usagers des transports publics</li> </ul>
<p>État de la planification</p> <p>Études préliminaires disponibles</p>	
<p>État de la construction et du financement</p> <p>Démarche en vue de la mise en œuvre:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Réflexion globale sur l'ensemble de l'espace de la gare de Bienne tenant compte des besoins en matière de transports et de mobilité ainsi que des aspects urbanistiques et patrimoniaux.</li> <li>2. Élaboration d'un avant-projet, consolidation avec la consultation des milieux intéressés (habitants, commerçants, restaurateurs, transports publics, etc.)</li> <li>3. Crédit d'engagement pour la réalisation</li> <li>4. Permis de construire</li> </ol>	

---

**5. Exécution (début des travaux prévu pour 2027, mise en service 2029)**


---

 Début probable des travaux  
 01.01.2027

 Mise en service probable  
 2029

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Coût

Proposition de subvention communale

10.00 millions de fr.

Répartition des coûts:

Au sein du périmètre PA:

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

Hors périmètre PA:

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

État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

Coordination réglée

Lien et limites avec d'autres mesures

Harmonisation optimale avec le réaménagement de la place de la Gare (TIM-Auf.6)

Impact sur l'environnement

 Indications quantitatives, documents
 

---

## Bienne, réaménagement de la place de la Gare – Agglomération (PA4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
MIV-Auf.6		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		Revalorisation / Sécurité de l'espace routier	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

Description et objectif de la mesure	Faisabilité
<p>Situation initiale:</p> <p>Le rejet en votation populaire le 8 mars 2015 du dernier projet de réaménagement de la place de la Gare n'a rien changé à la nécessité d'une réorganisation de ce site du point de vue des constructions, de l'aménagement et de la fonctionnalité. Le besoin d'assainissement de la surface de la place ainsi que de la partie centrale aménagée à titre provisoire est évident.</p>	
<p>Objectifs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Création d'une place urbaine présentant une image globale uniformisée et d'une grande qualité de séjour</li> <li>- Attrait et qualité accrus en tant que plateforme multimodale de mobilité</li> <li>- Délestage et optimisation des flux de circulation</li> <li>- Meilleur accès à la gare pour tous les usagers de la route</li> <li>- Meilleure lisibilité des arrêts des Transports publics biennois</li> <li>- Optimisation des places de dépôt pour deux-roues</li> </ul>	
Opportunité	Profit
<p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces routiers et places d'une grande qualité de séjour</li> <li>- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti</li> <li>- Centres-villes de Bienne et Nidau en tant que sites d'événements et lieux de séjour et de loisirs attrayants</li> </ul>	
<p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité de séjour</li> <li>- Amélioration de la qualité du milieu bâti</li> <li>- Accroître la sécurité et l'attrait pour la circulation piétonne et cycliste</li> </ul>	
<p>Lien avec les stratégies partielles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TP: amélioration des correspondances sur le nœud routier TP de la gare de Bienne</li> <li>- Circulation piétonne: renforcer les axes structurants</li> <li>- Circulation cycliste: itinéraires sur une large échelle au cœur de l'agglomération</li> <li>- TIM: aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti, délester le trafic</li> </ul>	

---

 État de la planification

 Études préliminaires disponibles
 

---

## État de la construction et du financement

## Démarche en vue de la mise en œuvre:

1. Réflexion globale sur l'ensemble de l'espace de la gare de Bienne, tenant compte des besoins en matière de transports et de mobilité ainsi que des aspects urbanistiques et patrimoniaux.
2. Élaboration d'un avant-projet, consolidation avec la consultation des milieux intéressés (habitants, commerçants, restaurateurs, transports publics, etc.)
3. Crédit d'engagement pour la réalisation
4. Permis de construire
5. Exécution (début des travaux prévu pour 2027, mise en service 2029)

Début probable des travaux

Mise en service probable

01.01.2027

 2029
 

---

Responsabilité

 Autres acteurs
 

---

Commune

Coût

 Proposition de subvention communale
 

---

25 millions de fr.

