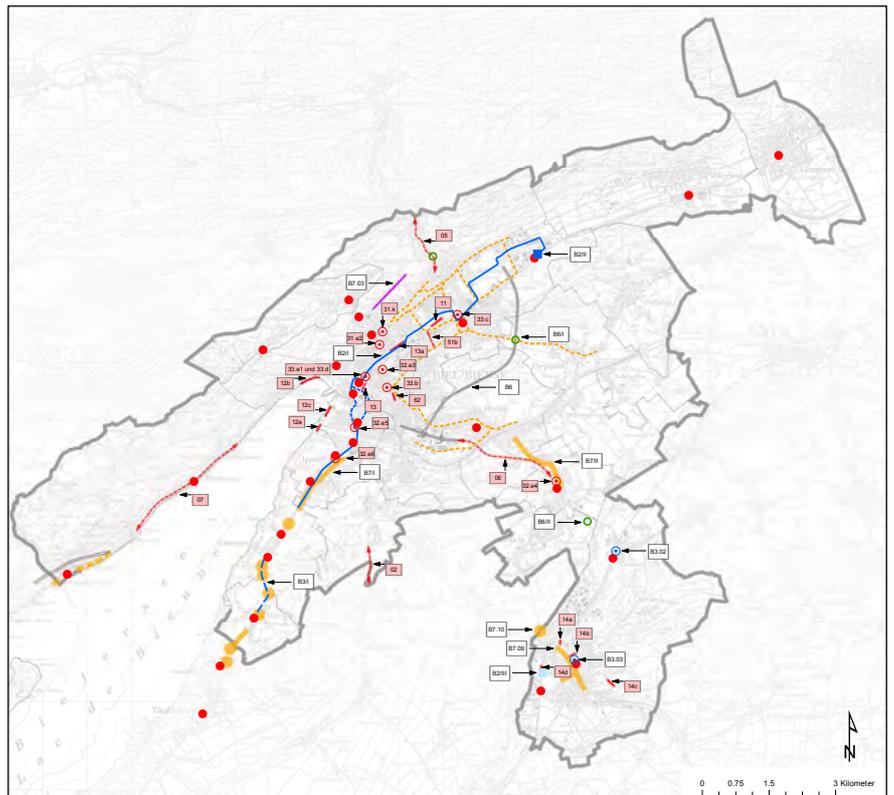


Décision

Mesures



Décembre 2016

Fiches de mesures, Sommaire

<i>Urbanisation</i>	A 1	<i>Besoins en surfaces pour l'habitat</i>	Page 1
	A 2	<i>Pôles d'habitation régionaux</i>	5
	A 3	<i>Pôles de développement cantonaux «activités et services» Pôles d'emploi régionaux</i>	7
	A 4	<i>Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Habitat / Activités»</i>	11
	A 5	<i>Réseau régional de centres</i>	17
	A 6	<i>Offre, répartition et financement des équipements publics</i>	19
	A 7	<i>Mise en valeur et renouvellement des quartiers</i>	21
	A 8	<i>Densification du milieu bâti</i>	23
	A 9	<i>Limites d'urbanisation d'importance supralocale</i>	27
	A 10	<i>Hameaux</i>	29
<i>B Transports</i>	B 1	<i>Mobilité globale / Mobilité combinée</i>	31
	B1/I	<i>Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5</i>	33
	B 2/I	<i>Tram régional (nouvel axe TP dans l'agglomération biennoise)</i> .	35
	B 3	<i>Transports ferroviaires publics</i>	39
	B 3I	<i>Aménagement du tronçon à double voie du BTI</i>	43
	B 3/II	<i>Nœud routier TP Gare / Masterplan Biel/Bienne</i>	45
	B 4	<i>Transports publics liés à la route / Amélioration de l'offre de bus</i>	47
	B 5	<i>Transports publics liés à la route / Priorité aux bus</i>	51
	B 5/I	<i>Nœud TP / Gare routière d'Aarberg</i>	55
	B 6	<i>Routes nationales existantes et futures</i>	57
	B 6/II	<i>Jonction complète de Studen</i>	59
	B 7	<i>Routes cantonales et communales / Projets de construction routière régionaux</i>	63
	B 7/I	<i>Corridor de la rive droite du lac de Biemme</i>	71
	B 7/II	<i>Corridor Aegerten-Studen</i>	75
	B7/III	<i>Gestion du trafic, état de la branche Est de l'A5</i>	77
	B 8	<i>Desserte locale / Modération du trafic</i>	81
	B 9	<i>Offres de places de stationnement / Site des parkings</i>	83
	B 10	<i>Projets générant un trafic important</i>	87
	B 11	<i>Mobilité douce</i>	97
	B 11/I	<i>Pont sur la Thielle, Cerlier-Le Landeron (Pont de l'Avenir)</i>	103
	B 11/II	<i>Quai du Haut</i>	105
	B 11/III	<i>2^e passage sous la gare de Biemme</i>	107
	B 11/IV	<i>Traversée de la Gare des marchandises</i>	111
B 11/V	<i>Mâche-centre</i>	113	
B 11/VI	<i>Rue de la Gare, Biemme</i>	115	
B 11/VII	<i>Bienne, quartier de Beaumont</i>	117	
B 11/VIII	<i>Agrandissement du parc à vélos place Walser</i>	121	
B 11/IX	<i>Passage sous la gare, Lyss Nord</i>	123	
B 11/X	<i>Corridor Büren-Leuzigen</i>	125	
B11/XI	<i>Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-Centre</i>	127	
B11/XII	<i>Liaison cycliste Port-Nidau-Centre</i>	131	
B11/XIII	<i>Itinéraire cyclable Douanne-Schlössli</i>	135	

<i>C Paysages</i>	<i>C 1</i>	<i>Zones prioritaires pour la détente, les loisirs et le tourisme....</i>	<i>139</i>
	<i>C 2</i>	<i>Rives du lac de Biene</i>	<i>143</i>
	<i>C 3</i>	<i>Rive de cours d'eau</i>	<i>147</i>
	<i>C 4</i>	<i>Espaces verts structurants / Réseautage.....</i>	<i>149</i>
	<i>C 5</i>	<i>Paysages à protéger / Zones agricoles.....</i>	<i>151</i>
	<i>C 6</i>	<i>Développement écologique des paysages</i>	<i>153</i>
	<i>C 7</i>	<i>Planification globale des activités agricoles</i>	<i>155</i>
	<i>C 8</i>	<i>Forêts / Exploitation du bois.....</i>	<i>157</i>
	<i>C 9</i>	<i>Énergie éolienne</i>	<i>159</i>
<i>D Controlling</i>	<i>D 1</i>	<i>Contrôle d'efficacité</i>	<i>161</i>

Remarque: les **fiches de mesures sur fond gris** contiennent des mesures d'infrastructures selon le projet d'agglomération.

Appendice

Fiches d'objets, rive gauche du lac de Biene

FO1: A5, mesures d'urgence et à court terme

FO2: A5, concept d'assainissement à long terme

FO4: Gléresse, tunnel CFF à double voie

FO5 Gléresse, desserte TP

FO6: Gléresse, déconstruction du tracé CFF

FO7: Urbanisation et paysages

Plan directeur KLB, extrait (planification coordonnée Lyss-Busswil)

Remarques d'approbation

Remarques signés voir version allemande

Procédure de participation avril – mai 2015

Examen préalable du 31 mars 2016

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

Le 7 décembre 2016

Président: Max Wolf

Directeur: Thomas Berz

L'exactitude de ces indications est attestée par:

Bienne, le 8 décembre 2016 , le directeur: Thomas Berz

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

Mandante:

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

Élaboration:

*R. Hartmann, directeur de l'Association seeland.biel/bienne avec la coopération de
haag hähnle gmbh Aménagement du territoire et urbanisme rue Rechberger 5, 2502 Biene
T 032 323 83 78*

Commentaires des fiches de mesures

La première partie des fiches de mesures revêt un caractère obligatoire pour les autorités. Les rubriques **Mesures** et **Démarche** contiennent les dispositions fondamentales de la fiche de mesures et décrivent à la fois les aspects traités et la façon dont le projet doit être réalisé en détail.

Les parties «Projets de mise en œuvre» et «Appréciation des mesures» ont un caractère indicatif.

L'**état de la mise en œuvre** montre où en sont les accords respectifs, c'est-à-dire où en est la coordination. Les diverses fiches de mesures font l'objet d'une mise à jour périodique en fonction de l'avancement de la coordination. Dans ce contexte, obligatoire signifie que les intervenants sont liés à l'état respectif de la coordination. On distingue ici entre «Coordination réglée», «Coordination en cours» et «Information préalable»:

- La classification **«Coordination réglée»** signifie que la coordination est achevée et que tous les intervenants sont d'accord sur la façon dont ils veulent agir. Elle montre que les répercussions financières sont connues. Il va de soi que les décisions des organes compétents sur le plan financier demeurent réservées. Sinon, rien n'empêche plus la mise en œuvre. Les accords trouvés sont contraignants pour toutes les parties.
- La classification **«Coordination en cours»** indique que la coordination a déjà donné des résultats. Les intervenants sont d'accord sur les objectifs et la démarche, alors que diverses questions demeurent pendantes telles que les délais, le financement, etc. La démarche convenue est contraignante pour toutes les parties.
- Le plus faible niveau de contrainte est l'**«information préalable»**. Il permet d'enregistrer aussi des idées pour lesquelles l'objectif et la responsabilité sont certes connus, mais où la démarche doit encore être fixée. Les conséquences concrètes du projet sont encore trop vagues. D'autres efforts sont encore nécessaires pour atteindre une coordination réussie. Seule l'obligation d'informer est contraignante. En cas de modification majeure du projet, les organes de planification doivent informer les autres intervenants en temps utile.

Ce qui est important est l'interconnexion avec la planification financière et la planification des investissements qui s'exprime au chapitre **«Coûts»**. On distingue ici entre les charges globales et les coûts imputables aux intervenants respectifs. La clef de répartition indique d'autres organes qui cofinancent (coordination réglée) ou sont appelés à cofinancer (coordination en cours et information préalable). Les coordinations réglées sont harmonisées avec la planification financière en cours des intervenants.

D'autres indications utiles suivent. Les **«interdépendances et objectifs en concurrence»** se rapportent à d'autres domaines influençant le projet ou étant influencés par le projet ou bien peuvent représenter des objectifs en concurrence. Enfin, on se réfère à d'autres fiches de mesures proches sur le plan thématique.

La réalisation de la mesure doit être considérée au vu de l'Instrument de conduite de la région seeland.biel/bienne. Le point de raccordement est défini dans la mesure du possible.

Remarque concernant la carte du plan directeur

Les fiches de mesures doivent être lues en même temps que la carte du plan directeur. Les mesures localisables sont situées autant que possible et judicieusement et/ou ressortent des points faibles indiqués. Concernant le secteur de l'agglomération, certains contenus de la carte sont représentés en partie dans les fiches de mesures. Cela doit surtout faciliter la lisibilité du point de vue du projet d'agglomération.

Les mesures d'infrastructures dans le périmètre de l'agglomération sont représentées à l'annexe 21 du rapport explicatif (voir aussi au verso) et portent les numéros correspondant aux fiches de mesures. Cela permet, entre autres, de localiser les mesures en matière de mobilité douce.

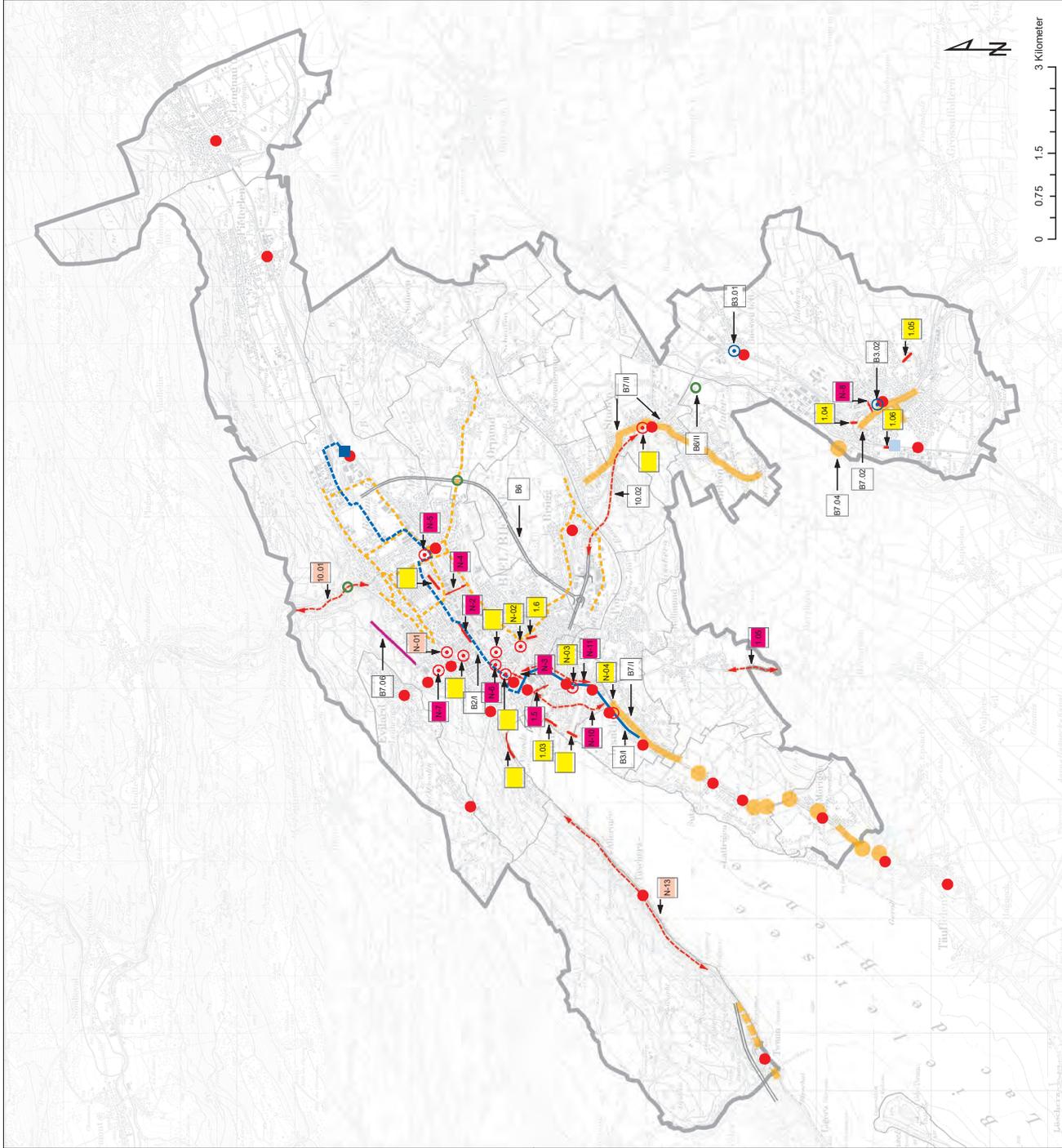
Agglomeration Biel Infrastruktur - Massnahmen Realisierung 2011 - 2026

