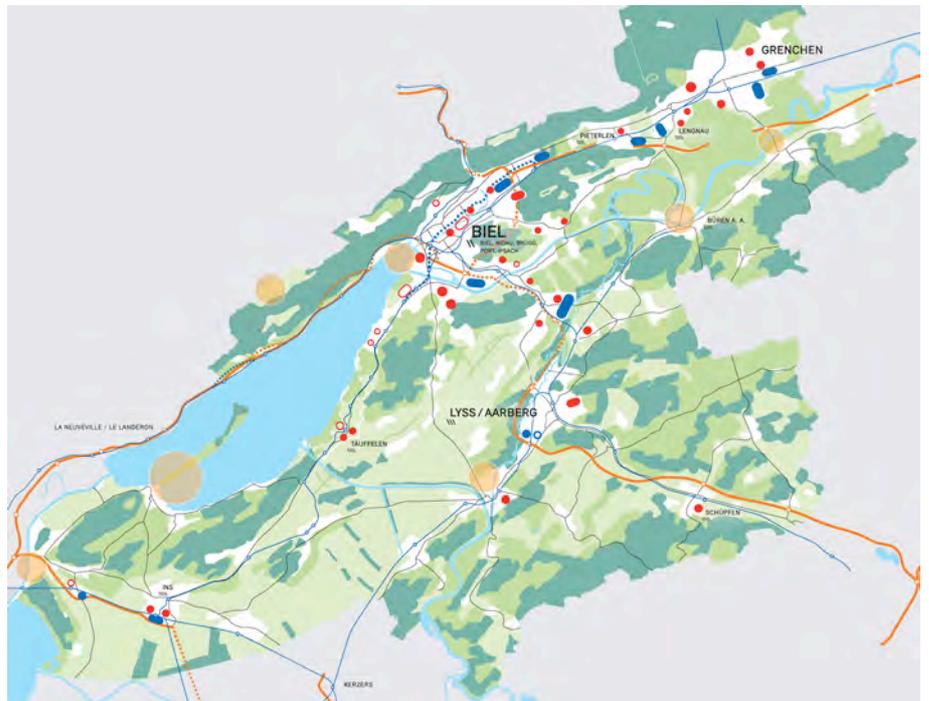


Décision

Rapport explicatif

Version française / Parties à caractère obligatoire



Décembre 2016

Mandant Association seeland.biel/bienne, c/o BHP Raumplan AG,
Fliederweg 10, 3000 Berne 14 T 031 388 60 60

Traitement R. Hartmann, secrétariat de l'Association seeland.biel/bienne
avec la collaboration de haag hähnle gmbh raumplanung städtebau
Rue Rechberger 5 2502 Bienne
T 032 323 83 78

Sommaire

0. Introduction	Page 1
1. Études de base Urbanisation et transports	
1.1 État réel pour l'ensemble de la région	
1.1.1 Contexte prééminent	
1.1.2 Structuration interne	
1.1.3 Population et économie	
1.1.4 Transports et mobilité	
1.2 État futur (scénario de référence) Ensemble de la région	
1.2.1 Population et économie	
1.2.2 Transports et mobilité	
1.3 État réel de l'agglomération	
1.3.1 Urbanisation, économie, paysages, environnement	
1.3.2 Transports et mobilité	
1.4 État futur (scénario de référence) Agglomération	
1.4.1 Urbanisation	
1.4.2 Transports et mobilité	
2. Analyse des points forts et faibles / Besoin d'agir	
2.1 Ensemble de la région	
2.1.1 Contexte prééminent	
2.1.2 Points forts et faibles	
2.1.3 Besoin d'agir: population et économie	
2.1.4 Besoin d'agir: développement du milieu bâti	
2.1.5 Besoin d'agir: transports et mobilité	
2.1.6 Besoin d'agir: agriculture et économie forestière	
2.1.7 Besoin d'agir: nature et paysages, ressources naturelles	
2.2 Points forts et faibles, besoin d'agir: Agglomération	
2.2.1 Milieu bâti / Paysages / Environnement	
2.2.2 Transports dans leur globalité	
2.2.3 Réseau routier et TIM	
2.2.4 Transports publics	
2.2.5 Mobilité douce	
3. Stratégie	7
3.1 Consignes et objectifs pour l'ensemble de la région	7
3.1.1 Études de base cantonales	7
3.1.2 Consignes de l'instrument de conduite	8
3.1.3 Objectifs pour l'ensemble de la région	8
3.2 Principes du développement spatial de l'ensemble de la région	13
3.3 Concepts de secteurs partiels hors agglomération	
3.3.1 Concept de secteur partiel Aarberg / Seeland oriental	
3.3.2 Concept de secteur partiel Anet / Cerlier	
3.3.3 Concept de secteur partiel Granges / Büren	
3.3.4 Concept de secteur partiel Rive gauche du lac de Bienne	
3.4 Stratégie de l'agglomération	19
3.4.1 Objectifs et orientations pour le développement de l'agglomération	19
3.4.2 Image d'avenir de l'agglomération	23
3.4.3 Stratégies partielles « Trafic »	26
3.5 Concepts de secteurs partiels - Agglomération	
3.5.1 Secteur partiel 1, Bienne, Evilard, Nidau	
3.5.2 Secteur partiel 2, Perles, Longeau	
3.5.3 Secteur partiel 3, Orpond, Safnern, Montménil, Schwadernau, Scheuren	
3.5.4 Secteur partiel 4, Brügg, Aegerten, Studen, Port	
3.5.5 Secteur partiel 5, Port, Bellmond, Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen, Täuffelen-Gerolfingen, Tüscherz-Alfermée	
3.5.6 Secteur partiel 6, Lyss – Busswil, Worben	
4. Mesures	
4.1 Mise en œuvre de la stratégie de l'agglomération	
4.2 Commentaires des fiches de mesures	
4.2.1 Urbanisation	
4.2.2 Transports	
4.2.3 Paysages	
4.2.4 Controlling	
4.3 Appréciation des mesures et fixation des priorités	
4.3.1 Appréciation des mesures	
4.3.2 Fixation des priorités dans le domaine des transports	
4.4 Coût des mesures du projet d'agglomération	

Appendice: tableau de l'agglomération biennoise

Parties à caractère obligatoire /traduits en français:

- Annexes**
- Annexe 1: Réserves de terrains à bâtir et qualité de la desserte TP
 - Annexe 2: Réseau routier régional; état réel 2007
 - Annexe 3: Réseau routier régional; charge de trafic 2007
 - Annexe 4: Réseau TP et densité de l'offre les jours ouvrables de jour, état réel 2012
 - Annexe 5: Transports publics, charge de trafic 2007
 - Annexe 6: Réseau du trafic cycliste, état réel
 - Annexe 7: Réseau routier régional de base, états 2020/2030
 - Annexe 8: Mesures d'accompagnement en matière de circulation MaC
Vue d'ensemble des tronçons de routes
 - Annexe 9: Mesures d'accompagnement en matière de circulation MaC
Concept sommaire – Structure du réseau routier 2030
 - Annexe 10: Réseau routier régional, charge de trafic 2020
 - Annexe 11: Réseau routier régional, charge de trafic 2030
 - Annexe 12: Réseau routier régional, développement du trafic 2007-2030
 - Annexe 13: Réseau TP et densité de l'offre selon Concept d'offres 2014-
2017, de jour les jours ouvrables
 - Annexe 14: Transports publics, charge de trafic 2030
 - Annexe 15: Points faibles: trafic individuel motorisé (TIM)
 - Annexe 16: Points faibles: transports publics 2012
 - Annexe 17: Points faibles: mobilité douce
 - Annexe 18: Stratégie partielle: trafic individuel motorisé (TIM)
 - Annexe 19: Stratégie partielle: transports publics
 - Annexe 20: Stratégie partielle : trafic cycliste et itinéraires cyclables 2030
 - Annexe 21: Infrastructure – Mesures de réalisation 2011 – 2026

Remarques d'approbation :

Remarques signée voir version allemande

Procédure de participation d'avril à juin 2015

Examen préalable du 31 mars 2016

Décidé par l'Assemblée des membres de la région d'aménagement
seeland.biel/bienne le 7 décembre 2016

Président: Max Wolf

Directeur: Thomas Berz

Exactitude des indications certifiée par:

Bienne, le 8 décembre 2016

Le directeur: Thomas Berz

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

0. Introduction

Mandat cantonal d'élaboration des CRTU

Conformément à la Stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale (SACR), le Canton de Berne a commencé dès juin 1999 l'élaboration des Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU): dans les périmètres des conférences régionales désignées, les organisations compétentes élaborent des plans directeurs régionaux devant garantir l'harmonisation du futur développement de l'urbanisation et des transports. Les CRTU englobent les projets d'agglomération respectifs

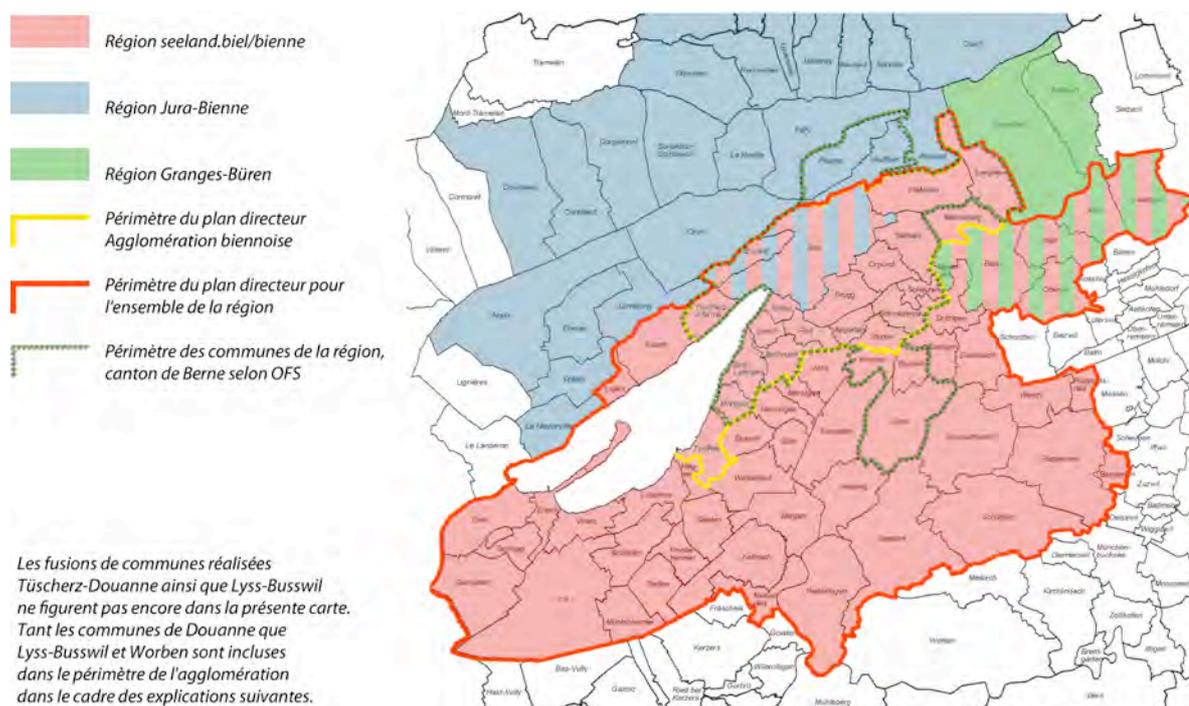
Procédure dans la région Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois

Les régions actuelles seeland.biel/bienne, Granges-Büren (partie bernoise), Jura-Bienne et Centre-Jura (partie bernoise) font partie du périmètre de la Conférence régionale Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois (cf. plan). Le Canton de Berne et les régions concernées ont convenu que les projets de CRTU de 1^{re} génération pour les régions seeland.biel/bienne, d'une part, et Jura bernois, d'autre part, seraient élaborés séparément. Une organisation de projet de rang supérieur comprenant des représentations de toutes les parties a veillé à une procédure coordonnée sous la direction du Canton. Les projets CRTU de 2^e génération ont également été élaborés séparément.