## Répartition des coûts:

## Au sein du périmètre PA:

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

## Hors périmètre PA:

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

État de la coordination

 Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale
 

---

Coordination réglée

Lien et limites avec d'autres mesures

 Harmonisation optimale avec le réaménagement de la place de la Gare (MIV-Auf.6)
 

---

 Impact sur l'environnement
 

---

 Indications quantitatives, documents
 

---

## Bienne, complément et extension de la modération du trafic à Mâche – Agglomération (PA4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
MIV-Auf.7		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°	Remplace mesure	Catégorie	
		Revalorisation / Sécurité de l'espace routier	

Carte:

[www.rgsk.geoseeland.ch](http://www.rgsk.geoseeland.ch)

Description et objectif de la mesure	Faisabilité
<p><b>Situation initiale:</b> Des concepts de circulation et des approches de mesures élaborés déjà en 2007 et 2009 devaient tenir compte à court terme de la charge du trafic et de la sécurité routière, ainsi qu'à long terme du contournement autoroutier de Bienne par l'A5. Depuis l'ouverture de la branche Est de l'A5 et de la jonction autoroutière d'Orpond en 2017, on a pu mesurer des transferts de trafic touchant aussi les rues de quartier à Mâche. Le projet d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération comprenait déjà une zone 30 km/h dans le quartier de Mâche. Le projet prévoyait aussi des trottoirs en continu, une réorganisation des cases de stationnement ainsi que la transformation de quatre nœuds routiers.</p> <p><b>Mesures:</b> Le projet a été développé et élargi. Désormais, en plus des mesures déjà prévues, on vise à réaliser des éléments structurants supplémentaires dans l'ensemble du quartier. Des rétrécissements de chaussée ponctuels avec plantations d'arbres doivent servir à modérer le trafic. La revalorisation des espaces routiers est une mesure écologique et d'aménagement pour accroître la qualité et la part des espaces verts dans le quartier.</p>	
<p><b>Opportunité</b></p> <p>Lien avec la vision d'avenir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti</li> </ul> <p>Lien avec le besoin d'agir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité de séjour</li> <li>- Amélioration de la qualité du milieu bâti</li> </ul> <p>Lien avec les stratégies partielles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TIM: aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti</li> <li>- Circulation cycliste: itinéraires sur une large échelle au cœur de l'agglomération</li> <li>- Circulation piétonne: réseau capillaire de chemins piétonnier et grande qualité de séjour dans l'espace routier aux centres des quartiers</li> </ul>	<p><b>Profit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la coexistence entre les usagers de la route</li> <li>- Prise en compte des exigences de la circulation piétonne et cycliste</li> <li>- Revalorisation des espaces publics</li> <li>- Accroissement de la sécurité routière objective et subjective</li> </ul>
<p><b>État de la planification</b></p> <p>Un avant-projet est disponible, dont les coûts ont été estimés à 20% près</p>	

## Mesure individuelle «Transports»

## État de la construction et du financement

1. Élaboration d'un avant-projet jusqu'au printemps 2020
2. Demande de permis de construire à l'automne 2020
3. Projet définitif en 2021
4. Crédit en 2022
5. – Réalisation en 2024

Début probable des travaux

Mise en service probable

01.01.2024

31.12.2024

Responsabilité

Autres acteurs

Commune

Coût

Proposition de subvention cantonale

5.00 millions de fr.