- Legende**
- Nationalstrassen**
- Strasse
 - Ergänzung Anschluss
- Kantons- und Gemeindestrassen**
- Neuanlage
 - Umgestaltung / Aufwertung
 - Umgestaltung / Aufwertung
 - Verkehrliche flankierende Massnahmen vfm (Ostast, Bruggmoos) siehe Massnahmenblatt
- Bahn-Infrastruktur**
- Doppelspur BTI / Regiotram (ab 2027)
 - Neue Haltestelle realisiert
 - Neue Haltestelle realisiert
 - Aufwertung Haltestelle
- Infrastruktur Langsamverkehr / intermodale Schnittstellen**
- Verbesserung / Sichern Velo-Verbindung
 - Schliessen von Netzlücken
 - Aufwertung Plätze / Strassenräume
 - Bike and Ride
- Massnahmenblatt B11, Massnahmenliste LV-N: ohne Finanzierung aus Infrastruktur-Fonds mit Finanzierung aus Infrastruktur-Fonds
- AP 1. Generation
 - AP 2. Generation
 - AP 3./4. Generation
- Statistische Agglomerationsgrenze (gemäss BFS ohne Plagne und Vaulfein)
- Gemeindegrenze

Datum: Juli 2016

BHP Raumplan AG
 Bearbeitung: RH/ou
 Dokument: 1533_Agglg_Biel_Massnahmen.mxd

Quellenangaben:
 Kantonsstrassen © AGI Kanton Bern;
 Politische Grenzen © AGI Kanton Bern;
 Kartengrundlage: PIGEO © Bundesamt für Landestopografie



Besoin en surfaces pour l'habitat		A 1
État: décembre 2016	CRTU n°: S1 Code ARE: 0371.2.026	
<p>Objectif: Le besoin supplémentaire en surfaces pour l'habitat s'appuie sur la croissance démographique jusqu'en 2030 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 180'000 habitants pour l'ensemble du périmètre seeland.biel/bienne et/ou - 125'000 habitants pour le périmètre de l'agglomération Bienne/Lyss <p>ainsi que sur le développement économique estimé en conséquence. Il est garanti par une densification et une extension échelonnée des zones à bâtir. La répartition régionale tient compte des différentes caractéristiques locales. La diversité de l'offre de logements est encouragée et leur structure est adaptée aux besoins actuels et futurs de la population résidante.</p>		
<p>Intervenants:</p> <p><input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Communes</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (JCE/OACOT)</p>		<p>Responsabilité: seeland.biel/bienne</p>
<p>Produit: Développement du milieu bâti harmonisé et adapté aux besoins</p>		
<p>Mesures et démarche:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les communes, l'Association seeland.biel/bienne et les services compétents du Canton agissent en faveur du développement du milieu bâti garantissant l'atteinte des objectifs en matière de croissance démographique et de places de travail ainsi qu'au niveau du développement spatial coordonné. 2. L'Association seeland.biel/bienne observe le développement du milieu bâti, constate des écarts éventuels avec les objectifs de la croissance démographique et informe les communes sur un éventuel besoin d'agir. 3. Les communes déclenchent en temps utile des mesures nécessaires en matière du droit de l'aménagement et autres, afin que les surfaces urbaines correspondantes puissent être construites. 4. Le besoin de terrains à bâtir est déterminé conformément au Plan directeur cantonal. Une compensation entre les communes résultant des contingents du besoin de terrains à bâtir est possible, et doit être même visée. Les communes ne disposant pas des réserves de milieu bâti nécessaires peuvent céder jusqu'à deux tiers de leurs contingents à d'autres communes situées dans le <u>périmètre de l'agglomération Bienne/Lyss, compte tenu toutefois des conditions suivantes:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Les autres communes n'ont aucun droit de solliciter des contingents. - Les besoins doivent être suffisamment prouvés. - Les reports de contingents de terrains à bâtir entre communes ne doivent avoir lieu que dans le but de les classer en zone à bâtir et de réaliser une extension du milieu bâti dans des secteurs prioritaires. - La densification des secteurs prioritaires pour la future extension du milieu bâti correspond à un indice de surface de plancher d'au moins 0.1 plus élevé que selon le Plan directeur cantonal pour le type d'espace correspondant (cf. mesures A_01). - Les secteurs sur lesquels des contingents de terrains à bâtir peuvent être reportés doivent jouir au minimum du niveau de qualité C en matière de desserte par les transports publics. - Sur le périmètre à classer en zone à bâtir, des consignes appropriées doivent garantir une qualité urbanistique élevée. - Il faut garantir la disponibilité des terrains à classer en zone à bâtir. - Hormis l'approbation des services cantonaux, le report de contingents de surfaces de terrains à bâtir nécessite une approbation au sein de la région. En impliquant le groupe de travail «Développement du territoire et transports dans l'agglomération Bienne/Lyss», le secrétariat s.b/b examine si les conditions sont respectées. En cas de doute, l'organe de direction de la Conférence «Agglomération» décide. <p>L'appendice de la fiche de mesures A1 contient des indications et des critères plus détaillés concernant la procédure de report de surfaces d'urbanisation (concerne la partie Agglomération).</p> 4a. Les communes situées hors du périmètre de l'agglomération Bienne/Lyss, qui n'utilisent pas le besoin en terrains à bâtir conformément au Plan directeur cantonal, peuvent reporter la part non utilisée sur d'autres communes en dehors du périmètre de l'agglomération dans le cadre d'une convention, mais toutefois dans des secteurs prioritaires pour la future extension du milieu bâti. Les conditions doivent encore être fixées concrètement de manière similaire à la position 4. 5. Les communes encouragent la diversité de l'offre de logements et son adaptation à l'évolution des besoins par des mesures du droit de la construction et de l'aménagement ainsi que par des mesures de politique foncière. 		

<p>6. Les communes avec une fonction de centre urbain (Bienne, Brügg, Ipsach, Port, Longeau, Nidau, Orpond, Perles, Studen, Täuffelen, Büren, Lyss/Aarberg, Anet, Schüpfen) ainsi que les autres communes encouragent en particulier:</p> <ul style="list-style-type: none"> - logements en faveur de tailles de ménages changeantes, - logements adaptés au 3^e âge, logements assistés, - logements adaptés aux personnes handicapées, - adaptation de logements inadaptés aux besoins (p. ex. offre de logements de forme identique, logements ne répondant plus à un standard moderne). 	
<p>Réalisation:</p> <p><input type="checkbox"/> 2011 – 2014</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable</p>	<p>Coûts :</p> <p>5'000 fr. par an</p> <p>Clef de répartition :</p> <p><input type="checkbox"/> Confédération</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton 75%</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> s.b/b 25%</p> <p><input type="checkbox"/> Communes</p>
<p>État de la mise en œuvre :</p> <p><input type="checkbox"/> Information préalable</p> <p><input type="checkbox"/> Coordination en cours</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée</p>	
<p>Interdépendances, objectifs en concurrence:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plan directeur cantonal, feuille de mesures A_01 	
<p>Liens avec l'Instrument de conduite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports» - Feuille de mesures n° 10, Mise en place de la plate-forme Internet RegioGIS 	
<p>Documentation:</p> <p>-</p>	
<p>Controlling:</p> <p>Contrôle périodique de la croissance démographique, réserves de terrains à bâtir (prochain contrôle en 2016)</p>	

Projets de mise en œuvre:

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Coûts
A 1.01 Coordination des planifications sectorielles	Coordination des planifications sectorielles aux plans du contenu et du calendrier. Réglementation du report de contingents de besoins en terrains à bâtir selon le Plan directeur cantonal.	s.b/b	5'000 fr. par an
A 1.02 Monitoring, développement du milieu bâti	Contrôle et pilotage du développement du milieu bâti (intégration dans la plate-forme Internet RegioGIS)	s.b/b	*)

*) coûts intégrés dans RegioGIS (feuille de mesures n° 10 de l'Instrument de conduite)

Évaluation des mesures:

<p>Effets</p> <p>Cette mesure doit garantir la mise à disposition en temps utile de suffisamment de terrains à bâtir en fonction de la croissance démographique recherchée et des besoins spécifiques. Cela est surtout important pour l'agglomération Bienne/Lyss, en ce sens que l'offre limitée à Bienne peut être compensée par une offre suffisante dans les communes de l'agglomération. Cela doit atténuer une trop forte pression non souhaitée de l'urbanisation sur les zones rurales.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>Cette mesure a une interaction avec la mesure A8 «Densification du milieu bâti». Une densification dans un cadre supportable a, par principe, priorité par rapport à de nouveaux classements en zone à bâtir. Les possibilités de densification sont toutefois limitées, et de tels nouveaux classements sont inévitables. En outre, un lien direct existe avec la mesure «Secteurs prioritaires pour la future extension du milieu bâti», en ce sens qu'un transfert de contingents de terrains à bâtir ne peut avoir lieu que dans ces secteurs. Les exigences strictes en matière de desserte par les transports publics doivent être satisfaites (mesures B3/B4).</p>

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Dans le cadre général, la mesure est centrale et prioritaire, en ce sens qu'elle sert en même à atteindre les objectifs en matière de développement et d'harmonisation avec l'urbanisation et les transports. Sa mise en œuvre est relativement simple.

Appendice à la fiche de mesures A1, transfert du besoin de surfaces de terrains à bâtir au sein de l'agglomération Bienne/Lyss*Portée du contingent cessible de surfaces de terrains à bâtir*

Le contingent cessible de surfaces de terrains à bâtir résulte du besoin de terrains à bâtir conformément au Plan directeur cantonal pour les communes de Bienne et Nidau à l'heure actuelle, déduction faite des réserves dans les plans de zones en vigueur et dans les secteurs d'urbanisation possibles selon le Plan directeur. La sous-couverture en résultant s'élève à 30 ha. Selon la fiche de mesures, deux tiers sont cessibles, soit 20 ha.

La portée du contingent cessible de surfaces de terrains à bâtir est examinée et adaptée dans le cadre du controlling quadriennal (cf. fiche de mesures D1).