Procédure dans le périmètre de planification seeland.biel/bienne / Granges-Büren

En tant que développement du projet d'agglomération de 1^{re} génération, le Plan directeur «Urbanisation et transports» a été élaboré dès les années 2007 – 2009 pour l'agglomération biennoise. Il a ensuite été adopté le 21 juin 2010 par la Conférence «Agglomération biennoise», puis approuvé par le Canton le 3 mai 2011. Le plan directeur pour le reste de la région (Plan directeur pour l'ensemble de la région) a été élaboré séparément et regroupé avec le plan directeur de l'agglomération biennoise, puis approuvé en juin 2012 par l'Assemblée des membres. Le présent Plan directeur / CRTU de 2^e génération, avec le projet d'agglomération de 3^e génération intégré, s'appuie sur la version de 2012.

Le Plan directeur / CRTU Bienne-Seeland englobe les membres intégraux et les membres doubles de l'Association seeland.biel/bienne. Les communes soleuroises de Granges et Bettlach, membres du GPR Granges-Büren, ont été intégrées dans les réflexions d'ordre conceptionnel. Celles-ci ne sont toutefois pas contraignantes pour le Canton de Soleure.



Les consignes cantonales sont mises en œuvre dans le plan directeur / CRTU Bienne-Seeland. Cette désignation souligne qu'hormis l'urbanisation et les transports, il comprend d'autres thèmes tels que paysages, tourisme, énergie, etc.

Participation garantie

Le plan directeur / CRTU de 2^e génération a été élaboré de nouveau en coopération avec les communes et des organes cantonaux. Plusieurs ateliers de travail semi-régionaux ont ainsi été organisés. En outre, dans le cadre des procédures de participation, les communes ont eu l'occasion de s'exprimer sur les résultats. L'élaboration du plan directeur / CRTU a été accompagnée par les organes de direction compétents (Conférence régionale «Agglomération biennoise», Conférence «Aménagement du territoire et paysages»).

Intégration du projet d'agglomération Bienne/Lyss

Le projet d'agglomération est intégré dans le plan directeur / CRTU Bienne-Seeland. Depuis le projet d'agglomération de 2^e génération, les communes de Lyss et de Worben sont également rattachées au périmètre de l'agglomération, étant donné qu'elles sont également habilitées à percevoir des contributions du fonds d'infrastructure de la Confédération. La commune de Schüpfen fait partie de l'agglomération de Berne et est habilitée également à percevoir des contributions. Les deux communes de Plagne et Vauffelin, qui font également partie du périmètre OFS de l'agglomération biennoise, font l'objet de la CRTU du Jura bernois et ne sont donc pas prises en compte dans le présent plan directeur.

Pour être reconnu comme projet d'agglomération, le plan directeur doit satisfaire à certaines exigences de la Confédération. Les mesures doivent découler ainsi du «fil rouge», à savoir Analyse – Besoin d'agir – Objectifs / Stratégie / Perspectives. Cela suppose que ces thèmes ont été traités en profondeur par rapport au reste de la région. Avec la subdivision des chapitres principaux en sous-chapitres respectifs «Ensemble de la région» et «Agglomération (Périmètre OFS)» ainsi qu'avec des plans en annexe pour l'agglomération, cette exigence est satisfaite. Les lacunes mentionnées dans le rapport d'examen de la Confédération relatif au projet d'agglomération de 2^e génération ont été comblées autant que possible.

Caractère obligatoire pour les autorités

Le Plan directeur / CRTU Bienne-Seeland est subdivisé en trois parties: rapport explicatif, fiches de mesures, vue d'ensemble. Le plan directeur revêtira un caractère obligatoire pour les autorités après son adoption par l'Assemblée des membres de l'Association seeland.biel/bienne et son approbation par le Canton. Les éléments suivants seront ainsi contraignants :

Rapport explicatif (les textes à caractère obligatoire sont encadrés):

- Chap. 3.1.3 Objectifs pour l'ensemble de la région
- Chap. 3.2 Principes du développement spatial
- Chap. 3.3 Stratégie de l'agglomération

Fiches de mesures (rapport séparé)
Vue d'ensemble à l'échelle 1:35'000

Structuration du présent rapport

Le présent rapport est conçu conformément aux consignes cantonales relatives aux CRTU et comprend les parties suivantes:

- 1) Études de base en matière d'urbanisation et de transports
- 2) Analyse «points forts / points faibles» et besoin d'agir
- 3) Stratégie (objectifs, principes du développement spatial, conception des régions partielles)
- 4) Mesures et état de la mise en œuvre

Études de base importantes du plan directeur pour l'ensemble de la région

Le plan directeur pour l'ensemble de la région en tant que vaste instrument de coordination

Le plan directeur / CRTU doit être conçu comme un instrument unique pour tous les thèmes importants en matière d'aménagement du territoire et servir d'instrument de coordination pour les communes, la région et le Canton. Il doit donc prendre en compte toutes les études de base et toutes les planifications importantes.

Études de base cantonales

Le plan directeur cantonal, la stratégie en matière de croissance ainsi que la stratégie de mobilité globale constituent des consignes cantonales à caractère obligatoire pour le plan directeur de l'ensemble de la région. En outre, le Canton a élaboré des lignes directrices contraignantes pour l'élaboration des CRTU (Manuel, consignes, recommandations pour la présentation).

Il convient aussi de tenir compte d'autres études de base spécifiques telles que le plan sectoriel pour le trafic cycliste, le projet de construction des routes, l'arrêté sur l'offre de transports publics et le crédit-cadre d'investissement, les plans forestiers, la conception de l'évolution du paysage, etc.

Instruments régionaux existants

Le cadre ainsi que les fiches de mesures de l'Instrument de conduite pour la région s.b/b servent de consignes à caractère obligatoire pour le plan directeur régional.

Les deux plans directeurs des régions regroupés dans l'Association seeland.biel/bienne, à savoir Bienne-Seeland et Cerlier-est, seront abrogés avec l'entrée en vigueur du Plan directeur / CRTU Bienne-Seeland. En raison de l'examen préalable, les contenus inhérents aux entités paysagères de ces deux plans directeurs sont demeurés valables dans le Plan directeur / CRTU de 1^{re} génération, mais seront désormais définitivement abrogés avec le Plan directeur / CRTU de 2^e génération.

Actuellement en vigueur, le Plan directeur semi-régional «Rive gauche du lac de Bienne» et le Plan directeur des projets générant une importante fréquentation ont été intégrés dans le plan directeur / CRTU de 1^{re} génération, alors que le plan directeur «Planification coordonnée Lyss-Busswil KLB» n'est pas intégré tel quel, mais dans son contenu fondamental.

Les contenus importants du Schéma d'offre pour les transports publics 2014-2017 et 2018-2021 de la CRT 1 seront intégrés dans le plan directeur pour l'ensemble de la région.

D'autres études de base telles que la Conception d'évolution du paysage (CEP) pour le Seeland ou le concept «Urbanisation et transports» du GPR Granges-Büren seront pris en compte lors de l'élaboration du plan directeur.

Plan directeur EDT

L'élaboration du plan directeur EDT (extraction de matériaux, décharges et transports) a eu lieu parallèlement et de manière coordonnée avec le Plan directeur CRTU de 1^{re} génération. Le plan directeur EDT a été adopté par l'Assemblée des membres en même temps que le plan directeur / CRTU de 1^{re} génération. Les emplacements des sites d'extraction et de décharges découlant du plan directeur EDT sont indiqués sous forme de références dans la carte du plan directeur / CRTU. Les réflexions y afférentes sont fixées dans le dossier EDT.

Nouvelle politique régionale NPR

Les projets de mise en œuvre de la nouvelle politique régionale NPR (Développement de l'offre touristique du Seeland, Soins intégrés du paysage Bienne-Seeland) sont pris en compte dans l'élaboration du plan directeur, voire même repris en partie.

Études de base spécifiques

Diverses études spécifiques ont été réalisées à titre d'études de base en vue du plan directeur (CRTU 1^{re} génération) pour l'ensemble de la région. Les résultats ont été pris en compte dans le présent document.

- Population et économie (Hornung Wirtschafts- et Sozialstudien, 19 février 2009)
- Paysage, agriculture et ressources (Iseli&Bösiger / alnus, 23 mars 2009)
- Des analyses et études de base approfondies ont été réalisées en 2003/04 en relation avec le projet d'agglomération biennoise (évaluations, croissance démographique et évolution des pendulaires).

Les contenus pour l'agglomération de Lyss ont été traités dans le cadre de la révision courante de la planification sectorielle pour le plan directeur / CRTU Bienne-Seeland (Loupe Lyss, ecoptima 24 novembre 2010).

Mise à jour et modification du plan directeur / CRTU

Le Plan directeur / CRTU doit être mis à jour à un rythme quadriennal, ce qui tient compte de la cadence quadriennale des projets d'agglomération et permet, si besoin, d'adapter en temps utile les contenus du plan directeur à l'évolution actuelle.

Des modifications du plan directeur sont également possibles en dehors de la mise à jour ordinaire (à un rythme quadriennal). L'Assemblée des membres est compétente pour des modifications ordinaires. Le Comité directeur décide de modifications mineures. Une modification est considérée comme mineure quand

- une participation a déjà eu lieu concernant le contenu,
- il s'agit de plus petites modifications d'importance spatiale secondaire,
- un nouveau projet doit être intégré comme information préalable,
- lors d'un passage d'une coordination en cours à une coordination réglée, si les points à clarifier figurent dans le plan directeur (fiche de mesure).

La région et l'OACOT clarifient à chaque fois, au cas par cas, si une modification mineure peut être appliquée. Des modifications mineures sont également assujetties à l'examen préalable et à l'approbation du Canton.

Remarques concernant le Plan directeur / CRTU de 2^e génération, resp. le projet d'agglomération de 3^e génération

Modifications essentielles par rapport au plan directeur / CRTU de 1^{re} génération

En raison des moyens limités, et du bref laps de temps depuis l'entrée en vigueur du Plan directeur / CRTU de 1^{re} génération, le remaniement est réduit au strict nécessaire, mais des compléments sont apportés conformément au rapport d'examen de la Confédération. Il convient de mentionner les éléments suivants:

- Partie explicative: mise à jour des chiffres concernant la population, les personnes actives et les réserves de terrains à bâtir ainsi que compléments relatifs aux accidents.
- Partie explicative contraignante pour les autorités: stratégie d'agglomération, stratégies partielles en matière de transports.
- Mesures: mise à jour; refonte des contenus relatifs à la protection des paysages, à la limitation de l'urbanisation ; fiches de mesures supplémentaires concernant le trafic.
- Carte: mise à jour; refonte des contenus relatifs à la protection des paysages, à la limitation de l'urbanisation.