## Répartition des coûts:

## Au sein du périmètre PA:

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

## Hors périmètre PA:

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

État de la coordination

Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

## Coordination réglée

Lien et limites avec d'autres mesures

Zone 30 km/h à Mâche, complément/extension, projet issu du PA1

Impact sur l'environnement

Indications quantitatives, documents

Zone 30 km/h pour le quartier de Mâche, octobre 2019

## Gestion de la mobilité, agglomération biennoise – Agglomération (PA4, Propre prestation)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
NM-W.1		4 <sup>e</sup> génération	Tâche permanente
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
		Mobilité axée sur la demande – Gestion de la mobilité	
Description et objectif de la mesure		Faisabilité	
Une mobilité durable et efficace doit être promue avec la gestion de la mobilité. Elle se concentre sur des mesures dans le domaine de l'information, des conseils et de la sensibilisation.		Suite à la phase pilote 2010/2011, le programme de gestion de la mobilité a été prolongé plusieurs fois et dès 2019 étendu à l'ensemble de l'agglomération.	
Opportunité		Profit	
Lien avec la vision d'avenir:		- Influence active sur la demande de mobilité	
- Pas de hausse supplémentaire du TIM		- Réduction de la hausse du trafic et transfert sur les transports publics et la mobilité douce	
- Part modale croissante des transports publics et de la circulation piétonne et cycliste par rapport à l'ensemble du trafic		- Meilleure utilisation des offres existantes de transports publics	
Lien avec le besoin d'agir:			
- Influence du comportement routier			
Lien avec la stratégie partielle:			
- Exploitation de la gestion de la mobilité dans l'agglomération Bienne/Lyss			
État de la planification			
En service			
État de la construction et du financement			
Début probable des travaux		Mise en service probable	
Responsabilité		Autres acteurs	
Région		Communes; Canton	
Coût (en millions de fr.)		Demande de la subvention cantonale	
Répartition des coûts			
État de la coordination		Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale	
Coordination réglée			
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures			
Impact sur l'environnement			
Documents, bases			
- Concept global de mobilité, état de la branche Est (2016)			
- Nouvelle organisation de la gestion de la mobilité dans l'agglomération biennoise, rapport et programme de mise en œuvre (2020)			

## Monitoring du trafic, cœur de l'agglomération biennoise – Agglomération (PA, propre prestation)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
NM-W.2		4 <sup>e</sup> génération	Tâche permanente
Ancien n°	Remplace la mesure	Catégorie	
		Mobilité axée sur la demande	
Description et objectif de la mesure		Faisabilité	
<p>En 2017, en vue de la mise en service de la branche Est de l'A5, un réseau de postes de comptage a été mis en place, une fréquence de relevés uniforme a été fixée et une évaluation des données a été coordonnée au cœur de l'agglomération. Ce monitoring du trafic doit être adapté de manière ciblée et continué à être exploité en tant qu'instrument de controlling pour les objectifs stratégiques en matière de circulation. En plus de la vérification et d'éventuelles adaptations de l'organisation, le réseau de postes de comptage doit également être vérifié. Si possible, tous les points de mesure doivent être équipés avec des postes de comptage permanents.</p>			
Opportunité		Profit	
Lien avec la vision d'avenir:		- Vérification de l'atteinte des objectifs	
- Pas de hausse supplémentaire du TIM		- Base pour des mesures sur l'influence de la	
- Respect des limites de capacité locales		demande de mobilité et du volume de trafic	
Lien avec le besoin d'agir:			
- Monitoring du volume de trafic			
Lien avec la stratégie partielle:			
- Orientation sur les limites de capacités			
État de la planification			
En service			
État de la construction et du financement			
Début probable des travaux		Mise en service probable	
Responsabilité		Autres acteurs	
Région		OPC-AIC ; OFROU, Communes	
Coût (en millions de fr.)		Demande de la subvention cantonale	
0,05 par an			
Répartition des coûts			
État de la coordination		Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale	
Coordination réglée			
Référence et délimitation par rapport aux autres mesures			
Impact sur l'environnement			
Indications quantitatives, documents			
- Concept de monitoring & controlling (2017)			

## Gestion du trafic, agglomération biennoise, 1<sup>re</sup> étape – Agglomération (PA4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
NM-VM.1	0371.3.015	4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°		Catégorie	
		Mobilité axée sur la demande – Gestion du trafic	

### Description

Suite à l'ouverture de la branche Est de l'A5, le trafic a été redistribué dans l'ensemble de la région. Afin de plafonner à long terme les charges globales et de limiter les nuisances dans les secteurs urbanisés, une accessibilité par poches est progressivement mise en place. Celle-ci implique des axes principaux (axe Ouest entre la route de Neuchâtel et la route de Berne, routes d'accès aux jonctions de l'A5/A16) fluides et performants en termes de capacité, un dosage des accès aux zones urbaines et une priorisation des transports publics sur l'ensemble du réseau d'agglomération. Il s'agit d'une logique d'ensemble à mettre en place sur la base des feux de signalisation existants.