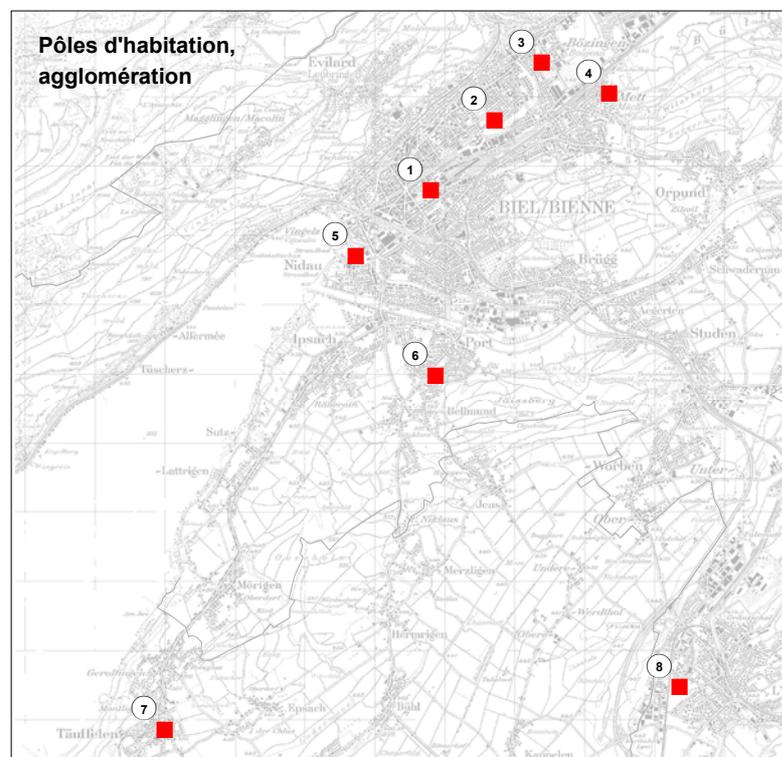
Procédure de sollicitation d'un report de surfaces de terrains à bâtir

- 1) La commune qui envisage un report de surfaces de terrains à bâtir propose le transfert à l'organe de direction de la Conférence «Agglomération biennoise».
- 2) La proposition contient la preuve que les dispositions selon point 4 de la fiche de mesures A1 sont respectées. Cela est le cas aux conditions suivantes:
 - a) La plausibilité du besoin est prouvée. Ce qui est déterminant ici est la preuve du manque de terrains à bâtir dans la commune proposant le transfert, le développement des constructions des dernières années ainsi que le niveau actuel de la demande aux plans local et régional.
 - b) Le transfert figure dans le cadre d'un concept succinct de planification sectorielle couvrant le territoire communal.
 - c) Le transfert doit porter au maximum sur un tiers du contingent de surfaces de terrains à bâtir encore cessible au moment de la proposition, mais au moins sur 2 ha.
 - d) Le NQTP C est prouvé. L'offre correspondante de transports publics doit être garantie par des arrêtés correspondants du Conseil communal au plus tard au moment de l'approbation communale du classement en zone à bâtir.
 - e) La disponibilité des terrains est prouvée au plus tard au moment de l'examen préalable cantonal par le biais d'une déclaration d'intention des propriétaires fonciers concernés. Des contrats correspondants doivent être conclus avant l'approbation communale.
- 3) En impliquant le groupe de travail «Développement du territoire et transports dans l'agglomération Bienne/Lyss», la direction de l'Association seeland.biel/bienne examine le transfert dans le cadre de son controlling (monitoring de développement du milieu bâti au moyen de RegioGIS) et assure la coordination avec l'OACOT. Selon sa libre appréciation, elle consulte des communes voisines cédant leur besoin en surfaces de terrains à bâtir. Elle rend compte à l'organe de direction de la Conférence «Agglomération biennoise» et lui soumet le transfert pour approbation en cas de doute.
- 4) En cas de décision positive de la région, la commune réalise la procédure de participation et d'information ainsi que la procédure d'examen préalable auprès du Canton, et communique les résultats à l'Association seeland.biel/bienne.
- 5) Si la commune ne renonce pas au transfert après la décision négative de la région, l'Office cantonal des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT) tranche.
- 6) La Direction de l'Association seeland.biel/bienne tient à jour une liste des transferts de surfaces de terrains à bâtir effectués.

Pôles d'habitation régionaux		A 2
État: décembre 2016	CRTU n°: S2 Code ARE: 0371.2.027	
Objectif: La réalisation de pôles d'habitation sur des sites présentant de bonnes conditions-cadre est encouragée de manière ciblée.		
Intervenants: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (AGR) <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers	Responsabilité: Communes d'implantation (Bienne, Nidau, Port, Täuffelen, Lyss, Anet)	
Produit: Préparation et introduction de la réalisation de pôles d'habitation		
Mesures et démarche: 1) Les sites désignés dans la carte du Plan directeur sont réputés pôles d'habitation régionaux. 2) Aux niveaux politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière, les communes agissent activement en faveur de la réalisation de pôles d'habitation régionaux. Par le biais d'une observation continue et d'interventions correspondantes, elles évitent la naissance d'obstacles à la réalisation. 3) La construction des pôles d'habitation régionaux a lieu conformément à une densité d'habitat moyenne à élevée selon leur importance (valeur indicative: IUS 0.6 mini, au cœur du périmètre de l'agglomération – Bienne, Nidau, Ipsach, Port, Brügg IUS mini 0.8). Au centre de l'agglomération : IUS mini 1.0. 4) Les communes encouragent la disponibilité de pôles régionaux d'habitation en prenant contact avec les propriétaires fonciers, et si possible, par l'acquisition de terrains à bâtir. 5) Les communes garantissent la réalisation des infrastructures dans le temps requis. 6) La réalisation des pôles d'habitation régionaux a lieu dans le cadre de procédures garantissant la qualité urbanistique.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: - Clef de répartition <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre <input type="checkbox"/> Informations préalables <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence - Après le transfert de secteurs prioritaires visant à l'extension future du milieu bâti dans des zones à bâtir valides, celles-ci sont soumises aux mêmes conditions que les pôles d'habitation régionaux.		
Lien avec l'Instrument de conduite Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation -		
Controlling État des bases légales de planification ainsi que de la garantie juridique et financière de la desserte.		

Projets de mise en œuvre

Commune	Secteur	Superficie	Remarque
Bienne	1. Aire de l'usine à gaz	5.0 ha	Largement réalisé
	2. Aire Gurzelen/Gygax	5.0 ha	Planification en partie achevée (aire Gygax), en partie en cours (Gurzelen).
	3. Scierie	2.7 ha	Planification achevée
	4. Évêché-est	14.2 ha	Changement d'affectation de zone (zone de camping en zone d'habitation) en suspens.
Nidau	5. Parc Expo	2.0 ha	Planification en cours
Port	6. Lohn-Bellevue	6.0 ha	Planification achevée, réalisation en cours.
Täuffelen	7. Breitenfeld	1.7 ha	Planification achevée, réalisation en cours.
Lyss	8. Stigli-Spinsmatte	7.5 ha	Largement réalisé



Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>Les pôles d'habitation visent à diriger un développement du milieu bâti densifié et de qualité vers des endroits particulièrement appropriés (desserte TP, situation centrale). Ils sont situés en priorité sur le tracé du tram régional. Cela permet de garantir l'harmonisation entre urbanisation et transports, d'améliorer les conditions préalables pour les transports publics, le développement vers l'intérieur du tissu bâti et de lutter contre l'extension du milieu bâti en termes de superficie.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>Il existe une interdépendance spéciale avec les mesures B3/B4 (garantie d'un niveau de qualité suffisant de la classe de desserte TP).</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>Dans le cadre général, la mesure est centrale et prioritaire. Une mise en œuvre est relativement simple.</p>

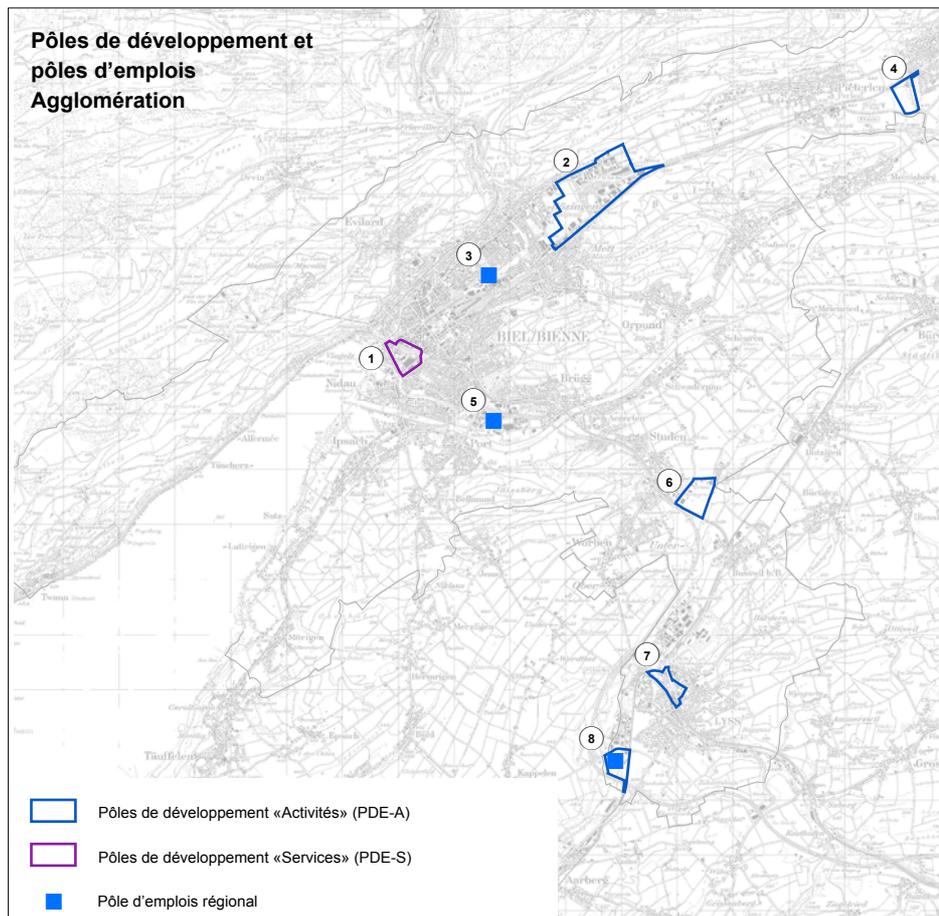
Pôles de développement cantonaux «Services et activités» / Pôles d'emplois régionaux		A 3
État: décembre 2016	CRTU n°: S3 Code ARE: 0371.2.028	
Objectif: Extension de pôles de développement existants et réalisation de nouveaux pôles de développement visant à l'implantation concentrée d'affectations liées à des activités.		
Intervenants: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers	Responsabilité: Communes d'implantation (Bienne, Brügg, Longeau, Studen, Anet, Lyss, Gampelen)	
Produit: Préparation et introduction de la réalisation de pôles de développement «Activités» (PDE-A).		
Mesures et démarche: 1) Aux niveaux politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière, les communes encouragent activement la disponibilité de superficies suffisantes dans les pôles de développement cantonaux et les pôles d'emplois régionaux désignés dans la carte du Plan directeur. Par le biais d'une observation continue et d'interventions correspondantes, elles évitent la naissance d'obstacles à la réalisation. 2) L'implantation d'affectations liées à la vente ne doit être prise en considération que pour les besoins locaux ainsi que pour des biens encombrants et dépendant d'un transport par véhicule à moteur. Sont exceptés les pôles de développement «Services» (PDE-S) selon le Plan directeur cantonal et les pôles d'emplois régionaux à l'intérieur du milieu bâti existant à affectation mixte. En outre, les dispositions particulières relatives à chaque pôle de développement cantonal demeurent réservées. 3) Les communes garantissent une réalisation échelonnée et la construction des infrastructures en temps utile. 4) La desserte par les transports publics des pôles de développement cantonaux et des pôles d'emplois régionaux doit correspondre au niveau de qualité de desserte D (NQTP D) selon le Plan directeur pour au moins 50% de la superficie des zones à délimiter. 5) Si besoin, l'Association seeland.biel/bienne coordonne la proposition d'enregistrement de nouveaux pôles de développement cantonaux et/ou l'extension de pôles de développement existants dans le Plan directeur cantonal.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: – Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence: –		
Liens avec l'Instrument de conduite : – Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports» – Feuille de mesures n° 5, Promotion économique régionale		
Documentation: – Plan directeur cantonal, fiche de mesures C_04		
Controlling: État des bases légales de planification ainsi que de la garantie juridique et financière de la desserte. Pôles de développement cantonaux selon PDE Controlling.		

Pôles de développement «Activités» (PDE-A)

Commune	Secteur	Superficie	Remarque
Bienne	1. PDE Masterplan	1.9 ha	En partie réalisé
	2. PDE Champs-de-Boujean	30.7 ha	Réalisé dans une large mesure
	3. Gurzelen	1.9 ha	Réalisation en cours
Longeau	4. PDE	16 ha	Planification en cours
Brügg	5. Marais de Brügg		Réalisé dans une large mesure / Potentiel de densification
Studen	6. PDE Studengrien	1.7 ha	En partie réalisé
Lyss	7. PDE Gare		Réalisé dans une large mesure
	8. PDE Grien-sud	18 ha	Réalisé dans une large mesure
Orpond	11. Zone industrielle Ouest	3 ha	Compensation au moins égale en surface des surfaces de zones à bâtir sollicitées par la réalisation de l'A5.
Gampelen	9. Gare	7 ha	Planification achevée
Anet	10. Gare	8 ha	Planification achevée

- Surfaces non bâties, sans potentiel de densification

Remarque: à Schönbrunnen (communes de Rapperswil, Schüpfen, Münchenbuchsee, Deisswil), une zone stratégique d'activités (ZSA) est délimitée dans le Plan directeur cantonal pour de grands projets (pas classés en zone à bâtir).



Évaluation des mesures**Effets**

Les pôles de développement «Activités» cantonaux et régionaux (PDE-A) créent des conditions préalables en faveur de l'implantation de zones d'activités à des endroits appropriés (desserte TP, situation centrale). Ils sont situés le long d'axes ferroviaires et/ou du tracé du tram régional ainsi que des jonctions autoroutières. Cette mesure doit garantir des développements non souhaités (p. ex. nouveaux centres d'achat en périphérie) ainsi que l'harmonisation entre urbanisation et transports.

Interdépendances avec d'autres mesures

Il existe une interdépendance spéciale avec les mesures B3/B4 (garantie d'un niveau de qualité suffisant de la classe de desserte TP).