Rapport avec le Plan directeur cantonal

La procédure de participation relative au Plan directeur cantonal a eu lieu durant l'élaboration du projet d'agglomération de 3^e génération, resp. du Plan directeur / CRTU de 2^e génération. Le Plan directeur cantonal est adapté aux nécessités de la Loi révisée sur l'aménagement du territoire et présente quelques renforcements, notamment dans le domaine de l'urbanisation et de la protection des surfaces d'assolement. Le Plan directeur cantonal a été approuvé par le Conseil-exécutif en septembre 2015. Les répercussions essentielles du plan directeur sont pris en considération dans le Plan directeur/CRTU Bienne-Seeland.

Mise en œuvre du projet d'agglomération de 1^e et 2^e générations

Pour le projet d'agglomération de 3^e génération, la Confédération exige des indications sur l'état de la mise en œuvre des projets d'agglomération de 1^e et 2^e générations. Il en est tenu compte au chapitre 4.2 «Commentaires des fiches de mesures». De la même façon, les mesures déjà réalisées sont mentionnées en lieu et place appropriés. Globalement, les communes et le Canton ont déployé de grands efforts pour mettre en œuvre le projet d'agglomération de 1^e génération.

Toutefois, le traitement des séries de mesures s'est avéré extrêmement ardu, de sorte qu'aucun accord de financement n'a pu être conclu jusqu'à fin 2014 concernant les séries de mesures. Grâce aux autorisations de l'OFROU pour une construction anticipée, divers projets prêts à être construits ont pu toutefois être réalisés. C'est ainsi que diverses mesures liées à la mobilité douce et à la priorité donnée aux bus ainsi que l'arrêt CFF aux Champs-de-Boujean à Bienne ont pu être réalisés ou sont en cours de construction. Les mesures dans le domaine de l'urbanisation sont fixées à plus long terme et nécessitent du temps jusqu'à leur mise en œuvre. Ici, le changement de paradigmes introduit avec la révision de la LAT et du Plan directeur cantonal permettra à l'avenir de soutenir plus fortement l'urbanisation dite interne visée dans le projet d'agglomération.

Il n'est pas encore possible à ce jour de s'exprimer sur la mise en œuvre du projet d'agglomération de 2^e génération, étant donné que l'accord de prestations ne sera signé qu'au printemps 2015 avec la Confédération et le Canton de Berne. Les données détaillées sur les mesures individuelles sont contenues dans le tableau séparé «Compte rendu de mise en œuvre».

3. Stratégie

3.1 Consignes et objectifs pour l'ensemble de la région

3.1.1 Études de base cantonales

*Consignes basées
sur le Plan directeur cantonal*

En tant qu'instrument de coordination pour la mise en œuvre des stratégies cantonales ayant des effets sur l'organisation du territoire, le Plan directeur cantonal fixe, entre autres, des consignes pour les activités de l'Association seeland.biel/bienne. Dans ce contexte, il convient en particulier de tenir compte des points suivants:

- mesures axées sur une gestion économe des sols et une urbanisation interne destinées à déterminer les besoins en terrains à bâtir, à séparer des territoires à habitat dispersé et des zones de hameaux;
- mesures destinées à harmoniser le développement des transports et du milieu bâti (desserte par les transports publics), projets de transports de rang supérieur tels que double voie ferrée à Gléresse et contournement autoroutier de Bienne (A5), intégration des liaisons routières T6, T10 et T22 dans le réseau de base des routes fédérales (mise en attente provisoire);
- fixation de la structure de centralisation cantonale (Bienne en tant que centre cantonal, Lyss/Aarberg en tant que centre régional d'importance cantonale), désignation de pôles de développement cantonaux PDC (Masterplan Biel/Bienne, Champs-de-Boujean à Bienne, gare de Lyss, Lyss Grien sud, Studen); zone stratégique d'activités Bienne/Perles (information préalable);
- mesures destinées à supprimer les obstacles aux déplacements de la faune, à créer des réserves forestières ainsi qu'à préserver et à valoriser les cours d'eau;
- mesures destinées à encourager la création de parcs régionaux.

Le Plan directeur cantonal tient compte d'exigences régionales spécifiques au moyen de fiches de mesures visant à encourager la coopération régionale dans l'espace Bienne – Seeland - Pied sud du Jura – Jura bernois, le développement du potentiel touristique dans la région des Trois-Lacs et l'assainissement de la rive gauche du lac de Bienne.

Le Plan directeur cantonal mis à jour (en vigueur depuis septembre 2015) sera pris en considération. Les effets s'appliquant aux régions résultent en particulier du Projet de territoire et du classement des communes en types d'espace (mesure CO2), ainsi que des réglementations adaptées sur l'évaluation du besoin de terrain à bâtir pour l'habitat (mesure A01).

*Consignes basées
sur le Manuel CRTU*

Hormis une série d'exigences générales stipulées dans le Manuel CRTU, les consignes cantonales des mandats d'exécution et d'examen s'appliquent à toutes les régions. Pour ce qui est des aspects de l'urbanisation, il convient de tenir compte des mandats d'exécution suivants:

- définir le quatrième niveau de centres (réalisé dans le Plan directeur / CRTU de 1^{re} génération);
- délimiter des zones à bâtir d'importance supra-locale;
- fixer des pôles destinés au logement et aux activités;
- prévoir des secteurs prioritaires pour la nature et le paysage (1^{re} génération).

Des thèmes tels que les zones prioritaires pour l'urbanisation régionale, la compensation interrégionale de surfaces urbanisées (2^e génération : mandat d'exécution), les structures de restructuration et de densification (2^e génération : mandat d'exécution), constituent des mandats d'examen facultatifs.

En relation avec le thème des transports, il convient de tenir compte des mandats d'exécution suivants:

- points faibles des transports publics liés à la route;
- Prise en compte de l'analyse des points faibles du Canton pour le réseau routier (2^e génération).
- Détermination du besoin d'agir pour la circulation cycliste quotidienne (2^e génération).

Des mandats d'examen (1^{re} génération) concernent les sites pour les parkings de dissuasion P+R et B+R, concept de marketing pour la mobilité combinée, trafic cycliste et piétonnier dans les régions touristiques et les zones de détente. Mandat d'examen supplémentaire de 2^e génération : besoin d'agir sur le réseau communal.

3.1.2 Consignes de l'Instrument de conduite

Cadre des objectifs de l'Instrument de conduite

Les contenus suivants de l'Instrument de conduite (cadre des objectifs et mesures) élaboré par l'Association s.b/b sont déterminants pour le plan directeur régional:

- desserte de la région améliorée grâce à l'extension des réseaux routier et ferroviaire de rang supérieur;
- exploitation optimale des zones à bâtir existantes et concentration des zones de nouveaux lotissements à des endroits bien desservis et harmonisés avec le milieu bâti existant;
- conservation de la valeur élevée du paysage en tant que facteur de régénération et de détente, soutien des offres de transports respectueux de l'environnement et encouragement des sources d'énergie renouvelables et indigènes;
- optimisation de l'offre en matière de formation, de sport et de loisirs;
- conservation et mise en valeur des paysages et des monuments culturels marquants dans la région.

3.1.3 Objectifs pour l'ensemble de la région

Les objectifs suivants tiennent compte des consignes susmentionnées du Canton et de la région (Instrument de conduite) ainsi que du besoin d'agir. Ils servent de directives à caractère obligatoire pour le Plan directeur / CRTU Bienne-Seeland.

Renforcement des atouts de la région

Il s'agit de valoriser et d'améliorer les qualités du site telles que la desserte par les moyens de transport, le bilinguisme, l'urbanisation, la qualité de l'habitat et des paysages. Le potentiel touristique du Pays des Trois-Lacs doit être exploité de manière optimale et les relations avec le Jura bernois doivent être renforcées. Les centres régionaux (Bienne, Granges, Lyss) doivent être intégrés dans le réseau des villes de rang supérieur.

Coopération interrégionale

Il faut s'efforcer de répartir les tâches et les rôles entre les secteurs partiels en tenant compte de leurs points forts spécifiques, d'une meilleure compensation des atouts et des inconvénients ainsi que de l'exploitation de synergies.

Croissance démographique

En se basant sur le Plan directeur cantonal révisé, il est fixé pour objectif une croissance démographique de 9% pour l'ensemble de la région. Les facteurs de développement par type de communes résultant du besoin de terrains à bâtir pour l'habitat (mesures A01) sont utilisés pour la fixation des objectifs de développement démographique 2012 – 2030. Selon le tableau ci-dessous, il en résulte les objectifs démographiques suivants par espace partiel.

Un défi consistera ici à diriger la croissance démographique sur des endroits judicieux au sein des secteurs partiels (pôles de développement et communes à stabiliser).

Espace partiel	Population 2012	Population 2030	Croissance 2012-2030	Croissance % 2012-2030
Agglomération Bienne/Lyss	113'100	125'100	12'000	11%
Anet / Cerlier	11'900	12'600	700	6%
Aarberg / Seeland oriental	31'200	33'000	1'800	6%
Espace Büren	9'000	9'600	600	6%
Total	165'200	180'300	15'100	9%

Tableau « Objectifs démographiques 2012 – 2030 » (chiffres arrondis)

Évolution des places de travail

Le plan directeur / CRTU doit permettre de garantir le remplacement de places de travail perdues par suite de restructurations par de nouvelles places. En accord avec la stratégie de croissance du Canton, le but est également d'augmenter le nombre de places de travail dans la région.

Les mêmes facteurs de de croissance (différenciés selon les espaces partiels) que pour les objectifs de population sont visés en tant qu'objectifs quantitatifs; le nombre de salariés doit croître de 9% dans l'ensemble de la région, soit de 86'000 à 94'000. Les taux de croissance suivants sont repartis entre les espaces partiels (chiffres arrondis) :

Agglomération Bienne / Lyss (2012 : 64'000) : + 7'000

Anet / Cerlier (2012 : 6'000) : + 400

Aarberg / Seeland oriental (2012 : 12'000): + 700

Espace Büren (2011 : 3'700 : + 300

Les chiffres sont basés sur la méthode STATENT utilisée depuis 2011. Il s'agit du total des salariés, le chiffre correspond à 0,78 en équivalents temps plein.

Cela signifie qu'il faut mettre à disposition des bâtiments et des terrains à bâtir aux endroits présentant des conditions préalables optimales, compte tenu du fait qu'il manque des terrains, en particulier pour des entreprises ayant besoin de 5 à 10 hectares. Il faut aussi permettre aux entreprises déjà implantées et à l'industrie locale de procéder aux rénovations et aux extensions requises de leurs exploitations, de même qu'il convient de créer des conditions-cadre satisfaisantes et de nouvelles sources de revenus dans le domaine agricole et forestier. Une meilleure exploitation du potentiel touristique et une commercialisation accrue de produits indigènes doivent y contribuer.

Évolution du milieu bâti

L'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti existant, dite urbanisation interne, est au premier plan. Cela signifie que l'affectation des réserves de terrains à bâtir existantes et les potentiels de densité ont la priorité sur les nouvelles mises en zone. À long terme, des pôles de développement appropriés, et en partie nouveaux, pour le travail, l'approvisionnement et le logement, doivent permettre de créer les conditions préalables nécessaires au développement durable de la région. L'évolution du milieu bâti, c'est-à-dire l'urbanisation, doit être pilotée de manière ciblée à court et moyen terme et adaptée aux capacités et aux étapes de réalisation des infrastructures de transports. La qualité du milieu bâti ainsi que l'offre de loisirs et de détente de proximité doivent être notamment améliorées au cœur de l'agglomération.