### Objectif:

Réaliser des systèmes de feux de signalisation coordonnés et des installations de dosage sur différents axes d'accès vers le cœur de l'agglomération. Les mesures pour la gestion du trafic contiennent:

- Équipements MT supérieurs tels que calculateurs de trafic et infrastructures de communication
- Équipements MT de voies tels que des panneaux d'information routiers, caméras et outils d'évaluation
- Saisie du temps de trajet, surveillance du trafic
- Installations de signaux lumineux avec saisie correspondante des données du trafic routier
- Création d'une communauté d'exploitation MT région Bienne.

### Procédure:

- Préparation: décision de principe Bienne/Nidau, définition du projet, objectifs
- Élaboration de concepts d'exploitation et de pilotage pour les secteurs avec un besoin d'agir prioritaire (bases: Stratégie de pilotage du trafic de la Ville de Bienne, février 2017 avec extension du cœur de l'agglomération sud, août 2017)
- Préparation de la coordination de rang supérieur au moyen de calculateurs de trafic / création d'une communauté d'exploitation MT
- Projets de construction, procédure, garantir le financement
- Appel d'offres / réalisation
- La mise en œuvre des étapes 4 et 5 est la tâche des propriétaires des routes. La compatibilité avec la gestion du trafic de rang supérieur sera assurée par les organes compétents.

Opportunité	Profit
Lien avec la vision d'avenir:	- Système de transports global performant
- Concentration du trafic de transit et du trafic d'agglomération sur les autoroutes et les axes principaux	- Plafonnement du trafic individuel motorisé et respect des limites de capacité
- Flux du trafic fluide et compatibilité du trafic en zone urbaine	- Utilisation optimisée des capacités routières et pérennisation du flux de trafic
- Temps de trajet optimal et stable des transports publics	- Augmentation de la fiabilité et réduction des temps de trajet des transports publics
Lien avec le besoin d'agir:	- Réduction de l'effet de coupure pour la circulation piétonne et cycliste
- Optimiser la capacité global du TIM	- Réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores dues à la hausse de trafic
- Optimiser le flux de TIM, des transports publics et de la circulation piétonne et cycliste	- Amélioration de l'accessibilité des pôles d'urbanisation et des zones de développement importants
- Suppression des zones de saturation et de congestion	- Encouragement de l'urbanisation interne
- Créer des possibilités de développement	
Lien avec la stratégie partielle:	
- Aménager le trafic dans les zones urbaines de manière tolérable	
- Pilotage actif et influence sur le trafic	

### Coût total

10 millions de fr.

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

---

Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

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

Hors périmètre PA:

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

Indications quantitatives, documents

- Stratégie de pilotage du trafic de la Ville de Bienne, février 2017
  - Concept global de mobilité, état de la branche Est, gestion du trafic à court terme / concept d'exploitation et de pilotage, août 2017
  - Gestion du trafic au cœur de l'agglomération biennoise, septembre 2019
-

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
NM-VM.1.1	NM-VM-3.1			<b>Dosage de l'accès sud / rive droite du lac de Biene</b>				
Brève description	Installations de dosage Ipsach Herdi et Kreuzweg; augmentation de la résistance au trafic de transit / interdiction de circulation chemin creux, cas échéant, mesures à Lohngasse Belmont/Port							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Ipsach	OPC/AIC	Communes; OPC-CEP; OPC-constructionRN; entreprises de transport; OFROU	Coordination réglée				À définir	

  

N° CRTU		Ancien n°						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
NM-VM.1.2	NM-VM-3.2			<b>Dosage de l'accès sud-est / Route de Berne</b>				
Brève description	Installations de dosage Ipsach Herdi et Kreuzweg; augmentation de la résistance au trafic de transit / interdiction de circulation Hohlenweg, évtl. mesures sur la Lohngasse Belmont/Port							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	OPC/AIC	Communes; OPC-CEP; OPC-constructionRN; entreprises de transport; OFROU	Coordination réglée				À définir	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
NM-VM.1.3	NM-VM-3.3			<b>Dosage de l'accès nord-est</b>				
Brève description	Dosage route d'Orpond, chemin du Long-Champ et route de Soleure							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	OPC/AIC	Communes; OPC-CEP; OPC-constructionRN; entreprises de transport; OFROU	Coordination réglée				À définir	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
NM-VM.1.4	NM-VM-3.4			<b>Pilotage du trafic sur l'axe nord de Bienne, centre</b>				
Brève description	Pilotage coordonné du trafic sur l'axe nord							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	Bienne	OPC/AIC; OPC-CEP; OPC-constructionRN; entreprises de transport; OFROU	Coordination réglée				À définir	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
NM-VM.1.5	NM-VM-3.5			<b>Dosage à la sortie du centre biennois</b>				
Brève description	Dosage des sorties: parking Coop , rue Johann-Aeberli et parking de la Gare							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	Bienne	OPC/AIC; OPC- CEP; Coordination réglée OPC- constructionRN; entreprises de transport; OFROU						À définir