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Dans le cadre général, la mesure est centrale et prioritaire. Sa mise en œuvre est relativement simple.

Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Habitat / Activités»		A 4
État: décembre 2016	CRTU n°: S4 Code ARE:0371.2.029	
Objectif: Classement en temps utile en zone à bâtir dans les secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti et réalisation de nouveaux pôles d'habitation et d'activités. Des classements en zones à bâtir ne doivent entrer en ligne de compte que si les réserves de terrains non bâtis et les potentiels de densification sont épuisés dans les zones à bâtir existantes.		
Intervenants: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers	Responsabilité: Communes d'implantation	
Produit: Garantie réelle et en matière de droit de l'aménagement de secteurs prioritaires pour le développement du milieu bâti.		
Mesures et démarche: 1) Les sites désignés dans la carte du Plan directeur sont à considérer comme secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti et/ou secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti / option longue durée. 2) Les communes d'implantation de secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti agissent de manière active aux niveaux politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière, afin de garantir de futurs pôles d'emplois ou d'habitation régionaux. 3) Les communes d'implantation de secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti, option longue durée. Par le biais d'une observation continue et d'interventions correspondantes, elles évitent la naissance d'obstacles à la réalisation et à leur desserte ultérieure par les transports publics. 4) L'Association seeland.biel/bienne surveille le développement courant et informe les communes quant au besoin d'agir en résultant. En outre, en collaboration avec les communes, elle garantit un échelonnement judicieux, surtout concernant les secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti en matière de pôles d'activités. Les communes garantissent le transfert en temps utile, et conforme aux besoins, des secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti en zones à bâtir. Les classements en zone à bâtir de superficies supérieures à 2 hectares nécessitent une coordination réglée dans le cadre du Plan directeur / CRTU. 5) Après le transfert de secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti dans des zones à bâtir légales, celles-ci sont soumises aux mêmes conditions que les pôles d'habitation et d'emplois régionaux.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2010 -2011 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure	Coûts: - Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre (selon liste ci-après) <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée		

Les divers secteurs prioritaires figurent dans le tableau suivant. Les secteurs qui ne figuraient pas encore dans la CRTU de 1^{re} génération sont indiqués en *italique*. Les compléments ont été effectués surtout dans des communes où l'on s'attend à un besoin important de classement en zones à bâtir en 2030 selon le Plan directeur cantonal.

État de la coordination (EC): CR = Coordination réglée, CC = Coordination en cours, IP = Information préalable.

La répartition a été effectuée selon les consignes cantonales concernant les CRTU et se réfère à un état potentiel au moment de la prise de décision concernant le Plan directeur / CRTU Bienne-Seeland (mi-2016). Les coordinations réglées dans le cadre de la CRTU de 1^{re} génération sont considérées comme des données de base et ne sont plus remises en question.

Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Habitat» (H), agglomération Bienne / Lyss

N°	Commune	Secteur	Remarques / Besoin d'agir	EC	Superficie
1.1	Aegerten	Stockfeld	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	5.2 ha
1.2	Bienne	Gare de triage	Aire désignée dans le Plan directeur cantonal comme un secteur prioritaire pour l'extension du milieu bâti «Habitat». Appropriée pour réaliser un lotissement dense et d'excellente qualité. La desserte par les transports publics peut être résolue. Le site n'est toutefois pas disponible à moyen terme (gare de triage CFF). Planification dès 2025.	IP	31 ha
1.3	Bienne	Berghaus	Réserves en termes de paysage. Provisoirement, aucune possibilité de réalisation au plan politique.	IP	2 ha
1.4	Brügg	Brachmatt	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	4.6 ha
1.5	Brügg	Gumme	Besoin à plus long terme, paysage exposé, desserte TP à garantir.	IP	3.7 ha
1.6 1.7	Ipsach	Seezone	Aire désignée dans le Plan directeur cantonal comme un secteur prioritaire pour l'extension du milieu bâti «Habitat». Bien appropriée, à résoudre: conflit avec une zone à protéger communale, desserte routière (assurée sur le plan du droit de l'aménagement), disponibilité, pesée des intérêts SDA.	IP	16 ha
1.8	Longeau	Rolli sud	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	5.1 ha
1.9	Longeau	Rolli Est	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	3.8 ha
1.10	Lyss	Unterdorfacker	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	4.8 ha
1.11	Lyss	Leuere	Conditions préalables remplies, pesée des intérêts SDA requise, disponibilité en partie seulement, réalisation à moyen terme.	CC	11 ha
1.12	Lyss	Dreihubel	Conditions préalables remplies en partie, pesée des intérêts SDA requise, besoin à plus long terme.	IP	4.7 ha
1.13	Lyss	Gübelacher	Pesée des intérêts requise.	IP	
1.14	Orpond	Weingarten	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	3.7 ha
1.15	Orpond	Stöckenmatt	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	10 ha
1.16	Perles	Bassbelt	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	2.7 ha
1.17	Port	Neumatt	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	6.5 ha
1.18	Studen	Längachere	Pesée des intérêts SDA requise.	CC	9.5 ha
1.19	Sutz-L.	Juch	Cas échéant, pesée des intérêts requise concernant les risques naturels, aucune solution de rechange SDA, Coordination à régler dans le cadre de la révision du plan sectoriel.	IP	6.6 ha

1.20 Sutz-L	Lattrigen Ouest	Cas échéant, pesée des intérêts SDA, aucune disponibilité. Horizon : prochaine révision du plan sectoriel.	IP	4.9 ha
1.21 Täuffelen	Kleemattenweg	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	3.2 ha
1.24 Täuffelen	Friedweg	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	IP	2 ha
1.22 Täuffelen	Schulstrasse	Pesée des intérêts SDA requise. Aucune disponibilité, réalisation à long terme.	IP	5.6 ha
1.23 Worben	Paletzeyfeld	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	3.9 ha

Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Habitat» (H), autres régions

N°	Commune	Secteur	Remarques / Besoin d'agir	EC	Superficie
1.24	Aarberg	Müligass	Pesée des intérêts SDA requise. Pesée des intérêts SDA requise. Garantir la desserte pour la mobilité douce (traversée de voies) et la route (goulet d'étranglement du passage à niveau). Disponibilité encore à clarifier.	CC	3.1 ha
1.25	Büren a.A.	Solothurnstrasse	Pesée des intérêts SDA requise, niveau de qualité de la desserte TP insuffisant (à améliorer)	CC	3.6 ha
1.26	Büren a.A.	Galgenfeld	Pesée des intérêts SDA requise, niveau de qualité de la desserte TP insuffisant (à améliorer)	CC	1.6 ha
1.27	Büren a.A.	Schüre	Pesée des intérêts SDA requise, niveau de qualité de la desserte TP insuffisant (à améliorer). Vue à long terme.	IP	1.4 ha
1.28	Gampelen	Bahnhof	Pesée des intérêts SDA requise, disponibilité en vue, d'autres conditions préalables réalisables. Clarification requise concernant la prévention d'incidents (conduite de gaz). Réalisation à moyen terme.	CR	3 ha
1.29	Anet	Wingarte	Coordination réglée dans le cadre CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	7.8 ha
1.30	Schüpfen	Village	Pesée des intérêts SDA requise, autres conditions préalables peuvent être remplies, disponibilité inconnue.	IP	7.8 ha
1.31	Anet	Brüelzelgli	Fixé par erreur comme pôle de développement «Habitat» (critères remplis) dans le cadre CRTU de 1 ^{re} génération, bien que non classé en zone à bâtir, Pesée des intérêts et clarification SDA requise avec intégration du secteur 1.29.	IP	7.8 ha

Remarques:

Les secteurs Bleikimatt et Speisfeld annoncés par la commune d'Aarberg ne sont pas pris en compte:

- Vu diverses réserves émises, le secteur Bleikimatt ne satisfait pas aux exigences.
- À l'origine, le secteur Speisfeld fait partie d'une zone de protection du paysage B; à titre de compromis, la zone de protection du paysage est supprimée, et son classement en zone à bâtir s'en trouvera facilité.

Compte tenu de leur situation exposée, et du besoin à long terme, les secteurs de Reiben et Rütifeld annoncés par la commune de Büren a. Aare ne sont pas pris en compte

Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Activités» (A), agglomération Bienne / Lyss

N°	Commune	Secteur	Remarques / Besoin d'agir	EC	Superficie
2.1	Bienne / Perles	Limite communale	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération. Désignée comme zone stratégique d'activités (ZSA) dans le plan directeur cantonal, ce qui pourrait empêcher une affectation en tant que zone d'activités régionale > à clarifier en temps utile.	CR	19 ha
2.2	Lyss	Breite	Pesée des intérêts SDA requise, certaines réserves quant à la protection des eaux / risques. Disponibilité non garantie, vue à long terme.	IP	18 ha
2.3	Perles	Sömmerung	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	22 ha
2.4	Studen	Studengrien	Pesée des intérêts SDA requise. La jonction complète de Studen en tant que conditions préalables à la desserte, affectation et densification de la zone d'activités existante en tant que condition préalable à un nouveau classement en zone à bâtir, amélioration de la desserte TP. Disponibilité possible.	CC	18 ha
2.5	Lyss	Aumatt Buswil	Preuve du besoin et pesée des intérêts.	IP	

Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Activités» (A), autres régions

N°	Commune	Secteur	Remarques / Besoin d'agir	EC	Superficie
2.6	Dotzigen	Landi	Pesée des intérêts SDA requise (surtout preuve d'une densification suffisante), conditions préalables remplies en matière de desserte, de protection et de disponibilité, besoin à court terme prouvé pour l'agrandissement de l'exploitation «Landi» existante.	CR	2 ha
2.7	Gals	T10-Anschluss	Jonction à la T10 non résolue, pesée des intérêts SDA requise.	CC	3 ha
2.8	Gampelen	Bahnhof	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	5 ha
2.9	Anet	Zbangmatte	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération.	CR	12 ha
2.10	Aarberg	Mühlefeld	Pesée des intérêts SDA requise, clarifier la desserte et la disponibilité.	CC	2.6 ha

Observation : l'approbation de l'état «coordination réglée» dans les secteurs 2.5 – 2.7 par le Canton suppose que la détermination des besoins en terrains à bâtir pour les activités est achevée (selon feuille de mesures A_05 du Plan directeur cantonal).

Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti affectés à des besoins publics, agglomération biennoise

N°	Commune	Secteur	Remarques / Besoin d'agir	EC	Superficie
3.1	Bienne	Centre hospitalier régional	Coordination réglée dans le cadre de la CRTU de 1 ^{re} génération		Bienne

Interdépendances, objectifs en concurrence:

- Lien avec la fiche de mesures A1 «Besoin en surfaces pour l'habitat».
- Les communes d'Ipsach et de Sutz-Lattrigen s'opposent à un développement de l'urbanisation tel que visé par la désignation «Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti». Les secteurs concernés sont donc désignés comme options à long terme.
- Nombre de secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti figurent dans l'inventaire cantonal des surfaces d'assolement.
- Conformément au Plan directeur cantonal, des classements en zone à bâtir > 2 ha et/ou des mises en zone de surfaces d'assolement sans compensation ne sont généralement possibles que dans des secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti (mesure A_01).

Lien avec l'Instrument de conduite

Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»

Documentation

- Plan directeur cantonal, feuille de mesures A 06 «Surfaces d'assolement»
- Agglomération biennoise, Plan directeur «Urbanisation et transports», rapport explicatif: appendice 2, secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti, pesée des intérêts Urbanisation / Paysage-Agriculture.

Controlling

Saisie de facteurs déterminants (propriété foncière, liberté de desserte, etc.).