*Promotion ciblée
de pôles d'habitation*

- Dans l'intérêt du développement concentré du milieu bâti, l'urbanisation et la croissance démographique sont à diriger sur l'agglomération biennoise et les centres semi-régionaux de Lyss/Aarberg et Anet ainsi que sur les secteurs bien desservis le long des axes de développement cantonaux (Berne-Bienne-Granges) et régionaux. Il faut créer les capacités requises pour la construction de logements dans ces zones. La région seeland.biel/bienne mise sur la volonté des communes concernées de mettre à disposition les capacités nécessaires à la construction de logements par des mesures de densification ainsi que par des mises en zones et des modifications de zones.
- Les communes situées hors des zones prioritaires pour le développement du milieu bâti doivent pouvoir se développer conformément à la marge de manœuvre fournie par le Plan directeur cantonal pour mesurer le besoin de terrains à bâtir. Dans ces communes, il faut au minimum stabiliser l'effectif de la population.
- La région s'efforce de prendre des mesures de compensation en faveur de communes situées en dehors des zones prioritaires de développement du milieu bâti.
- Le besoin de logements nécessaires pour atteindre la croissance démographique visée doit être couvert le plus possible par la densification du milieu bâti existant ainsi que par une construction de terrains non bâtis préservant les sols.

*Renforcement
des atouts économiques*

- En accord avec le Plan directeur cantonal et la stratégie de croissance du Canton, l'augmentation du nombre de places de travail doit surtout avoir lieu le long de l'axe de développement Berne-Bienne-Granges (Soleure), les secteurs d'Anet et de Büren étant au premier plan en tant que sites complémentaires. Dans ces zones, il faut créer une offre suffisante de bâtiments et de terrains à bâtir pour l'industrie, l'artisanat et le secteur tertiaire. Dans les autres communes, le but visé est de créer les conditions préalables requises pour garder les entreprises existantes.
- Des zones de travail d'importance (supra)régionale doivent être créées pour les entreprises ayant besoin de surfaces de terrains de 5 à 10 hectares, et ce, sur l'axe de développement Berne-Bienne-Granges. De tels efforts doivent être coordonnés avec les régions voisines et les cantons limitrophes.
- La région favorise l'implantation d'instituts de formation et de recherche de haut niveau, d'une école internationale ainsi que d'entreprises technologiques de pointe au potentiel innovant élevé. Il faut procéder à la planification requise pour garantir des emplacements ad hoc.

Densification et mise en valeur des structures existantes du milieu bâti

Promotion d'infrastructures de transports supportables pour la ville

Préservation et renforcement de l'agriculture et de l'économie forestière

- Le grand besoin d'assainissement de logements attendu pour ces prochaines années ainsi que le changement de génération en forte hausse à l'avenir dans le domaine du logement offrent la chance de procéder à une densification du milieu bâti et de couvrir une partie du besoin de logements supplémentaires grâce à l'assainissement de bâtiments. Cela vaut surtout pour l'agglomération biennoise et les centres semi-régionaux. Lors de la densification du milieu bâti, il faut veiller à en préserver la qualité, voire à l'améliorer là où cela s'avère nécessaire. Des surfaces pour le travail doivent être aussi être créées par la densification de zones existantes.
- Le renforcement du pouvoir d'attrait du cœur de l'agglomération et des centres de quartiers et de lieux importants au plan régional doit être soutenu par des mesures de mise en valeur. Avec les grands distributeurs existants, le besoin de centres d'achat décentralisés est déjà couvert.
- Les qualités et les identités locales sont encouragées. Cela signifie en premier lieu la mise en valeur spatiale de zones centrales et d'espaces publics importants.
- Il faut améliorer la desserte routière et ferroviaire de rang supérieur interne à la région, à savoir par les moyens suivants :
 - achèvement du contournement autoroutier de Bienne par l'A5;
 - optimisation du raccordement de la région au réseau ferroviaire national;
 - optimisation des transports internes à la région sur l'axe est-ouest, surtout le transport sur route et le transport de marchandises (K22);
 - amélioration de la desserte par les transports publics, surtout par un axe TP continu entre la rive droite du lac de Bienne et la zone industrielle des Champs-de-Boujean.
- L'accessibilité doit être améliorée pour les endroits fortement fréquentés par le public dans la région tels que centres d'achat, instituts de formation, pôles d'activités et de logements, zones de détente, arrêts importants des transports publics, etc. par des mesures d'amélioration du trafic cycliste et piétonnier ainsi que par une offre suffisante de places de stationnement pour vélos.
- Au sein du milieu bâti, le confort et la sécurité de la mobilité douce et des personnes à mobilité réduite doivent être améliorées sur une grande échelle.
- La sécurité routière est améliorée par l'élimination systématique des points noirs.
- Il faut endiguer la perte croissante de terres cultivées, notamment en exploitant le potentiel de densification dans les zones urbaines existantes et par un mode de construction densifié lors de l'extension du milieu bâti. Les surfaces d'assolement ne sont sollicitées dans un but d'urbanisation que suite à une pesée des intérêts en jeu, notamment pour permettre le développement du milieu bâti aux endroits plus appropriés.
- Les conditions-cadre pour les exploitations agricoles et forestières doivent être améliorées dans la mesure du possible, surtout par l'assainissement du réseau de desserte, l'amélioration de la qualité des sols, la facilitation et le soutien d'activités lucratives annexes.
- Les prestations fournies par l'agriculture et l'économie forestière dans les domaines de la détente de proximité et des soins apportés aux paysages doivent être indemnisées de manière ad hoc.

*Mise en valeur
du paysage et des espaces
naturels*

- Les espaces verts dans et en dehors des zones urbanisées importantes tant pour la qualité de vie, les conditions de vie naturelles et la séparation spatiale sont conservés, mis en valeur et aménagés conformément à leur fonction.
- Les lacs et les cours d'eau constituent des éléments de liaison marquants au niveau spatial pour l'ensemble de la région. Les rives sont mises en valeur et rendues praticables, alors que le lien des zones urbaines et des paysages avec l'eau est renforcé.
- Les valeurs émotionnelles du paysage sont encouragées et renforcées dans la conscience de la population résidente et extérieure ainsi qu'exploitées à titre de potentiel pour la plus-value touristique.
- La diversité écologique dans les espaces vitaux existants est conservée, voire accrue. Les possibilités de valorisation écologique sont exploitées et des systèmes de mise en réseau sont étendus.

*Promotion des sources
d'énergie indigènes et
renouvelables*

Il faut viser un approvisionnement énergétique écologique axé sur le long terme. Pour cela, il faut garantir par une planification ad hoc des corridors de conduites et des sites appropriés pour des installations de production d'énergie. Dans la mesure où cela est possible et judicieux, il faut construire des conduites communes à l'approvisionnement en énergie et à la transmission de données.

3.2 Principes du développement spatial de l'ensemble de la région

Cf. représentation cartographique, p. 16

*Tâches
des principes du développement*

Les principes du développement spatial fixent les grandes lignes du développement régional et montrent leur attribution spatiale. Ils constituent l'étude de base pour la différenciation ultérieure et l'approfondissement dans les secteurs partiels. Ils englobent aussi les communes soleuroises de Granges et Bettlach de la région Granges-Büren. Ils ne revêtent un caractère obligatoire que pour la région seeland.biel/bienne (y c. les membres doubles du GPR Granges-Büren). Cela correspond fondamentalement au Projet de territoire du Canton de Berne.

*Idées directrices
pour l'ensemble de la région*

Les principes du développement spatial s'appuient sur les idées directrices suivantes :

- 1) La région seeland.biel/bienne encourage les aptitudes et qualités différentes de ses différents secteurs partiels, et fait surtout la distinction entre les zones urbanisées et rurales
- 2) Les secteurs développés se situent le long des principaux axes de transports, surtout des transports publics.
- 3) Le cœur de l'agglomération et les secteurs développés desservis par un réseau efficace de transports publics bénéficient d'un taux de croissance plus élevé que jusqu'à présent en matière de logements et d'activités.
- 4) Dans les espaces rurales, un développement de la population et des places de travail est visé en accord avec le Plan directeur cantonal. Par rapport à la tendance en vigueur jusqu'ici, l'on cherche à endiguer la croissance démographique et le nombre de places de travail dans les zones rurales. Le caractère agricole est préservé. La conservation des structures suppose un encouragement de la diversification agricole, de l'industrie locale et un développement modéré du cœur des cités (soutien des infrastructures techniques et sociales).
- 5) La diversité des grands espaces ruraux peu bâtis est préservée, voire même renforcée par la protection et la mise en valeur des secteurs importants aux plans écologique, culturel, historique et esthétique.
- 6) Les lignes de bus forment la base de la desserte par les transports publics. Cette base est renforcée par une extension des infrastructures, des cadences de passage accrues et la réalisation d'un axe de transports publics attrayant reliant la rive droite du lac de Biemme aux Champs-de-Boujean à Biemme (tram régional).
- 7) Des mesures ad hoc dans le domaine du trafic routier doivent contribuer à améliorer l'acceptation en milieu bâti (protection contre le bruit et la pollution de l'air, aménagement des espaces routiers, valorisation des zones centrales) ainsi que la sécurité et la coexistence de tous les usagers. Cela vaut surtout pour les zones très sollicitées dans l'agglomération, le long des rives droite et gauche du lac de Biemme et sur les tronçons Lyss-Chiètres et Lyss-Büren-Soleure.

*Idées directrices
pour l'agglomération*

Les idées directrices relatives au développement de l'agglomération sont caractérisées par les éléments suivants (cf. aussi chap. 3.4).

- Le cœur de l'agglomération continue à jouer un rôle porteur dans le développement des fonctions principales en termes d'habitat, de travail et d'événements.

- Les secteurs de développement sont principalement encouragés le long des axes bénéficiant de conditions de desserte potentiellement bonnes, eu égard surtout aux transports publics et du nouvel axe des TP prévu (tram régional). Cela concerne la rive droite du lac de Biemme ainsi que les axes en direction de Boujean, Granges et Lyss.
- Le lac, les grands paysages du Seeland ainsi que les pentes du Jura et les collines de la rive droite du lac de Biemme forment les éléments de référence essentiels pour la division de l'espace de l'agglomération.
- Les cours d'eau constituent les axes verts principaux dans et en dehors du milieu bâti, en particulier à titre d'espaces naturels et de détente. D'autres axes de liaison importants sont garantis entre les pentes du Jura et les unités paysagères au sud.