## Gestion du trafic, agglomération biennoise, 2<sup>e</sup> étape – Agglomération (PA4, horizon B)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
NM-VM.2	0371.3.015	4 <sup>e</sup> génération	B
Ancien n°		Catégorie	
NM-VM-3		Mobilité axée sur la demande – Gestion du trafic	

### Description

Si besoin, peaufinement et complément des mesures sectorielles de pilotage et de dosage mises en œuvre dans le cadre de la 1<sup>re</sup> étape. Intégration dans une gestion du trafic générale de rang supérieur; équipement MT de rang supérieur tel que calculateur de trafic et infrastructures de communication.

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Concentration du trafic de transit et du trafic d'agglomération sur les autoroutes et les axes principaux
- Flux du trafic fluide et compatibilité du trafic en zone urbaine
- Temps de trajet optimal et stable des transports publics par des voies réservées aux bus et la gestion du trafic

Lien avec le besoin d'agir:

- Optimiser la capacité global du TIM
- Optimiser le flux de TIM, des transports publics et de la circulation piétonne et cycliste
- Suppression des zones de saturation et de congestion
- Créer des possibilités de développement pour de nouvelles affectations

Lien avec la stratégie partielle:

- Aménager le trafic dans les zones urbaines de manière tolérable
- Pilotage actif et influence sur le trafic

### Profit

- Système de transports global performant
- Plafonnement du trafic individuel motorisé et respect des limites de capacité
- Utilisation optimisée des capacités routières et pérennisation du flux de trafic
- Augmentation de la fiabilité et réduction des temps de trajet des transports publics
- Réduction de l'effet de coupure pour la circulation piétonne et cycliste
- Réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores dues à la hausse de trafic
- Amélioration de l'accessibilité des pôles urbanisés et des zones de développement importants
- Encouragement de l'urbanisation interne

### Coût total

10 millions de fr.

### Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

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

Hors périmètre PA:

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

Indications quantitatives, documents

4 <sup>e</sup> génération		Horizon B						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
NM-VM.2.1	NM-VM-3.6			<b>Pilotage central / calculateur de trafic</b>				
Brève description	Acquisition et installation d'un calculateur de trafic pour le pilotage et la coordination de rang supérieur des divers lieux de dosage et de pilotage.							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	À définir	Communes; OPC-CEP; OPC-constructionRN; entreprises de transport; OFROU	Coordination en cours				À définir	

## Bienne, priorisation des bus / nouveaux arrêts sur chaussée – Agglomération (PA4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
NM-VM.3		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°		Catégorie	
		Mobilité axée sur la demande – Gestion du trafic	

### Description

Sur le territoire communal biennois, une vingtaine (cf. liste détaillée ci-après) d'arrêts sont en encoches, ce qui ne permet pas de prioriser les bus. Contrairement aux arrêts en encoche, l'arrêt sur chaussée permet de donner la préférence au bus car, lorsqu'il quitte l'arrêt, le bus a la voie libre et ne doit pas effectuer de manœuvre pour s'insérer dans le trafic.

### Mise en oeuvre:

1. Avants-projets: 2023–2024
2. Étude: 2024–2026
3. Mise en service: 2025–2028

Opportunité	Profit
Lien avec la vision d'avenir:	- Système de transports global performant
- Flux du trafic fluide et compatibilité du trafic en zone urbaine	- Exploitation optimisée des capacités routières et régularisation du flux de trafic
- Temps de trajet optimal et stable des transports publics	- Fiabilité accrue et réduction des temps de trajet TP
Lien avec le besoin d'agir:	- Meilleure accessibilité de pôles urbanisés et de développement importants
- Optimiser le flux de TIM, des transports publics et de la circulation piétonne et cycliste	- Encouragement de l'urbanisation interne
- Priorisation des bus sur le réseau routier	
Lien avec la stratégie partielle:	
- Réaliser des mesures d'accélération de la circulation des bus	
- Pilotage actif et influence sur le trafic	

### Coût total

3,70 millions de fr.