Évaluation des mesures

Effets

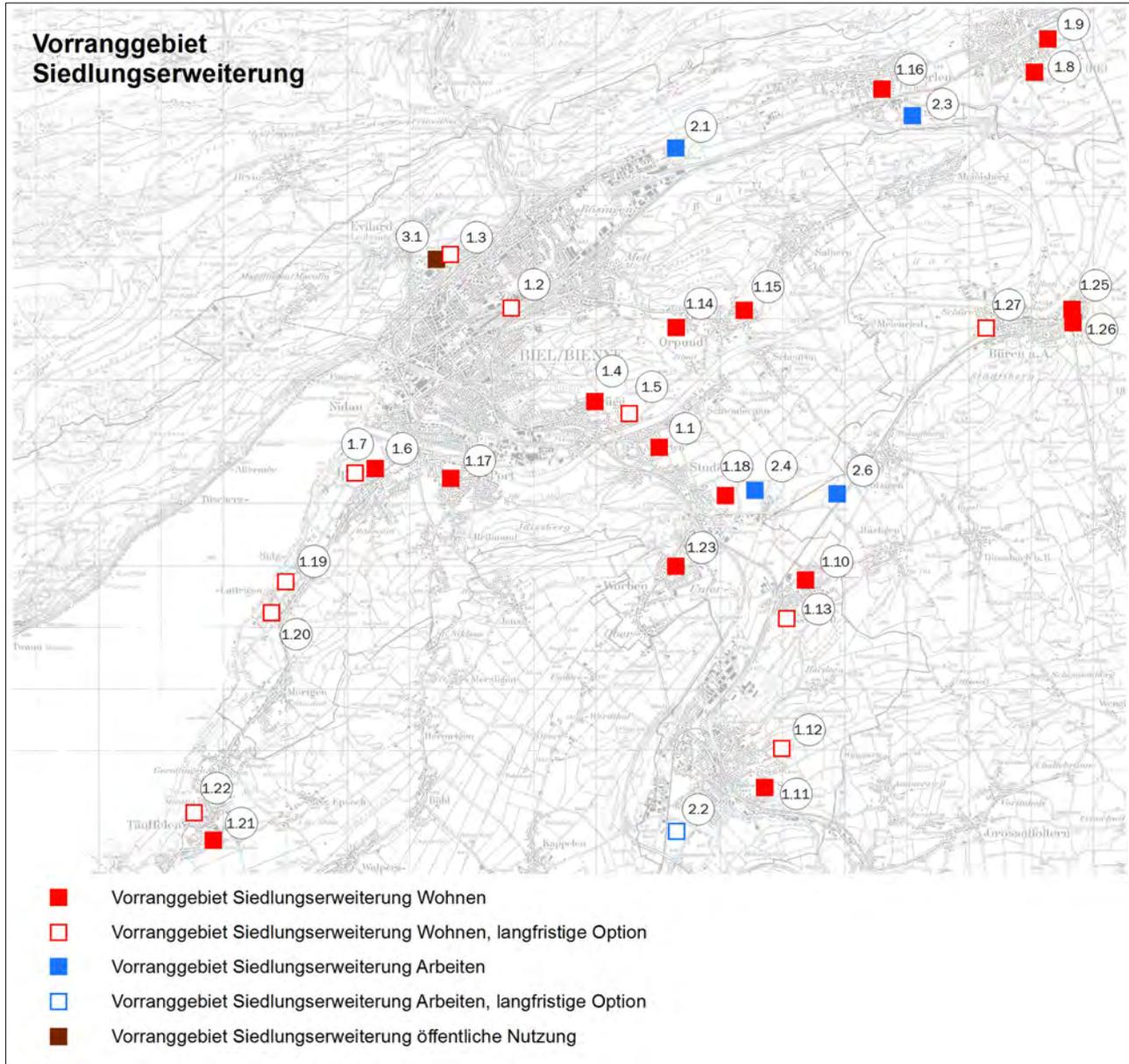
La délimitation de secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti permet de piloter à moyen et à long terme le développement de l'urbanisation vers des sites présentant une qualité similaire aux pôles d'habitation et d'emplois (niveau de qualité de la desserte TP, densification élevée, etc.). Cela permet de préparer les conditions préalables à au développement de l'urbanisation à long terme à des endroits appropriés et de garantir à long terme l'harmonisation Urbanisation / Transports.

Interdépendances avec d'autres mesures

Dans la plupart des secteurs prioritaires, il existe des interdépendances avec des projets de desserte. C'est ainsi que la desserte par les transports publics et, dans certains cas, la desserte routière, constituent des conditions préalables à de nouveaux classements en zones à bâtir. Dans l'agglomération, la dépendance par rapport au tram régional (mesure B 2/l) est importante, car divers secteurs prioritaires font partie de la zone de desserte de ce nouvel axe TP.

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

La mesure revêt une importance primordiale pour le pilotage du développement de l'urbanisation à long terme. En particulier, elle permet d'améliorer les conditions préalables à proximité de l'agglomération et à des endroits appropriés pour mettre à disposition suffisamment de terrains à bâtir en vue du développement visé de l'urbanisation. Elle contribue à harmoniser les infrastructures projetées avec l'extension future du milieu bâti. La mesure jouit d'une priorité élevée et sa mise en œuvre est relativement simple.



Controlling

- Décisions quant aux sites d'équipements intercommunaux
- Existence de lacune en matière d'approvisionnement

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Contenu	Compétence	Coûts
-			

Observations: les centres de niveau 4 (Longeau, Orpund, Perles, Studen et Täuffelen) sont déjà entrés en force de loi avec l'approbation du Plan directeur «Urbanisation et transports» de l'agglomération.

Le classement de Schüpfen dans la catégorie «Coordination en cours» fait suite à une réserve exprimée par le Canton. Le classement définitif sera fixé si des questions importantes surviennent (p. ex. révision de l'aménagement local).

Évaluation des mesures**Effets**

Le classement soutient une certaine constitution de points forts lors de l'implantation d'équipements intercommunaux, en ce sens que conformément au Plan directeur, un facteur supplémentaire est créé pour le besoin en terrains à bâtir.

Interdépendances avec d'autres mesures

Interdépendance avec la fiche de mesures A6 «Offre, répartition et financement des équipements publics»

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Les effets de la mesure sont sensibles indirectement et soutiennent le développement visé du milieu bâti.

Degré de priorité élevé compte tenu du faible travail engendré.

Offre, répartition et financement des équipements publics		A 6
État: décembre 2016	CRTU n°: S6 Code ARE: 0371.2.031	
Objectif: La planification de l'urbanisation et des transports dans la région tient compte des équipements publics intercommunaux. Les nouveaux besoins sont placés en fonction des aptitudes diverses locales.		
Intervenants: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne	Responsabilité: Communes d'implantation	
Produit: Prise en compte des besoins existants et du choix des sites en cas de nouveaux besoins publics supralocaux.		
Mesures et démarche: 1) Les équipements publics déterminants d'importance régionale sont en particulier les suivants: <ul style="list-style-type: none"> Formation <ul style="list-style-type: none"> - Écoles secondaires (Bienne, Nidau, Brügg, Orpond, Studen, Perles, Longeau, Nidau, Täuffelen) - Écoles secondaires (Büren, Erlach, Anet, Lyss, Schüpfen) - Écoles moyenne, Bienne - École commerciale professionnelle - Centre de formation professionnelle, Bienne - Haute école spécialisée «Architecture, bois et génie civil» - Haute école spécialisée «Technique et informatique» - Haute école pédagogique - Office fédéral du sport, Macolin - Centre de formation Wald, Lyss - Centre de formation professionnelle et de perfectionnement, Lyss - Inforama, Anet - Centre de formation professionnelle, Union Suisse du Métal, Aarberg Sport / Culture <ul style="list-style-type: none"> - Palais des Congrès / Piscine couverte - Quartier des musées, Bienne (Pasqu'Art, Schwab, Neuhaus) - Théâtre Bienne-Soleure / Spectacles français - Kulturhalle KuHa, Lyss - Stades de football et de hockey sur glace, Champs-de-Boujean Ouest, Bienne (nouveau) - Triple halle de gymnastique BBz, Esplanades, Gymnases (Bienne-Lac et Bienne-Tilleuls) - Plages de Bienne et Nidau - Installations sportives, Macolin et Ipsach (OFSPPO) - Installations de sports aquatiques, Bienne – Vigneules – Beau-Rivage – Prés-de-la-Rive – Nidau – Port des barques - Piscines: Aarberg, Büren, Lyss - Centre sportif Grien et installation de sport de glace à Lyss Santé <ul style="list-style-type: none"> - Centre hospitalier régional, Bienne - Hôpital d'Aarberg Autres <ul style="list-style-type: none"> - Établissement pénitentiaires Witzwil et St. Johannsen 2) Les planifications à tous les niveaux (communes, agglomération, Canton) tiennent compte des besoins en matières d'exploitation et de place nécessaire pour les équipements publics intercommunaux. 3) L'Association seeland.biel/bienne coordonne <ul style="list-style-type: none"> - le choix du site en cas de nouveaux besoins et sur la base des exigences fonctionnelles et de l'adéquation de site potentiels, - la clé de financement en cas d'équipements publics intercommunaux. 		

Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: - Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes
État de la mise en œuvre: <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée	
Interdépendances, objectifs en concurrence: - Prise en compte du réseau régional de centres (Fiche de mesures B 2)	
Lien avec l'Instrument de conduite - Fiche de mesures n° 9, collaboration dans le domaine de l'«école obligatoire»	
Documentation -	
Controlling Saisie des conflits d'exploitation ou des besoins des institutions existantes.	

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Contenu	Compétence	Coûts
-			

Évaluation des mesures

Effets La planification d'équipements publics importants est harmonisée avec l'aménagement du territoire (sites centralisés, desserte satisfaisante).
Interdépendances avec d'autres mesures Réseau de centres (Fiche de mesures A5) et desserte TP
Importance dans le cadre général / Degré de priorité Tâche régionale importante. Ne devrait être prise en compte qu'au cas par cas. Priorité moyenne du fait qu'en règle générale, les équipements publics ne sont pas soumis à une grande dynamique.

Mise en valeur et renouvellement des quartiers		A 7
État: décembre 2016	CRTU n°: S7 Code ARE: 0371.2.032	
Objectif: Mise en valeur de secteurs urbains présentant un déficit en termes d'aménagement, de qualité de l'environnement et de valeur d'utilisation.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Guildes de quartiers	Responsabilité: Communes d'implantation	
Produit: Détection précoce de déficits en terme de qualité dans les quartiers et introduction de mesures visant à leur mise en valeur.		
Mesures et démarche: 1) Les communes encouragent la mise en valeur et le renouvellement de secteurs urbains et de quartiers en veillant à une mixité sociale. 2) Les champs d'action dans le but de mettre en valeur des quartiers sont: <ul style="list-style-type: none"> - espaces verts et libres publics, - réseau de chemins piétonniers, - aménagement des espaces publics, - sécurité dans le domaine public, - espaces extérieurs privés ou semi-publics, - points et lieux de rencontres et de rassemblement, - modération du trafic, - offres de places de stationnement, - renouvellement des constructions. 3) Les communes identifient les secteurs où il convient d'agir, déterminent les déficits concrets et les potentiels d'amélioration et veillent aux réalisations correspondantes. 4) Les communes garantissent l'exploitation de synergies avec des projets importants influençant la structure urbaine (en particulier le contournement autoroutier, les mesures d'accompagnement en matière de circulation, le tram régional, la nouvelle desserte de la zone industrielle de Lyss nord, réaménagement du carrefour K 22) ainsi que la procédure d'information et de participation de la population.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: inconnus Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton cas par cas <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre: <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence: <ul style="list-style-type: none"> - Planification / Étude A5 sur le tronçon de la jonction Marais de Brügg / Weidteile / jonction Bienne-Centre - La mesure B 8 contribue également à l'atteinte des objectifs. 		
Lien avec l'Instrument de conduite Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération, «Urbanisation et transports»		

Documentation – Documents de la planification de développement coordonnée, 2002 – Mise en valeur des quartiers, études préliminaires de la Ville de Bienne, 2002
Controlling Réalisations achevées / en cours

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Contenu	Compétence	Coûts
A 7.01 Planification de développement coordonnée Bienne/Nidau	Planification d'accompagnement de la construction de l'autoroute A5 (branche Ouest / jonction Bienne-Centre) dans le secteur concerné des deux communes (Plan directeur décidé)	Bienne / Nidau / Canton	inconnus
A 7.02 Mise en valeur des quartiers de Bienne	Programme de réalisation Mesures de mise en valeur	Bienne	inconnus
A 7.03

Évaluation des mesures

Effets La mise en valeur et le renouvellement des quartiers visent à améliorer la qualité de vie et d'habitat ainsi qu'à soutenir le développement du milieu bâti vers l'intérieur. Des quartiers résidentiels contribuent à une mobilité économe en incitant à passer ses loisirs dans le cadre environnant des habitations.
Interdépendances Il existe une interdépendance directe avec la fiche de mesures n° 8 (densification), en ce sens que cette dernière mesure ne peut permettre d'atteindre les objectifs fixés qu'accompagnée d'une amélioration de la qualité de la structure des quartiers. La mesure B8 (modération du trafic) y contribue beaucoup.
Importance dans le cadre général / Degré de priorité Importante tâche permanente des communes. Degré de priorité élevé.