Conception des principes de développement

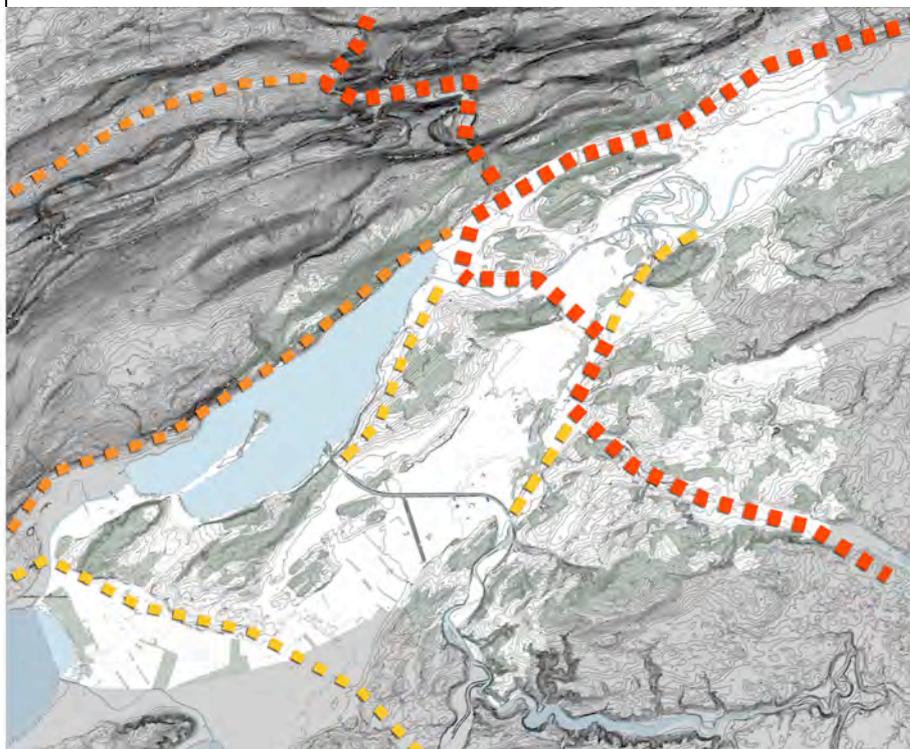
Les principes de développement distinguent les secteurs partiels déterminants pour le développement spatial et leur attribuent des tâches conformes à leur particularité.

a) Espaces de développement

Les axes de développement et de liaison fixés dans le (précédent) plan directeur cantonal (et dans les consignes d'élaboration des CRTU) sont repris. Ils sont complétés par des axes de développement régionaux résultant de la structure traditionnelle des villages et des infrastructures de transports existantes. Dans le périmètre régional, les axes Lyss/Aarberg-Büren, Biemme-Täuffelen et Chiètres-Anet-Neuchâtel sont les plus importants.

Les axes de développement englobent les sites prédestinés pour un développement prioritaire du milieu bâti. L'on distingue entre pôles pour une affectation mixte et l'habitat et pôles d'activités.

- ■ ■ Axes de développement cantonaux
- ■ ■ Axes de liaison cantonaux
- ■ ■ Axes de développement régionaux



b) Réseau de centres, points forts spatiaux de la région

Hormis les centres fixés dans le plan directeur cantonal tels que Bienne (centre cantonal de niveau 2) et Lyss/Aarberg (centre régional d'importance cantonale de niveau 3), d'autres pôles régionaux sont fixés en tant que centres de niveau 4. Ce qui est déterminant est l'importance en tant que pôle d'activités, l'offre de services, la desserte par les transports publics et l'appartenance à un axe de développement.

Il en résulte le réseau de centres suivant:

- Centre cantonal: Bienne (Bienne, Brügg, Nidau; communes proposées en plus: Ipsach, Port)
- Centres régionaux d'importance cantonale: Lyss/Aarberg et Granges (y c. Longeau)
- Centres semi-régionaux (pôles de niveau 4): Studen, Perles, Orpond, Täuffelen, Büren, Schüpfen, Anet ainsi que La Neuveville/Le Landeron

c) Espace rural

L'espace rural divisé par sa topographie, ses cours d'eau et ses forêts et caractéristique de la région constitue le lieu d'une multitude d'exigences liées à l'agriculture, à l'extension du milieu bâti, à la protection du paysage et de la nature et enfin aux activités de loisirs et de détente.

Au premier plan, on trouve:

- les secteurs pour lesquels il existe un intérêt prioritaire à leur conservation et à leur mise en valeur en raison de leurs qualités aux plans paysager, historique et culturel, et écologique (distracts sur la carte du plan directeur en tant que zones de protection du paysage A et B). La rive gauche du lac de Bienne revêt ici une importance suprarégionale au vu de son classement en tant que paysage d'importance nationale inscrit à l'IFP;
- les secteurs ayant une valeur limitée quant aux exigences en matière de protection de la nature et du paysage et bénéficiant d'une plus grande marge de manœuvre quant aux besoins changeants de l'agriculture (pas séparés spécialement sur la carte du plan directeur);
- des hameaux et des groupes de bâtiments marquants pour le paysage et devant être conservés en l'état.

d) Limiter l'extension du milieu bâti

L'extension du milieu bâti dans les zones agricoles et les zones de grande valeur paysagère est limitée. Cela est garanti soit par l'élimination des zones paysagères protégées A et B ou par des lignes de délimitation des zones de milieux bâtis dans la carte du plan directeur. Les limitations des milieux bâtis sont bien à aménager.

e) Tourisme / Loisirs / Détente

Tant les rives des lacs et des cours d'eau que le secteur situé à la limite régionale le long de la première chaîne du Jura constituent des éléments essentiels pour le tourisme et les loisirs. Les secteurs suivants sont prioritaires pour les équipements et les installations: baie inférieure du lac (Bienne / Nidau / Ipsach / Sutz-Lattrigen), baie supérieure du lac (Cerlier / Fenil / Locras /Le Landeron / La Neuveville), les vignobles de la rive gauche du lac de Bienne, les collines limitrophes de la montagne de Douanne ainsi que les secteurs situés au bord du canal de la Thielle (Champion) et de l'Aar (Aarberg, Büren, Arch).

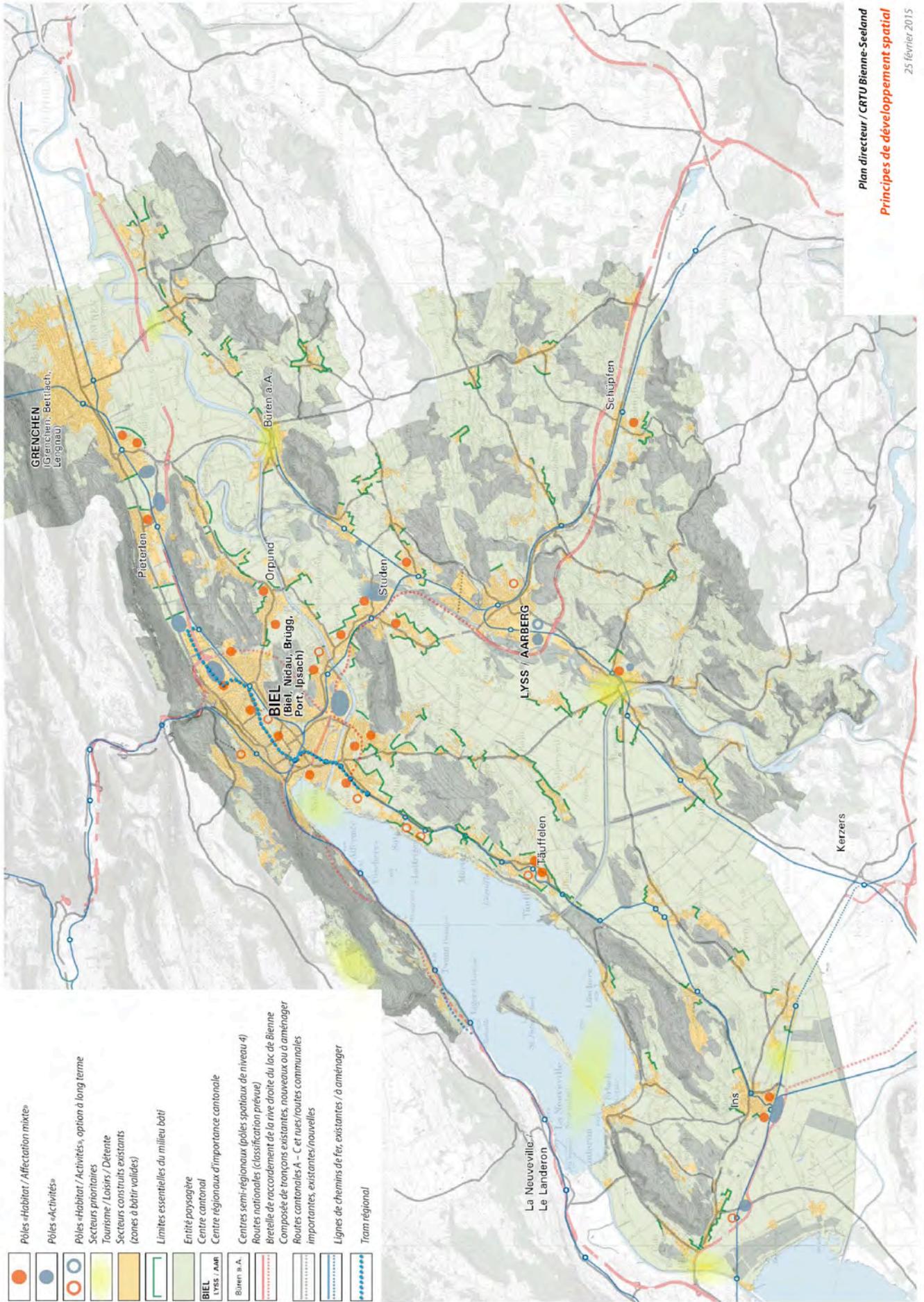
f) Offre de transports

Concernant le réseau routier, les projets suivants sont au premier plan:

- achèvement du contournement autoroutier (A5) de Bienne, y compris la bretelle de raccordement de la rive droite du lac de Bienne, la jonction d'Orpond et lesdites mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) destinées à délester le réseau routier régional;
- assainissement de l'A5 sur la rive gauche du lac de Bienne;
- aménagement de la T6 en prévision de sa prise en charge par la Confédération sur le tronçon Brügg-Lyss (y c. aménagement et déplacement de la jonction de Studen);
- Nouvelle desserte de la zone industrielle Lyss nord grâce au raccordement avec la route cantonale actuelle Lyss-Büren et la jonction T6 de Lyss nord;
- assainissement de la H10 allant d'Anet à la jonction de l'A1 à Löwenberg;
- réaménagement des traversées de localités le long des axes de liaison Täuffelen-Ipsach, Lyss-Kallnach et au centre de Lyss;
- option des contournements de localités K22 (Aarberg-Chiètres).

Projets servant à rendre les transports publics plus attrayants:

- aménagement des infrastructures ferroviaires sur la ligne du pied du Jura (surtout double voie à Gléresse);
- aménagement d'une double voie entre Monsmier et Chiètres ;
- nouveaux arrêts de chemin de fer aux Champs-de-Boujean et Lyss Grien (réalisés);
- extension de l'offre de transports publics par une ligne de bus continue Bienne-Montmenil-Granges;
- prolongement de la ligne BTI aux Champs-de-Boujean (tram régional en tant qu'option à long terme);
- densification des horaires RER Bienne-Berne et Berne-Neuchâtel;
- extensions ponctuelles de l'offre de bus, y c. horaires plus serrés



- Pôles «Habitat / Affectation mixte»
- Pôles «Activités»
- Pôles «Habitat / Activités», option à long terme
- Secteurs prioritaires
- Tourisme / Loisirs / Détente
- Secteurs construits existants (zones à bâtir validées)
- Limites essentielles du milieu bâti
- Entité paysagère
- Centre cantonal
- Centre régionaux d'importance cantonale
- Buren b. A.
- BIEL
- LYSS / AAR
- Centres semi-régionaux (pôles spatiaux de niveau 4)
- Routes nationales (classification prévue)
- Bielle de raccordement de la rive droite du lac de Biemme
- Composée de tronçons existantes, nouveaux ou à aménager
- Routes cantonales A - C et rues/routes communales importantes, existantes/nouvelles
- Lignes de chemins de fer, existantes / à aménager
- Tram régional

3.4 Stratégie de l'agglomération

Le présent chapitre contient les directives en matière de futur développement (objectifs, orientations, image d'avenir) déterminantes pour l'agglomération Bienne/Lyss. La stratégie de l'agglomération constitue une partie intégrante du plan directeur à caractère obligatoire pour les autorités et en même une partie importante du projet d'agglomération.