### Répartition des coûts

#### Au sein du périmètre PA:

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

#### Hors périmètre PA:

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

### Indications quantitatives, documents

- Lignes directrices BVB pour l'étude de projets en vue de demandes d'infrastructure, 2012

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	N° CRTU	Ancien n°	N° CRTU				
NM-VM.3.1				<b>Arrêts sur chaussée</b>				
Brève description	Réalisation d'arrêts sur chaussée: chemin de la Mine-d'Or / chemin des Landes / rue Heilmann / place du Jura / place de la Croix / rue du Moulin / place du Marché-Neuf / chemin Redern / Pont-du-Moulin / rue du Châtelet / chemin Tiefenmatt / 3 Sapins / rue Dufour							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	Commune	Entreprises de transport	Coordination réglée				3.70	

## Bienne, extension du système de guidage des parkings – Agglomération (PA4, horizon A)

N° CRTU	Code ARE	Génération PA	Priorité
NM-VM.4		4 <sup>e</sup> génération	A
Ancien n°		Catégorie	
		Mobilité axée sur la demande – Gestion du trafic	

### Description

#### Situation initiale, objectif:

À l'heure actuelle, le système de guidage des parkings en ville de Bienne fournit des informations concernant le nombre de places à disposition dans sept parkings couverts. Ce système de guidage permet d'informer les automobilistes à la recherche d'une place de stationnement quant au nombre de places disponibles et contribue ainsi à diriger le trafic de manière optimale.

Pour qu'il puisse assurer sa fonction de fluidification de la circulation et améliorer les conditions de viabilité, ce système de guidage doit tenir compte des changements importants intervenus ces dernières années qui ont un fort impact sur les déplacements en ville (branche Est du contournement de Bienne par l'A5, mesures d'accompagnement en matière de circulation, projets infrastructurels). Pour tenir compte de ces changements majeurs, le système de guidage doit être revu dans sa conception globale.

Dans le secteur des Champs-de-Boujean deux nouveaux parkings ont été réalisés aux alentours des stades. Ces parkings doivent désormais être intégrés dans l'actuel système de guidage des parkings.

#### Mesure / élément le plus important:

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

#### Procédure:

1. Concept et élaboration du projet 2020–2021
2. Réalisation 2024
3. Mise en service:

Opportunité	Profit
Lien avec la vision d'avenir:	- Système de transports global performant
- Concentration du trafic de transit et du trafic d'agglomération sur les autoroutes et axes principaux	- Réduction du volume de TIM
Lien avec le besoin d'agir:	- Réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores
- Concentration des places de stationnement publiques dans des parkings collectifs	- Valorisation des espaces publics
Lien avec la stratégie partielle:	
- Gestion coordonnée des places de stationnement	

### Coût total

5 millions de fr.

### Répartition des coûts

#### Au sein du périmètre PA:

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

#### Hors périmètre PA:

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

### Indications quantitatives, documents

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

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
NM-VM.4.1				<b>Conception globale du système de guidage des parkings</b>				
Brève description	Vérification, adaptation et complément de la conception globale du système de guidage des parkings							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	Commune		Coordination réglée				À définir	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
NM-VM.4.2				<b>Extension du système de guidage des parkings, secteur des Champs-de-Boujean</b>				
Brève description	Intégration des parkings des stades nord et sud dans le système de guidage des parkings							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	Commune		Coordination réglée				À définir	

4 <sup>e</sup> génération		Horizon A						
N° CRTU	Ancien n°	Remplace mesure	Code ARE	Titre				
NM-VM.4.3				<b>Ajouter les parkings couverts aux interfaces intermodales</b>				
Brève description	Mise à disposition des infrastructures nécessaires et offres: vélopartage, accès aux transport publics							
Commune	Responsabilité	Autres acteurs	État de la coordination	Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale	Unités de prestation (UP)	Nombre UP	Coût en millions fr.	Proposition de subvention cantonale selon LR
Bienne	Commune		Coordination réglée				À définir	