Densification du milieu bâti		A 8
État: décembre 2016	CRTU n°: S8 Code ARE: 0371.2.033	
Objectif: La densification du milieu bâti est encouragée en tenant compte de qualités urbanistiques et écologiques ainsi que du paysage.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton (OACOT)	Responsabilité: Communes d'implantation	
Produit Saisie des potentiels de densification et déclenchement d'impulsions de réalisation.		
Mesures et démarche: 1) À l'intérieur des secteurs prioritaires de développement du milieu bâti désignés dans la carte du Plan directeur, les communes saisissent les potentiels existants de restructuration et de densification. Afin de mettre en œuvre les potentiels, les communes établissent des plans de mesures (démarche et délais). 2) La densification des secteurs situés dans le périmètre d'influence du tram régional prévu (FM B 2) fait l'objet d'une attention particulière. 3) Les obstacles éventuels en matière du droit de l'aménagement et de la planification sont éliminés. Les inventaires fédéraux selon art. 5 LPN (surtout ISOS) doivent être pris en compte dans le cadre d'une pesée des intérêts. 4) Les communes d'implantation soutiennent la réalisation des potentiels de densification par des mesures de promotion et des conseils eu égard aux questions du droit de l'aménagement et de la planification. Elles recherchent le contact avec les propriétaires fonciers et mettent à disposition un service de renseignements pour les propriétaires fonciers et les investisseurs. 5) Les communes d'implantation soutiennent l'acquisition d'immeubles renfermant un potentiel de densification par les pouvoirs publics ainsi que la vente ou l'octroi de droits d'utilisation à des investisseurs. 6) Aux endroits bien desservis (niveaux de qualité A – D de la desserte TP), les communes empêchent la sous-exploitation des lotissements.		
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: inconnus Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton, selon le cas <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre: <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence: – Un lien existe avec la feuille de mesures A 1 dans la mesure où la densification doit compenser le besoin en surfaces de construction n'étant pas à redistribuer à Bienne. – Coordination requise avec la mesure A 7 «Mise en valeur et renouvellement des quartiers».		
Lien avec l'Instrument de conduite Feuille de mesures n° 4, mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation – Détection des lacunes en matière de constructions à Bienne (état: 2001)		
Controlling : Projets de construction réalisés		

Secteurs prioritaires de la densification du milieu bâti

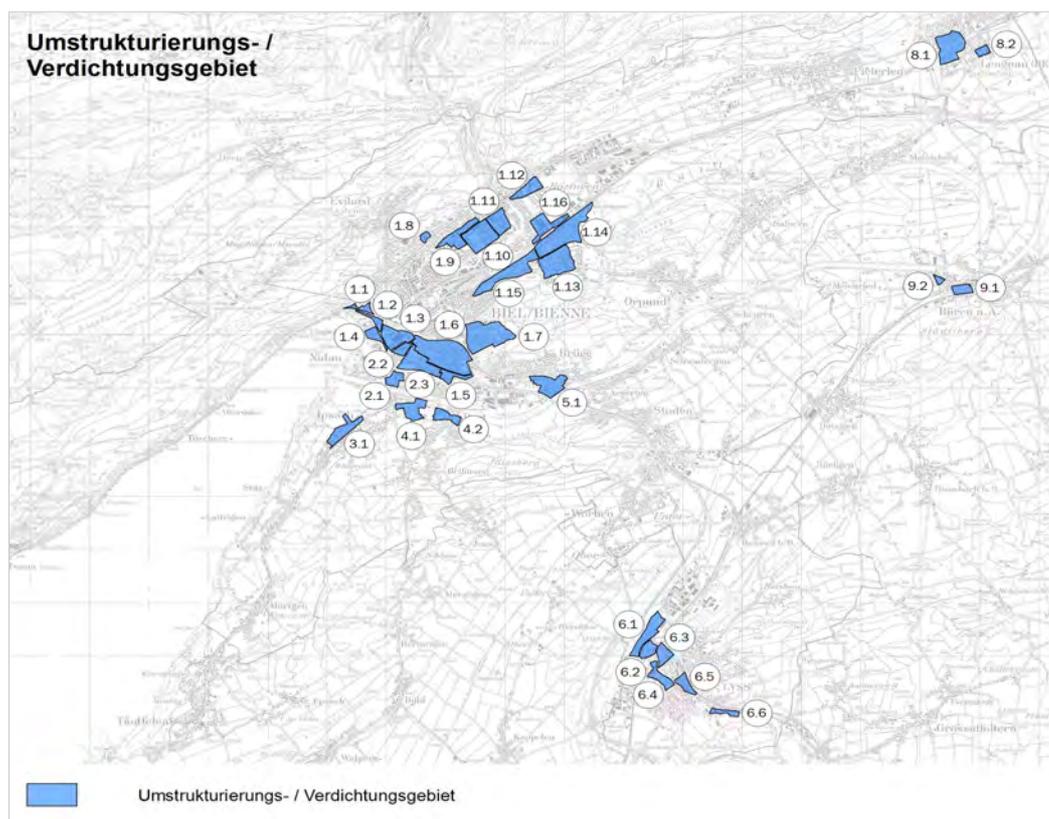
Commune / Responsabilité	Secteur	Remarques
Bienne	1.1 Faubourg du Lac	Détermination de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la planification d'accompagnement urbanistique de l'A5 en cours, branche Ouest.
	1.2 Rue du Débarcadèr	Détermination de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la planification d'accompagnement urbanistique de l'A5 en cours, branche Ouest.
	1.3 Gare sud	Détermination de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la planification d'accompagnement urbanistique de l'A5 en cours, branche Ouest.
	1.4 Quartier du lac	Détermination de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la planification d'accompagnement urbanistique de l'A5 en cours, branche Ouest ainsi qu'études visant au développement du quartier.
	1.5 Rue d'Aegerten / Chemin des Landes	Détermination de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la planification d'accompagnement urbanistique de l'A5 en cours, branche Ouest.
	1.6 Madretsch	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du quartier.
	1.7 Petit-Marais - Tilleuls	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre du projet-modèle en cours «Coordination entre assainissements d'immeubles et développement du quartier».
	1.8 Hôpital pour enfants	Mise en œuvre garantie en matière du droit de l'aménagement par l'édiction d'un plan de quartier.
	1.9 Rue de Boujean	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du quartier.
	1.10 Gurzelen / Champagne	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la procédure de concours pour le secteur partiel de la Gurzelen et du projet-modèle en cours «Coordination entre assainissement d'immeubles et développement du quartier».
	1.11 Champs-du-Soleil	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du quartier.
	1.12 Long-Champ	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du quartier.
	1.13 Route d'Orpond	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre du projet-modèle en cours «Coordination entre assainissement d'immeubles et développement du quartier».
	1.14 Geyisried	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du quartier.
	1.15 Rue de Mâche	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du quartier.
	1.16 Chemin du Long-Champ	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du quartier.
Nidau	2.1 Faubourg du Lac sud	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la révision en cours de la planification sectorielle.
	2.2 Gurnigelstrasse	Détermination de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la planification d'accompagnement urbanistique de l'A5 en cours, branche Ouest.
	2.3 Weidteile	Détermination de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la planification d'accompagnement urbanistique de l'A5 en cours, branche Ouest.

Commune / Responsabilité	Secteur	Remarques
Ipsach	3.1 Hauptstrasse	La fragmentation en petites parcelles ainsi que la structuration des propriétaires (part élevée de propriétés par étages) s'oppose à une restructuration à court et à moyen termes du secteur. Mise en œuvre comme option à long terme.
Port	4.1 Neumatt	L'examen de mesures de mise en œuvre fait l'objet de la révision en cours de la planification sectorielle.
	4.2 Ortskern	L'examen de mesures de mise en œuvre fait l'objet de la révision en cours de la planification sectorielle.
Brügg	5.1 Ile de Brügg / Neubrücke	La planification sectorielle révisée ouvre la possibilité de densifier le secteur «Ile de Brügg». Introduction d'un indice d'utilisation (IU) minimal en tant que mesure à examiner pour les autres secteurs partiels.
Lyss	6.1 Unterer- / Oberer Aareweg	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du site.
	6.2 Kasernenareal	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du site.
	6.3 Bielstrasse	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du site.
	6.4 Stegmatt / Aarberg strasse	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du site.
	6.5 Hauptstrasse	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du site.
	6.6 Bernstrasse	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du site.
	6.7 Lagerweg / Neumatt	Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre d'études particulières visant au développement du site.
Aarberg	7.1 Ringweg	Examen de mesures de mise en œuvre lors de la prochaine révision de la planification sectorielle (dès 2017 environ).
	7.2 Blüemli matt	Examen de mesures de mise en œuvre lors de la prochaine révision de la planification sectorielle (dès 2017 environ).
	7.3 Sunnmatt	Examen de mesures de mise en œuvre lors de la prochaine révision de la planification sectorielle (dès 2017 environ).
	7.4 Walperswilstrasse	Examen de mesures de mise en œuvre lors de la prochaine révision de la planification sectorielle (dès 2017 environ).
Lengnau	8.1 Zone centrale	Les mesures de mise en œuvre (réduction des distances à la limite; accroissement du degré d'utilisation) forment l'objet des travaux de révision en cours.
	8.2 Rollweg	Les mesures de mise en œuvre et d'exécution (changement de zones et accroissement du degré d'utilisation) forment l'objet des travaux de révision en cours.

Büren	9.1 Beunde / Bahnhof / Witschi	État de la mise en œuvre: – Arrêté et approbation du plan de quartier «Beund» en cours 2015-01-15. Attribution en cours du secteur de la gare à une ZPO – Attribution du périmètre à une zone mixte en cours.
	9.2 Bielstrasse-Hängiweg	État de la mise en œuvre: Attribution du secteur à une zone mixte en cours.
Anet	10.1 Sud-ouest	Dans le cadre de la planification sectorielle en cours, il est prévu de renoncer à l'indice d'utilisation, afin de permettre une densification accrue des constructions.

Observation: la politique de développement urbain de la Ville de Bienne ainsi que de la commune de Lyss vise depuis des années à une densification et/ou à un changement des affectations dans le milieu bâti existant, tout en préservant une qualité ad hoc de l'urbanisation. Une grande partie des surfaces industrielles en friche a déjà pu être ainsi réaffectée (surtout pour l'habitat). La densification des constructions a lieu dans une mesure accrue dans le cadre de la restructuration de secteurs urbains nécessitant un renouvellement.

Le Canton met à disposition divers moyens d'aide à l'urbanisation interne sur le site Internet www.be.ch/sein.



Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>Cette mesure encourage le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et contribue à une utilisation mesurée des sols. La coordination «urbanisation/transports» est optimisée. La densification le long de l'axe du tram régional accentue le profit à tirer de cette mesure.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>La densification ne doit toutefois pas se faire au détriment de la qualité de l'urbanisation (FM A7) et doit être couplée avec une mise en valeur des quartiers.</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>Mesure importante, compte tenu du fait qu'un certain potentiel existe surtout au cœur des villes et des agglomérations. Priorité élevée grâce à un rapport coût/profit favorable.</p>

Limites d'urbanisation d'importance supralocale		A 9
État: décembre 2016	CRTU n°:L1 Code ARE: 0371.2.034	
Objectif: Le développement local du milieu bâti tient compte des paysages de rang supérieur et présente des zones périphériques bien conçues et formées par rapport au paysage ouvert.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT)	Responsabilité: Communes	
Produit Limitation locale de l'extension du milieu bâti / Aménagement des périphéries.		
Mesures et démarche: Par rapport aux lignes de délimitation d'urbanisation d'importance supralocale désignées dans la carte du Plan directeur, la périphérie existante doit être conservée dans situation et sa forme. Une extension des zones à bâtir est exclue.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: – Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre: <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence: – Plan directeur cantonal, fiche de mesures A_01 «Déterminer les besoins en terrains à bâtir pour le logement» – Plan directeur cantonal, fiche de mesures A_06 «Préserver les surfaces d'assolement»		
Lien avec l'Instrument de conduite Feuille de mesures n° 4, mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation –		
Controlling –		

Évaluation des mesures

Effets Un cadre approprié d'un point de vue régional est prescrit pour l'extension future du territoire urbanisé, c'est-à-dire visant à empêcher le mitage dans des paysages sensibles.
Interdépendances avec d'autres mesures Fiche de mesures C5 «Paysages à protéger / Zones agricoles»: les secteurs à protéger A et B ont les mêmes effets que les limites d'urbanisation là où ils sont à la limite des zones à bâtir.
Importance dans le cadre général / Degré de priorité La teneur du Plan directeur est un élément structurant de pilotage pour le développement du milieu bâti à long terme. Priorité élevée.

Hameaux		A 10	
État: décembre 2016		CRTU n°:S9 Code ARE: 0371.2.035	
Objectif: Conservation, renouvellement et extensions mesurés de petites entités urbanisées dans l'espace rural.			
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT)		Responsabilité: Communes d'implantation	
Produit Désignation de sites pour des zones de hameaux.			
Mesures et démarche: 1) Déterminer les lieux prédestinés à la délimitation de zones de hameaux en application des critères fixés dans le Plan directeur cantonal. 2) La réglementation fondamentale en matière de construction des zones de hameaux a lieu au niveau des plans d'affectation des communes.			
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable		Coûts: – Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée			
Interdépendances, objectifs en concurrence: – Plan directeur cantonal, fiche de mesures A_03 «Critères applicables aux zones de hameaux»			
Lien avec l'Instrument de conduite			
Documentation –			
Controlling –			

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Contenu	Compétence	Coûts
–			

Évaluation des mesures

Effets Permettent un certain développement dans des milieux bâtis à vocation agricole.
Interdépendances avec d'autres mesures Prise en compte des secteurs prioritaires «nature et paysage» (C 5).
Importance dans le cadre général / Degré de priorité Permettent d'avoir une marge de manœuvre en matière de développement dans l'espace rural et contribuent ainsi à la préservation des structures.