3.4.1 Objectifs et orientations pour le développement de l'agglomération

Développement urbain

Pour l'agglomération on vise, selon le chapitre 3.1.3, de 2012 à 2030 une croissance démographique de 11%, soit une augmentation de 12'000 habitants. La croissance se répartie selon les objectifs fixés du Plan directeur cantonal en théorie comme suit:				
Espace partiel	Population 2012	Population 2030	Croissance 2012-2030	Croissance % 2012-2030
Bienne	52'400	58'600	6'200	12%
Lyss	14'100	15'500	1'400	10%
Communes de l'agglomération	46'600	51'000	4'400	10%
Total	113'100	125'100	12'000	11%

Tableau «Objectifs démographiques 2012-2030 agglomération»

L'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti existant (urbanisation interne) est au premier plan, c'est-à-dire que l'affectation des réserves de terrains à bâtir existantes et les potentiels de densité ont la priorité sur les nouvelles mises en zone.

Comme expliqué dans le chapitre 1.4.1, il manque des réserves de terrain à bâtir dans la ville de Bienne pour la mise en œuvre complète des objectifs démographiques. C'est pourquoi une croissance supplémentaire limitée dans les autres zones partielles est souhaitée pour atteindre l'objectif de croissance.

L'objectif de croissance de 7'000 salariés supplémentaires visé selon chap. 3.1.3 est dérivé des taux de croissance visés (analogue population) comme tels (chiffres arrondis):

Bienne (2012 : 39'500) : + 4'500
 Lyss (2012 : 8'000) : + 1'000
 Communes de l'agglomération (2012 : 16'500) : + 1'500

Les chiffres sont basés sur la méthode STATENT utilisée depuis 2011. Il s'agit du total des salariés, le chiffre correspond à 0.78 en équivalents temps plein.

La répartition effective de la croissance est effectuée selon les potentiels dans les lieux de travail (PDE, pôles de travail régionaux, secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti travaux) et des zones de restructuration et de densité.

Des conditions-cadre permettant une croissance économique sont donc créées en conséquence. Les principaux facteurs d'influence du développement régional peuvent se résumer comme suit:

- piloter les futurs sites résidentiels dans des secteurs étroitement liés à des arrêts de moyens de transport publics performants ainsi que bonne accessibilité des zones de travail, des équipements d'approvisionnement et des zones de détente de proximité;
- promouvoir les mécanismes de conduite et de pilotage dépassant le cadre d'une seule commune, afin de réaliser des sites résidentiels concentrés (transfert de contingents de surfaces d'urbanisation à des endroits appropriés);
- concentrer les places de travail à des endroits favorables aux transports, c'est-à-dire bien desservis par les transports publics et le réseau routier de rang supérieur;
- veiller en même tant que le développement urbain aux extensions de capacité prévisibles du réseau routier et de l'offre de transports publics;
- veiller à la mise en valeur de la qualité du milieu bâti et à sa densification, en particulier au centre de l'agglomération de Lyss;
- conserver et mettre en valeur les limites du milieu bâti importantes pour la subdivision spatiale de l'agglomération;
- renforcer le pouvoir d'attraction des zones d'achat centrales (Bienne, Nidau, Lyss), des centres des localités et de quartiers ainsi que limiter en même temps à l'état actuel les centres d'achats décentralisés engendrant un fort trafic routier;
- consolider les infrastructures publiques existantes ou en aménager de nouvelles;
- mettre en valeur et en réseau les rives du lac et des cours d'eau ainsi que les espaces verts et naturels à des fins de détente.

Il en résulte les orientations suivantes:

1. garantir des surfaces construites à des endroits appropriés pour la croissance démographique et économique;
2. piloter le développement et la rénovation du milieu bâti le long des principaux axes de transports publics (zones de desserte du BTI et/ou du tram régional projeté, des liaisons ferroviaires Bienne-Lyss et Bienne-Granges ainsi que des lignes de bus);
3. densifier les constructions et restructurer les quartiers appropriés.
4. aménager et rénover le cœur de l'agglomération (Bienne/Nidau) en tant que pôle central pour l'habitat, le travail et les services (pour le grand espace Jura-Seeland);
5. poursuivre le développement du centre régional de Lyss en tant que pôle central pour l'habitat, le travail et les services et consolider les centres de quartiers et de localités;
6. concentrer des infrastructures publiques prééminentes à des endroits bien desservis par les transports publics et bien intégrés au réseau de centres;
7. mettre en valeur et rénover les quartiers existants sur le plan urbanistique et promouvoir des structures mixtes du milieu bâti;
8. mettre en valeur les zones de détente sur les rives du lac de Bienne ainsi que le long du canal Nidau-Büren, de la Thielle et de la Suze;
9. conserver des espaces libres structurés et les mettre en réseau avec de précieux espaces naturels et entités paysagères.

Vu les points faibles et le besoin d'agir exposés (chap. 2.3), la stratégie en matière de transports s'appuie sur les principes directeurs suivants:

- garantir la mobilité de la population ainsi que la desserte et le développement de la région grâce à des offres de transports performantes et complémentaires;
- système global de transports supportable pour le milieu urbain: priorité aux transports publics et à la circulation cycliste; déplacement du trafic individuel motorisé (TIM) sur des axes protégeant des immissions (contournements autoroutiers existants et/ou futur de Lyss et Bienne); gênes minimale pour la population et le paysage par les infrastructures destinées aux transports;
- promouvoir des structures du milieu bâti réduisant la circulation et harmoniser le développement du milieu bâti avec l'offre de mobilité;
- donner la préférence à des solutions efficaces et bon marché par une utilisation optimale des infrastructures ainsi que réduire et piloter la demande en matière de transports.

Un objectif important consiste à accroître la part des transports publics et de la mobilité douce dans la globalité des transports. Il faut éviter la croissance pronostiquée de 1% par an du trafic individuel motorisé (TIM), et maîtriser les besoins croissants de mobilité au moyen des transports publics et de la mobilité douce. Selon les circonstances, les transports publics doivent augmenter de 25 à 50% le nombre de passagers et donc être aménagés en conséquence. Le réseau destiné à la mobilité douce doit être aménagé de façon plus attrayante et plus sûre.

Alors que la semi-autoroute T6 Lyss-Bienne et le contournement en cours de Bienne par l'A5 constituent pour de grandes parties de l'agglomération des conditions préalables favorables au délestage du réseau routier local, aucun axe routier supplémentaire n'est prévu sur la rive droite du lac de Bienne. Ici, les besoins croissants de mobilité ne peuvent être couverts que par un axe de transports publics attrayant et performant au centre-ville et dans les pôles de développement situés à l'est de l'agglomération. Le prolongement de la ligne BTI jusqu'aux Champs-de-Boujean en tant que «tram régional» doit permettre de garantir à long terme la desserte de la rive droite du lac de Bienne et de créer une épine dorsale performante pour la desserte du cœur de l'agglomération par les transports publics.

Compte tenu du développement de référence et des principes, il en résulte les orientations stratégiques suivantes:

- 1) L'augmentation du trafic est réduite au moyen d'une correction de tendance dans le développement du milieu bâti dans l'ensemble de la région et d'autres mesures de soutien (gestion des places de stationnement, gestion de la mobilité).
- 2) Le réseau de transports publics est complété et renforcé de manière ciblée dans l'ensemble de la région en tant que base d'un développement durable, avec le tram régional en tant que mesure centrale à plus long terme, ce dernier étant destiné surtout à desservir la rive droite du lac de Bienne avec des transports publics. Étant donné que la réalisation du tram régional a été reportée pour des raisons politiques, il faut viser des améliorations correspondantes à moyen terme avec le bus et le réseau ferroviaire existant.

- 3) Le confort et la sécurité de la mobilité douce sont encouragés sur une grande échelle en tenant compte des besoins des diverses catégories d'usagers, du trafic quotidien, du trafic lié aux loisirs et de la mobilité des personnes handicapées.
- 4) La réalisation et la mise en service rapides du contournement de Bienne par l'A5 vont créer les conditions préalables à un report plus efficace du trafic individuel motorisé (TIM) sur le réseau routier prééminent protégeant des immissions.
- 5) L'effet de l'A5 et de la T6 (contournement de Lyss) est renforcé par la mise en œuvre des mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC). Celles-ci (mesures d'exploitation et d'aménagement sur les axes de transit ainsi que mesures de réduction du trafic à grande échelle dans les quartiers) doivent contribuer à accroître la sécurité, à valoriser les espaces routiers, à améliorer les flux de circulation et, enfin, à contribuer à l'exploitation sans entraves des lignes de bus.
- 6) Des mesures de complémentarité (bretelle de raccordement du Centre hospitalier régional à Bienne, desserte de la zone industrielle de Lyss nord) et des jonctions (jonction complète à Studen, au Taubenloch / à Reuchenette et à Orpond) doivent améliorer l'efficacité du réseau routier prééminent. Les points faibles du réseau routier sur les rives droite et gauche du lac de Bienne vont être supprimés.
- 7) Jusqu'à la mise en service intégrale du contournement autoroutier de Bienne par l'A5, la mobilité de la population et de l'économie va être garantie par une série de mesures appropriées sur le réseau de transports existant, et les principaux points faibles vont être supprimés. Lors de la «mise en service de la branche Est de l'A5», en particulier, il conviendra de garantir la fonctionnalité du réseau de transports dans la partie Ouest de l'agglomération grâce à des mesures appropriées.

Critères MOKA

Mandat

L'Office fédéral du développement territorial (ARE) demande aux agglomérations de formuler des objectifs quantitatifs concernant quatre indicateurs prescrits pour le monitoring des projets d'agglomération. Pour le projet d'agglomération Bienne/Lyss, les valeurs sont fixées comme suit:

Répartition modale

La part du trafic individuel motorisé (TIM) sur l'ensemble du trafic (mesurée selon les distances journalières) doit être réduite de 64% en 2010 à 60% en 2030. On part du principe qu'avec le contournement autoroutier de Bienne par l'A5, les distances du TIM (pour un volume de trafic identique) vont augmenter.

Employés par niveau de qualité de desserte par les transports publics

La part des employés dans les divers niveaux de qualité de desserte par les transports publics doit évoluer comme suit de 2014 à 2030:

- Niveaux de qualité A + B: de 60% à 64%
- Niveaux de qualité C + D: de 36% à 34%
- Niveaux de qualité E + : de 4% à 2%

Habitants par niveau de qualité de desserte par les transports publics

La part des habitants dans les divers niveaux de qualité de desserte par les transports publics doit évoluer comme suit de 2014 à 2030:

- Niveaux de qualité A + B: de 55% à 58%
- Niveaux de qualité C + D: de 39% à 38%
- Niveaux de qualité E + : de 6% à 4%

Accidents

Le nombre de blessés et de tués par tranche de 1000 habitants doit baisser de 3,1 en 2013 à 2,5 en 2030.

3.4.2 Image d'avenir de l'agglomération

Cf. représentation graphique p. 22

Réseau de transports structurant

Le réseau routier structurant de l'agglomération biennoise se compose du réseau ferroviaire, du tram régional (option à long terme) et du réseau de routes à haut débit. Le réseau de desserte est complété par les rues et routes communales et régionales ainsi que par les lignes de bus et un réseau de circulation cycliste et piétonne ramifié (non représenté dans le plan).

Développement urbain dépendant de la desserte par les transports publics

La disposition spatiale des pôles de développement et de densification destinés à l'habitat et au travail est axée sur des sites desservis de manière optimale par le réseau de transports publics, en particulier par les compléments projetés tels que le tram régional et de nouveaux arrêts de chemin de fer aux Champs-de-Boujean et dans le Grien (Lyss). Le tracé de ligne retenu pour le tram régional soutient la formation d'une épine dorsale urbaine continue entre la rive droite du lac de Biemme et les Champs-de-Boujean, sur laquelle sont greffés le nœud TP de Biemme, les centres de Biemme et Nidau, la majorité des pôles d'habitation et d'activités de la région ainsi que les secteurs importants de restructuration et de densification.

Emplacements optimaux des pôles d'activités

Les potentiels de développement en matière de travail (production) se concentrent sur peu de sites au bénéfice de grandes offres de surfaces, d'une bonne desserte par les transports publics et d'un raccordement direct au réseau autoroutier. Le développement du Grien à Studen suppose l'aménagement d'une jonction complète à la semi-autoroute T6.

Développement des pôles d'habitation et d'affectation mixte

Les pôles de développement en matière d'habitat et d'affectation mixte sont bien desservis par le réseau régional de bus et voies ferrées (cadence minimale d'un quart d'heure) et se caractérisent par leur lien avec le réseau de centres existant et le réseau de transport prééminent, la proximité d'infrastructures publiques et des centres d'achats ainsi que par la valeur de leur situation.

Centres d'approvisionnement

Un réseau varié de centres d'approvisionnement est conservé pour garantir un approvisionnement à grande échelle. Des conditions sont créées dans les secteurs centraux pour favoriser l'implantation de magasins de vente et d'entreprises prestataires de services. La mise en valeur urbanistique et la densification du milieu bâti constituent de plus des composants importants de la stratégie de renforcement des centres. Il est renoncé à de nouveaux centres d'achats en dehors des pôles d'approvisionnement.

Rénovation et densification de la structure du milieu bâti

Les secteurs présentant du potentiel pour une rénovation et une densification du milieu bâti sont surtout situés au cœur de l'agglomération, c'est-à-dire à l'est du centre-ville, dans les quartiers de Boujean, de Mâche et de Madretsch ainsi que dans le secteur situé entre Biemme et Nidau.

Paysages et espaces naturels

Les entités paysagères sont protégées et mises en valeur par des espaces libres structurant le milieu bâti, la préservation de surfaces agricoles d'un seul tenant ainsi que par des limites du milieu bâti en harmonie avec la topographie et le paysage.

Zones de détente d'importance régionale

Les mesures visant à rendre la rive du lac plus attrayante, l'aménagement de liaisons continues le long des cours d'eau ainsi que la création et le soin apporté aux espaces verts et naturels proches du milieu bâti constituent des points forts eu égard au renforcement de l'offre de détente de proximité et de loisirs.

Amélioration de l'exploitation et de l'aménagement du réseau routier

Les mesures en matière de circulation accompagnant l'A5 (MaC A5), le tram régional ainsi que les mesures sur divers tronçons routiers vont accroître la sécurité et le caractère supportable du réseau routier régional et améliorer les conditions pour les transports publics et la mobilité douce (non représentées dans le plan).

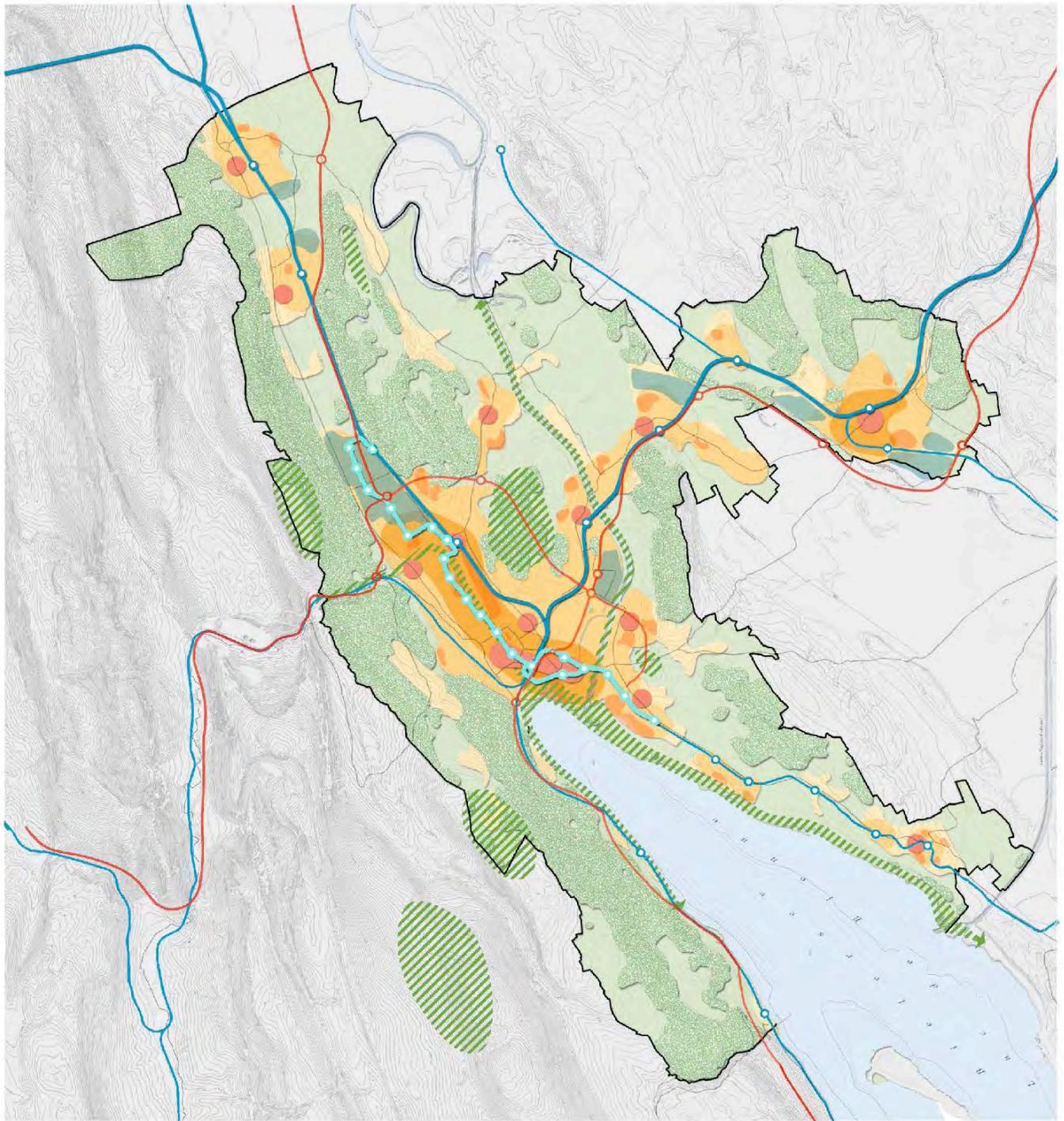
Types d'espaces selon le Plan directeur cantonal

Le Plan directeur cantonal divise les communes en différents types d'espaces pour lesquels divers objectifs s'appliquent et qui sont déterminants pour le calcul du besoin de zones à bâtir pour l'habitat. Les zones clés urbaines et la couronne de l'agglomération sont les zones principales de développement du canton. Une large mesure de densité, une amélioration de la qualité urbaine et l'aménagement soigné des limitations urbaines sont des objectifs spécifiques pour la couronne de l'agglomération. Dans les zones rurales près du centre, un développement modéré focalisé sur des sites adéquats est visé.

Agglomération Bienne / Lyss

Image d'avenir

-  Secteurs principaux de développement et de densification
-  Rénovation et densification du milieu bâti
-  Secteurs construits
-  Pôles «Activités»
-  Pôles «Habitat / Affectation mixte»
-  Centres d'approvisionnement
-  Espaces paysagers et naturels, forêt
-  Secteurs de détente d'importance régionale
-  Réseau ferroviaire, arrêts
-  Tram régional
-  Autoroute, fonctions autoroutières
bretelle de raccordement de la rive droite du lac de Bienne



3.4.3 Stratégies partielles «Trafic» (nouveau)

Stratégie partielle «Trafic individuel motorisé TIM»

Cf. représentation graphique 18

Le réseau routier structuré

Le réseau de routes à grand débit constitue l'épine dorsale du réseau routier. Il prend en charge le trafic de transit et la plus grande partie possible du trafic d'origine et à destination. Les jonctions jouent un rôle important dans la répartition optimale du trafic d'origine et de destination. La zone urbaine est le plus possible desservie directement par le réseau de routes à grand débit.

Le trafic régional se concentre sur peu de routes de rang supérieur à grand débit. Le réseau est complété par des routes de rang inférieur, qui desservent d'autres localités et garantissent la répartition fine au cœur de l'agglomération.

Sont désignés comme options des éléments du réseau dont la réalisation n'est pas encore assurée et sont même en partie controversés (préavis).

Mesures d'aménagement et de gestion du trafic sur le réseau routier structuré

Des résistances de passage aménagées sur les réseaux routiers de rang supérieur et de rang inférieur (mesures d'exploitation et d'aménagement) renforcent l'effet de délestage des routes à grand débit et limitent l'attrait général du réseau routier. La mise en œuvre au cœur de l'agglomération est garantie avec les mesures d'accompagnement en matière de circulation du contournement autoroutier de Bienne par l'A5 (MaC A5). Ces mesures d'exploitation et d'aménagement augmentent simultanément la sécurité et la coexistence (TIM, TP, mobilité douce) sur le réseau routier et mettent en valeur les espaces routiers sur le plan urbanistique. Les points noirs en matière d'accidents sont systématiquement saisis et éliminés.

Réduction du trafic dans les zones urbaines

La concentration systématique du trafic régional sur le réseau routier structuré permet de délester les rues des quartiers du trafic parasite. Le trafic y est réduit et la sécurité accrue, en règle générale grâce à des zones 30km/h ou des zones de rencontre (cf. réduction du trafic dans les zones urbaines» dans le plan du concept).

Gestion des places de stationnement

Grâce à une gestion des places de stationnement dans les zones de destination les plus importantes (centres d'achat, zones de travail importantes), le TIM des pendulaires et des visiteurs est limité au maximum. Au cœur de l'agglomération biennoise et au centre-ville de Lyss, les places de stationnement sont concentrées dans des parkings directement reliés au réseau routier de rang supérieur.