Mobilité globale / Mobilité combinée		B 1
État: décembre 2016		CRTU n°: NM-VM-1 Code ARE: 0371.2.001
<p>Objectif: Agglomération biennoise: pour garantir la mobilité, la croissance pronostiquée du trafic individuel motorisé (TIM) doit être diminuée en faveur de la circulation piétonne et cycliste ainsi que des transports publics. Cela signifie une augmentation d'environ 25 à 50% du nombre d'usagers pour les transports publics et une réduction de 10% du TIM dans le centre de l'agglomération aux heures de pointe.</p> <p>Périmètre global seeland.biel/bienne: garantir une mobilité compatible avec l'urbanisation et l'environnement par une combinaison basée sur les points forts de chaque mode de transport.</p>		
<p>Intervenants:</p> <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC, OTP) <input checked="" type="checkbox"/> Confédération (ARE, OFT) <input checked="" type="checkbox"/> Conférence régionale sur les transports (CRT)		<p>Responsabilité: seeland.biel/bienne</p>
<p>Produit: Augmentation de la qualité pour l'utilisation combinée des différents systèmes de mobilité / gestion de la mobilité</p>		
<p>Mesures et démarche:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Afin de garantir la mobilité, des parts du trafic sont transférées sur les transports publics et la mobilité douce qui, en particulier, absorberont la croissance du trafic individuel motorisé. 2) Les comportements en matière de mobilité sont influencés par des mesures de communication, d'information et des conseils 3) Mise en place d'une gestion globale de la mobilité. 4) Les possibilités de combiner les différents modes de transport sont harmonisées quant à l'organisation et aux tarifs et encouragées par le biais de l'extension des infrastructures. 5) Les arrêts des transports publics seront mis en valeur (amélioration de l'accessibilité, protection contre les intempéries, équipement, aspect extérieur, éclairage, sécurité, aménagement adapté aux personnes handicapées, etc.). 6) En cas de projets d'affectation de plus grande importance dans les communes de l'agglomération, à savoir avec un besoin supérieur à 50 places de stationnement, il faut élaborer un concept de mobilité dans le but de minimiser le trafic individuel motorisé (TIM) et de tenir compte des capacités du réseau routier : réduction du besoin de places de stationnement, dosage des sorties, gestion des places de stationnement). 7) En cas de projets d'affectation de plus grande importance au cœur de l'agglomération, il faut en faire l'analyse au point du degré de l'affectation et de la mixité des affectations dans le but de minimiser le trafic individuel motorisé (TIM). 		
<p>Réalisation: (gestion de la mobilité)</p> <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable		<p>Coûts de la gestion de mobilité: 100'000 fr. par an</p> <p>Clef de répartition:</p> <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton / autres <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Entreprises de transports
<p>État de la mise en œuvre</p> <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Résultat intermédiaire <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		

<p>Interdépendances, objectifs en concurrence</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les mesures relevant du domaine des transports publics et de la mobilité douce s'inscrivent en étroite relation avec la gestion de la mobilité. Elles revêtent une importance décisive pour l'efficacité de cette gestion. - Emplacements à vélos de type Bike + Ride, voir FM B 11
<p>Lien avec l'Instrument de conduite Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»</p>
<p>Documentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestion de la mobilité et mobilité combinée, août 2007 - Concept global de mobilité, branche Est de l'A5, plan du contexte 2016
<p>Controlling</p> <ul style="list-style-type: none"> -

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Contenu	Compétence	Coûts
B 1.01 Gestion de la mobilité (mesures non structurelles selon projet d'agglomération)	<p>Réalisation de la gestion de la mobilité pour une phase pilote 2010 / 11. Communes responsables Bienne, Aegerten, Brügg, Nidau, Ipsach, Meinisberg.</p> <p>Le projet 2012 – 2014 a été prolongé (communes responsables Bienne, Aegerten, Brügg, Nidau, Ipsach); prolongation 2015-2018 avec les communes de Bienne, Brügg, Ipsach et Port).</p> <p>La commune de Lyss assure également une gestion de la mobilité. Coordination avec l'agglomération biennoise.</p>	s.b/b	100'000 fr. par an

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>Les mesures de la gestion de la mobilité contribuent au comportement durable en matière de mobilité de la population et de l'économie et soutiennent le changement de la répartition modale visé en faveur des TP et de la mobilité douce. Avec la revalorisation des arrêts des TP, la qualité des espaces publics et du sentiment de sécurité individuel est améliorée.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>Les mesures ont un effet de soutien par rapport aux améliorations concrètes de l'offre des TP et de la mobilité douce ou aux mesures de gestion du trafic individuel motorisé (p.ex. gestion des places de stationnement). Elles contribuent également à une meilleure répartition des offres existantes.</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>La mesure peut être très efficace avec peu d'efforts (en comparaison avec les mesures d'infrastructures) en vue du comportement en matière de mobilité. C'est pourquoi, elle est prioritaire et fait partie intégrante du projet d'agglomération biennoise. La phase pilote 2010/11 a été prolongée.</p>

Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5		B 1 / I
État: décembre 2016		CRTU n°: NM-VM-2 ARE-Code:
<p>Objectif</p> <p>Pour la période entre l'ouverture de la branche Est de l'A5 en 2017 jusqu'à la mise en service de la branche Ouest de l'A5 (env. 2032), il convient de garantir la fonctionnalité du réseau routier en adoptant une stratégie appropriée. Les phases des travaux de construction de la branche Ouest de l'A5 doivent donc être prise en compte en conséquence. La stratégie englobe les orientations suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concept global de mobilité - Pilotage du trafic individuel motorisé (TIM) de rang supérieur - Mesures dans le corridor de la branche Ouest de l'A5 (phase de construction) - Réalisation échelonnée optimale de la branche Ouest de l'A5 <p>Le but dudit <u>Concept global de mobilité</u> est de minimiser la charge du trafic individuel motorisé (TIM) sur le réseau routier dans le secteur de la branche Ouest de l'A5, d'accroître la part des transports publics (TP) et de la mobilité douce (MD) par rapport au volume global du trafic routier et de garantir le flux de circulation.</p>		
<p>Intervenants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes de l'agglomération biennoise <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC, OTP, OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Entreprises de transport (TPB, asm, CFF) <input checked="" type="checkbox"/> Conférence régionale des transports (CRT) 		<p>Responsabilité:</p> <p>seeland.biel/bienne</p>
<p>Produit:</p> <p>Avec la mise en œuvre d'un <u>concept global de mobilité</u>, la charge du TIM sur le réseau routier dans le secteur Nidau / Port ne doit pas excéder le niveau actuel. Pour cela, la charge TIM pronostiquée de 47'000 véhicules à moteur / jour à la place Guido-Müller doit être réduite de 20% en reportant quelque 9'000 trajets TIM sur les transports publics et la mobilité douce. Aux heures de pointe, la fonctionnalité du réseau routier doit être garantie par des mesures de gestion de la mobilité. La mise en œuvre a lieu via une série coordonnée de mesures (voir ci-après).</p>		
<p>Mesures et démarche:</p> <p>a) Mesures d'urgence, concept global de mobilité</p> <p>a1 Mise sur pied d'une «Task Force» visant à soutenir et à coordonner la mise en œuvre</p> <p>a2 Préparation d'une procédure de suivi et de contrôle du trafic (monitoring / controlling)</p> <p>a3 Préparation d'une gestion du trafic à court terme (dosage aux points-clés)</p> <p>a4 Garantie de la communication dépassant le cadre du projet</p> <p>a5 Orientation ciblée de la gestion de la mobilité sur l'état de la branche Est de l'A5</p> <p>a6 Préparation d'autres mesures prioritaires de mise en œuvre (cf. b2, b5)</p> <p>b) Mise en œuvre dans le cadre d'autres mesures</p> <p>1) Extension ciblée de l'offre TP, stabilité accrue des horaires et réduction des temps de trajet (cf. FM B 3/I, B4 et B5).</p> <p>2) Amélioration ciblée de liaisons cyclistes à optimiser en priorité (cf. FM B 11, B 11/III, B 11/XI et B 11/XII).</p> <p>3) Réalisation d'une gestion du trafic par son dosage à certains endroits appropriés (cf. FM B 7/III).</p> <p>4) Réalisation rapide de mesures d'accompagnement importantes en matière de circulation MaC de la branche Est / Marais de Brügg et réaménagement de la traversée de Nidau (en partie MaC anticipée, cf. FM B7).</p> <p>5) Concrétisation et mise en œuvre rapides d'un concept de places de stationnement (mise en œuvre FM B9).</p> <p>6) Fixation de quotas de trafic TIM supplémentaires maximaux lors de nouvelles affectations (cf. FM B 1).</p> <p>La coordination et la mise en œuvre sont garanties par les organes de la Conférence «Agglomération biennoise» (Conférence, organe de direction, groupe de travail «Développement du territoire + Transports), Secrétariat).</p>		

Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable (mise en œuvre)	Coûts du Concept global de mobilité: 657'000 fr. (2016 – 2018, mesures d'urgence / pas de frais d'infrastructure) Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton: 50% <input checked="" type="checkbox"/> s.b/b: 25% <input checked="" type="checkbox"/> Communes / autres: 25% <input type="checkbox"/> Entreprises de transport
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée	
Interdépendances, objectifs en concurrence: <ul style="list-style-type: none"> - Coordination étroite avec le projet définitif de la branche Ouest de l'A5. La construction par étapes de la branche Ouest et la planification des phases de travaux ressortissent à l'Office cantonal des ponts et chaussées (OPC ; Routes nationales Construction). - La mise en œuvre dans les différents secteurs de transports est réglementée dans d'autres fiches de mesures, surtout FM B1 (Gestion de la mobilité), FM B4 et FM B5 (Offre TP), FM B7 (Routes), FM B9 (Places de stationnement) et FM B11 (Mobilité douce). La fiche de mesures FM B10 (projets générant une importante fréquentation / PiF) est aussi importante ici. - Un instrument de mise en œuvre important en matière de transports publics est le Schéma d'offre régional 2018 –2021 de la Conférence régionale des transports adopté en juin 2016. 	
Liens avec l'Instrument de conduite : <ul style="list-style-type: none"> - Fiche de mesures n° 4 «Mise en œuvre du projet d'agglomération Bienne/Lyss» - Fiche de mesures n° 25 «Mise en œuvre du concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5» 	
Documentation <ul style="list-style-type: none"> - Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5: rapport final de juin 2016, programme de mise en œuvre des mesures d'urgence, septembre 2016. - Concept de bus Bienne 2020 (base du Schéma d'offre régional 2018 – 2021) 	
Controlling -	

Projets de mise en œuvre: cf. «Mesures et démarche»

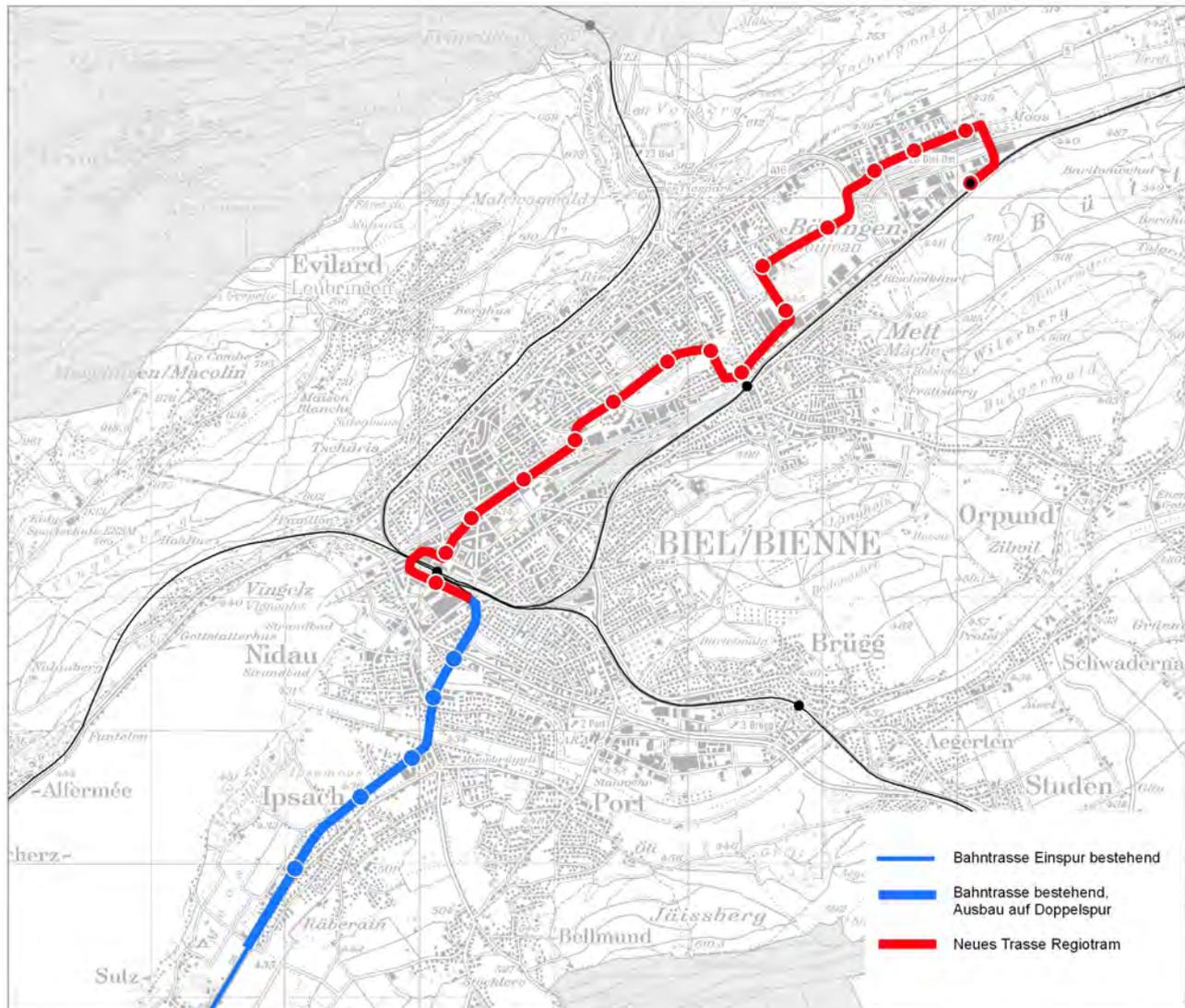
Évaluation des mesures

Effets Le Concept global de mobilité garantit la fonctionnalité du réseau routier durant la phase critique de la construction de la branche Ouest de l'A5 et contribue de manière durable au changement de la répartition modale des transports visée en faveur des transports publics et de la mobilité douce.
Interdépendances avec d'autres mesures La mesure sert de structure d'ensemble stratégique pour les différentes planifications en matière de transports et en garantit la coordination mutuelle (améliorations de l'offre TP et MD, mesures de pilotage du TIM et gestion des places de stationnement). Elle contribue à une meilleure charge des différentes offres et garantit l'harmonisation entre le futur développement du milieu bâti et le trafic.
Importance dans le cadre général / Degré de priorité À peu de frais par rapport aux mesures d'infrastructure, la présente mesure peut avoir beaucoup d'effet en termes de comportement de mobilité. Elle est donc prioritaire et fait partie intégrante du projet d'agglomération de Bienne.