Projets générant une importante fréquentation (PiF)

Les projets engendrant une importante fréquentation (PiF) avec un volume TIM important (> 2000 trajets/jour) ne sont admis qu'à des endroits prévus à cet effet et bien desservis. La plupart des contingents de trajets TIM supplémentaires sont épuisés.

Stratégie partielle «Transports publics TP»

Cf. représentation graphique 19

Le réseau ferré

Le réseau ferré des CFF et de asm (aare seeland mobil) constitue avec ses arrêts l'épine dorsale des transports publics régionaux et suprarégionaux. Avec le prolongement visé à plus long terme de la ligne Bienne-Täuffelen-Anet jusqu'au centre-ville et au pôle de développement des Champs-de-Boujean (exploitation sous forme de tram régional d'Ipsach aux Champs-de-Boujean), la rive droite du lac de Bienne et la zone industrielle des Champs-de-Boujean seront desservies de manière optimale par les TP. Les capacités TP nécessaires seront ainsi mises à disposition dans le périmètre central de l'agglomération biennoise. Les extensions du BTI dans la zone Nidau-Bienne doivent être axées sur l'exploitation du tram prévu et une solution supportable pour la ville.

Le réseau de bus

Dans le périmètre central de l'agglomération et à Lyss, les quartiers sont desservis par un système de réseau de bus à mailles fines. Le reste de la zone urbaine non desservie par train en périphérie de l'agglomération est reliée par des lignes de bus régionales avec les centres et le réseau ferré.

Principes de l'offre TP

L'attrait et la capacité des transports publics sont augmentés au fur et à mesure de manière ciblée, afin d'absorber la croissance trafic TP estimée à 25-50%. On vise les cadences minimales suivantes:

- Réseau de bus et tram au cœur de l'agglomération : 10 min, sur les axes principaux : 5 à 7,5 min.
- Bus local Lyss: 15 min.
- Lignes régionales, bus et train: 15-30 min (en agglomération)

Jusqu'à la réalisation du tram régional, de meilleures correspondances avec le centre-ville et de la rive droite du lac de Bienne vers le Champ-de-Boujean sont offertes avec des ajustements du réseau de bus.

La sécurité de l'exploitation et la stabilité des horaires des transports publics liés à la route sont garanties grâce à des mesures de priorité accordée aux bus.

Nœuds de correspondances et arrêts TP

Les nœuds de correspondances TP garantissent des correspondances optimales entre les différentes lignes de transports publics. On s'efforce d'y créer des chemins piétonniers courts et attrayants. Les arrêts TP sont également aménagés de manière attrayante, et l'accessibilité pour les piétons et cyclistes garantie de manière optimale. Les installations pour piétons (aux nœuds principaux de Bienne et Lyss) présentent des capacités suffisantes.

Stratégie partielle «Circulation piétonne et cycliste (mobilité douce)»

Cf. représentation graphique 20

Circulation piétonne

La part de la circulation piétonne doit être accrue, en particulier pour les courts trajets jusqu'à 1,5 km.

L'agglomération présente un réseau étendu, attrayant et sûr de chemins piétonniers. Les lacunes du réseau sont comblées. Les liaisons piétonnes le long d'axes routiers (routes principales et de liaison) ainsi que les endroits pour traverser sont aménagés de manière attrayante et sûre.

Dans les quartiers, les mesures de modération du trafic offrent des conditions optimales pour les piétons et piétonnes.

Les sites des écoles peuvent être atteints sans risques, de sorte qu'un nombre maximal d'élèves se rendent à l'école à pied.

Le réseau de chemins piétonniers est agrémenté de bancs aux endroits appropriés.

Circulation cycliste

L'agglomération biennoise offre des conditions préalables plutôt favorables pour la circulation cycliste du fait de sa taille et de la topographie. La part de la circulation cycliste doit être augmentée, en particulier pour les trajets jusqu'à 5 km, et même de trajets plus longs s'il s'agit de vélos électriques.

Dans l'espace Bienne-Nidau, il faut exploiter de manière optimale l'effet de délestage dû au contournement autoroutier de Bienne par l'A5 en faveur de la circulation cycliste.

Il faut tenir compte des besoins différents des cyclistes et des moyens de transport (vélos, vélos électriques).

Réseau d'itinéraires cyclables

L'agglomération présente un réseau étendu, attrayant et sûr d'itinéraires cyclables. Les lacunes du réseau sont comblées et les déficits en matière de confort et de sécurité sont éliminés sur les axes principaux du trafic quotidien.

- Grâce à de nouveaux éléments du réseau ainsi qu'avec de petites mesures, le réseau de liaisons cyclistes doit être amélioré en permanence.
- Dans le cadre des mesures d'accompagnement en matière de circulation pour l'A5 (MaC A5), les conditions générales en faveur de la circulation cycliste doivent être améliorées au cœur de l'agglomération Bienne/Nidau.
- Les tronçons de routes plus fréquentés par le trafic motorisé doivent pouvoir être empruntés par les cyclistes de manière sûre et sans grands détours.
- Dans les quartiers, des mesures de modération du trafic et/ou l'interdiction du trafic de transit étranger au quartier (trafic parasite) doivent favoriser la circulation cycliste en milieu résidentiel.
- Les sites des écoles peuvent être atteints sans risques, de sorte qu'un nombre maximal d'élèves se rendent à l'école à pied.
- Il convient de développer une stratégie spécifique aux vélos électriques.

Places de dépôt pour vélos

Une offre suffisante de places de dépôt attrayantes pour vélos existe aux lieux de destination importants dans l'agglomération ainsi qu'à proximité des arrêts TP. L'offre de vélos en location est garantie à des endroits appropriés de l'agglomération.

Stratégie partielle «Trafic combiné et gestion de la mobilité»

Priorités des moyens de transport

L'agglomération encourage la combinaison optimale des moyens de transports individuels et vise les priorités suivantes:

- Circulation piétonne et cycliste pour de courts trajets (vélo jusqu'à 5 km) et jusqu'aux arrêts des transports publics.
- Transports publics pour toutes les relations au sein de l'agglomération et pour le trafic d'origine et à destination lié au centre.
- Trafic motorisé pour toutes les relations et besoins de transports (p.ex. transport de marchandises), pour lesquels il n'existe pas d'alternatives réalisables.

Les mesures qui servent à éviter le trafic, surtout le trafic individuel motorisé, sont encouragées.

Trafic combiné

Au premier plan il y a la combinaison mobilité douce – transports publics. La mesure la plus importante est une offre suffisante et qualitativement bonne en places de dépôt pour vélos près des arrêts des transports publics (Bike + Ride). D'autres mesures pour le trafic combiné sont:

- Système de location de vélos
- Offre d'autopartage
- Services de livraison à domicile

Les offres de parkings de dissuasion jouent un rôle subsidiaire dans l'agglomération Bienne/Lyss. Elles permettent la correspondance avec l'arrêt le plus proche des transports publics dans les régions mal desservies par les transports publics. Une offre convenable en places de stationnement est assurée auprès des arrêts de bus et de chemins de fer.

Gestion de la mobilité

L'agglomération assume une gestion de la mobilité qui coordonne les activités pour une mobilité combinée, informe la population sur les offres et incite, par des actions appropriées, un comportement en matière de mobilité au sens des priorités visées.

Stratégie partielle «État de la branche Est»

<i>Donnée du problème</i>	<p>En 2017, la branche Est du contournement autoroutier de Bienne par l'A5 (tronçon Champs-de-Boujean - Marais-de-Brügg, jonction d'Orpond incl.) sera mise en service. Un délestage sensible sera ainsi ressenti sur le réseau routier existant dans la partie orientale de la ville. Dans la partie occidentale, il y aura une charge supplémentaire sur certains axes et le chantier de la branche Ouest engendrera des gênes supplémentaires. Grâce à une stratégie adéquate, la capacité fonctionnelle du réseau des transports sera assurée pour cette phase qui devrait durer une quinzaine d'années.</p>
<i>Concept global de mobilité</i>	<p>La part modale des transports publics et de la mobilité douce doit être augmentée pour minimiser la charge du trafic individuel motorisé dans la zone de la branche Ouest. Cela implique</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise à disposition des capacités nécessaires pour les transports publics, - la garantie d'un réseau de bus aussi fluide que possible par le biais de tracés adéquats et des mesures de priorités aux bus, - la garantie de liaisons piétonnes et cyclistes sûres et pauvres en conflits, - une réglementation des places de stationnement dans les zones visées les plus importantes du centre de l'agglomération (centre, pôles de travail, zones de détente de proximité), qui vise à minimiser le trafic motorisé de départ et à destination. <p>Le renforcement de la gestion de la mobilité est une autre mesure importante.</p> <p>Entre-temps, le concept global de mobilité a été concrétisé (cf. rapport séparé). La mise en œuvre des mesures est prévue dans le cadre du projet d'agglomération et fixée dans les fiches de mesures correspondantes.</p>
<i>Trafic individuel motorisé de rang supérieur</i>	<p>Le trafic de transit Est-Ouest et Jura-ouest ne doit pas être dirigé par le trou d'aiguille de la route de Berne et de la place Guido-Müller. Une première mise en œuvre est déjà projetée dans le Plan directeur MaC en réalisant les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) à la route de Reuchenette et sur l'axe nord seulement après la mise en service de la branche Ouest ainsi que les MaC dans le secteur de la place de la Croix en harmonie avec la phase d'exécution de la branche Ouest. L'orientation doit continuer à être réalisée dans un concept de gestion de la circulation (signalisation, information).</p>
<i>Mesures dans le corridor de la branche Ouest de l'A5</i>	<p>Un déroulement optimal du trafic avec des perturbations minimales doit être assuré pendant les différentes phases de construction de la branche Ouest grâce à un concept d'échelonnement des travaux et de gestion de la circulation dans le corridor de la branche Ouest de l'A5 (Port et Nidau inclus). L'élaboration de ce concept relève du domaine des routes nationales et sera abordée dès 2015 dans le cadre des projets d'exécution. Du point de vue de l'agglomération, le concept doit inclure les éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans la mesure du possible, diriger le trafic dans la zone actuelle de la route de Berne et de la rue d'Aarberg avec des transferts minimaux sur les axes routiers urbains, - ajustement des nœuds routiers et des installations de signaux lumineux (p. ex. rue d'Aarberg) aux conditions changeantes du trafic en tenant compte particulièrement de la priorité à donner aux bus, - réalisation anticipée de MaC appropriées,

Échelonnement optimal de la mise en œuvre de la branche Ouest

- tracés provisoires des flux de circulation,
- mise en place d'un groupe opérationnel « Task-Force » qui réalise rapidement des mesures dès que des problèmes surviennent (déjà en action).

Dans le cadre des possibilités, certains projets partiels de la branche Ouest (Weidteile / Bienne-Centre, bretelle de raccordement de la rive droite du lac, Vigneules) sont à réaliser par étapes (selon procédure, financement, concept de construction) de façon à créer les meilleures conditions-cadre possibles pour l'échelonnement ultérieur des travaux et à pouvoir réaliser des mesures-clés rapidement. Il s'agit par exemple:

- réalisation rapide de la bretelle de raccordement de la rive droite du lac,
- réalisation anticipée de la «Keltenstrasse» pour délester la place Guido-Müller,
- réalisation des parties de Bienne-Centre dans la zone de la gare (permet la réalisation d'un passage supplémentaire sous la gare).

L'utilité et la faisabilité de ces mesures doivent être clarifiées dans la suite de l'étude et de la planification de la réalisation de l'A5.