Tram régional (nouvel axe TP dans l'agglomération biennoise)		B 2 / I
État: décembre 2016		CRTU n°: ÖV-Tram-1 Code ARE: 0371.2.002
Contient des mesures en matière d'infrastructures conformément au projet d'agglomération:		
<input checked="" type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 (desserte par bus) <input type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure C dès 2027 (Tram régional)		
Objectif: <ul style="list-style-type: none"> - Desserte par les transports publics des principaux pôles de développement de l'agglomération biennoise: garantie des capacités, amélioration de l'accessibilité, meilleure liaison avec le centre de l'agglomération. - Qualité accrue de la desserte par les transports publics de la rive droite du lac de Bienne (liaison directe des pôles d'activités de l'agglomération): en raison de capacités limitées sur le réseau routier, le rail doit devenir le principal moyen de desserte de la rive droite du lac entre Bienne et Täuffelen. - Garantie à long terme d'une part TP élevée dans le volume global du trafic. - Générateur d'impulsions pour une desserte TP axée sur un développement urbain vers l'intérieur. 		
Intervenants <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT) <input checked="" type="checkbox"/> Confédération (ARE, OFT) <input type="checkbox"/> Conférence régionale des transports (CRT) <input checked="" type="checkbox"/> Entreprises de transport (ASM, TPB, CFF) 	Responsabilité: <ul style="list-style-type: none"> - Canton de Berne: responsabilité lors de l'élaboration, procédure et réalisation du tram régional (OTP); élaboration et mise en œuvre de mesures touchant les routes cantonales (OPC). - Communes: élaboration et mise en œuvre de mesures touchant les routes communales; modifications des bases juridiques en matière de construction et de planification. - CRT: intégration des mesures dans le concept d'offres TP en tenant compte des adaptations nécessaires du réseau de TP existant. 	
Produit Réalisation du tram régional. Dans l'intervalle, réalisation d'une solution de rechange (desserte par bus), cf. mesure B4.		
Mesures et démarche <ol style="list-style-type: none"> 1) Réalisation d'une desserte par bus en coordination avec l'assainissement de l'A16 (jusqu'en 2107). 2) Selon la décision de la délégation des autorités du 26 mars 2015 le projet de tram régional est suspendu. Les responsables décideront, quand le projet sera réactivé (prochain état des lieux dans le cadre CRTU de 3^e génération. Ensuite, les démarches suivantes seront nécessaires : 3) Règlement du financement (Fonds d'infrastructure ou FIF). Révision et décision de l'avant-projet : fixation du tracé et du concept d'exploitation, modification du réseau de bus, mesures sur le réseau routier adjacent, mesures en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, estimation des coûts. 4) Élaboration du projet de mise à l'enquête. 5) Réalisation de la procédure d'approbation des plans du droit ferroviaire et arrêtés du Canton et des communes en matière de financement. 		

Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> Desserte par bus jusqu'en 2014 (mesure A1) <input checked="" type="checkbox"/> Tram régional dès 2027 <input type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: Desserte de bus: 13,8 millions de fr. Tram régional: 253,2 millions de fr. (état 2012, avant-projet de tram régional, variante tracé BTI – propre tracé, coûts imputables, TVA incl., sans imputation des avantages de conduites industrielles et projets de tiers). Les coûts de doublement de la voie du BTI (B 3/I) ainsi que les mesures structurelles à la rue de la Gare et au centre de Mâche ne sont pas inclus dans le montant susmentionné (cf. fiches de mesures correspondantes B 11). Clef de répartition Le financement sera fixé en temps voulu (Fonds d'infrastructure ou FIF). <input checked="" type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Communes: coûts d'infrastructures non imputables, mesures d'accompagnement, mesures d'aménagement (à déterminer dans le cadre de l'avant-projet en incluant une éventuelle clé de répartition entre les communes en bénéficiant sur la rive droite du lac de Bienne) <input checked="" type="checkbox"/> Tiers, p.ex. imputation en avantages pour les propriétaires d'ouvrages
État de la mise en œuvre <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Résultat intermédiaire <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée (desserte par bus)	
Dépendances, objectifs en concurrence <ul style="list-style-type: none"> - Projet A5, Bienne-centre et bretelle de raccordement de la rive droite du lac de Bienne (dont il a été tenu compte autant que possible dans les étapes de planification). Des dépendances liées aux coûts sont encore ouvertes. Il est important de pouvoir projeter de manière coordonnée les deux projets (garantie). - Les mesures en faveur de la mobilité douce, de la priorité aux bus et les mesures d'accompagnement dans la zone prévue du tracé ou dans le secteur d'influence du tram régional, de même que l'ensemble des transports publics urbains doivent être coordonnés avec le projet. Mises en valeur architectoniques de la rue de la Gare et de la rue de la Poste incluses dans la série de mesures B 11. - Prise en compte lors de nouveaux projets dans la zone du tracé du tram régional, surtout aux Champs-de-Boujean. - Il existe une relation avec le doublement de la voie du BTI (FM B 3/I): le projet du périmètre du tram régional comprend aussi le secteur de la gare de Bienne jusqu'à Ipsach. Dans ce secteur, des mesures destinées à accroître la capacité seront examinées dans le cadre de la planification de l'étape d'aménagement PRODES 2030. - Solution à moyen terme de la desserte par bus (cf. FM 4). 	
En relation avec l'Instrument de contrôle Feuille de mesures n° 4, mise en œuvre du projet d'agglomération « Urbanisation et transports »	
Documentation <ul style="list-style-type: none"> - Nouvel axe de transports publics pour l'agglomération biennoise: étude d'opportunité, rapport de synthèse du 10 mars 2008. - Tram régional à Bienne, rapport final des études préliminaires, 5 janvier 2010 - Tram régional dans l'agglomération biennoise, rapport final sur l'avant-projet, 13 janvier 2012 	
Controlling Phases de la procédure réalisées.	

Descriptif du plan sur la base du rapport final sur l'avant-projet, 13.01.2012



Le tram régional utilisera le tracé actuel de la ligne ASM de Anet à Ipsach (BTI). En plus d'un doublement de voie de la gare de Nidau à la rue de la Gabelle à Bienne, le projet prévoit un doublement de la voie de la ligne existante du BTI entre Nidau Beunden et Ipsach Herdi. Le tracé se base sur l'avant-projet de 2012 qui doit être à nouveau examiné et optimisé.

Entre Ipsach et les Champs-de-Boujean, le tram régional circulera à une cadence de 7,5 minutes, entre Ipsach et Täuffelen à une cadence de 15 minutes, dès Täuffelen jusqu'à Anet à une cadence de 30 minutes. La durée du parcours jusqu'aux Champs-de-Boujean (arrêt ferroviaire CFF) sera de 20 minutes à partir de la gare de Bienne, 55 minutes d'Anet. Concernant les tronçons sur les routes existantes, les espaces routiers seront configurés et valorisés. Sur toute la longueur, des éléments structurants uniformes seront utilisés. Le tram sera favorisé par des commandes de signalisation lumineuse. Sur des sections individuelles, le trafic individuel motorisé sera interdit ou dirigé ailleurs. Concernant le trafic piéton et cycliste, des solutions conciliantes seront réalisées. La traversée et le tracé parallèle de conduites industrielles s'effectueront selon les normes et prescriptions pertinentes. Le réseau de bus sera adapté (voir mesure B4).

Selon le Modèle global des transports MGT, le nombre de passagers transportés en moyenne par le tram régional sera de 11'000 personnes en 2030 entre Ipsach et Bienne (trafic journalier moyen des jours ouvrables TJMO), de 18'000 personnes au centre-ville de Bienne, 7'000 à 12'000 personnes sur le tronçon Gurzelen-Boujean et de 5'000 personnes aux Champs-de-Boujean. Le tram régional présente des réserves de capacité importantes en termes de développement futur, à l'exception de certaines courses de pointe entre Ipsach et la gare de Bienne. D'une part, cela se manifeste au début par des frais d'exploitation élevés. D'autre part, le tram régional présente une utilité économique importante: le rapport coûts/profit est estimé entre 1.5 et 1.9 selon la variante, c'est-à-dire que le profit est plus élevé que les coûts.

Avec la desserte par bus, une ligne directe de bus est réalisée de l'arrêt CFF aux Champs-de-Boujean jusqu'au centre du pôle de développement (en rapport avec les nouveaux Stades de Bienne) sur le futur tracé du tram régional.

Description du projet de la desserte par bus: en tant que solution transitoire jusqu'à la réalisation du tram régional, une ligne de bus efficace sera mise en place entre les nouveaux Stades de Bienne et l'arrêt CFF aux Champs-de-Boujean. Cela implique l'extension de l'offre de la ligne de bus n° 2 et le percement du remblai de l'autoroute entre les Stades de Bienne et la zone industrielle Est des Champs-de-Boujean en tant que prestation préalable au tram régional.

Évaluation des mesures

Effets (Bases : avant-projet)

Qualité du système de transport: le tram régional augmente la qualité et la capacité du raccordement des transports publics sur la rive droite du lac de Bienne et renforce la stabilisation visée du TIM: avec la cadence prévue de 7,5 minutes sur le tronçon Ipsach-Champs-de-Boujean, la capacité TP est augmentée de 100% pour le transport sur la rive droite du lac de Bienne. Ainsi, les conditions préalables sont créées pour pouvoir surmonter l'augmentation du trafic pronostiquée principalement avec les TP. La possibilité de transport direct de la rive droite du lac de Bienne au centre-ville de Bienne et dans les pôles d'emplois et d'activités dans la partie Est de la ville (Gurzelen et Champs-de-Boujean) augmente sensiblement l'attrait des TP. En outre, les capacités nécessaires pour une part plus élevée des TP seront créées pour les pôles de développement situés à l'est.

Selon les calculs du MGT, le tram régional se répercutera comme suit: la croissance de la demande TP à Bienne pronostiquée pour 2007-2030 est de 47%, et augmentera de 9% avec le tram régional; la moyenne pour Nidau-Bienne, la croissance de la demande TP est pronostiquée à 105%. La répartition modale (partie TP des chemins) augmente avec le tram régional d'actuellement 18,8 % à 22,3% en 2030. Dans le cadre de l'analyse de rentabilité, des avantages pour la mobilité douce et une légère réduction des accidents sont prévus grâce au tram régional.

Développement du milieu bâti: le tram régional provoque des impulsions pour le développement du milieu bâti aux sites appropriés, soutient l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti existant et encourage la qualité du milieu bâti à un niveau élevé. L'axe TP attrayant et direct raccorde les pôles de développement «Habitat» sur la rive droite du lac de Bienne, le centre-ville et les zones de développement de Bienne (Gurzelen/ Omega, Champs-de-Boujean) et représente pour celles-ci une amélioration marquante des accès routiers publics. D'importantes impulsions urbaines sont déclenchées. grâce à la mise en valeur visée des espaces routiers le long du tracé du tram. L'attractivité accrue du site attendue le long du tracé du tram encouragera les efforts d'une densification du milieu bâti et ainsi réduira la pression sur d'autres extensions du milieu bâti.

Charge environnementale: selon le rapport d'impact de premier degré, le tram régional n'a qu'un impact marginal sur l'environnement. La phase de construction a des effets négatifs, l'augmentation de la répartition modale des effets positifs.

Interdépendances avec d'autres mesures

Le tram régional déploie son effet en relation avec les arrêts CFF des Champs-de-Boujean et avec les pôles de travail et d'habitation fixés dans le Plan directeur (y c. sites prioritaires pour l'extension du milieu bâti).

Autres dépendances : cf. rubrique «Dépendances, objectifs en concurrence».

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Hormis le contournement autoroutier de Bienne par l'A5, le tram régional constitue une mesure d'infrastructure centrale et structurante pour un développement urbain ciblé de l'agglomération biennoise. Le tram régional doit être réalisé en tant qu'investissement à long terme pour l'avenir.

<p>Documentation</p> <ul style="list-style-type: none"> – Plan directeur de la rive gauche du lac de Bienne (partie explicative)
<p>Controlling</p> <p>État de la garantie des superficies requises par les communes d’implantation.</p>

Projets de mise en œuvre de l’infrastructure

Nom du projet	Indication sur le contenu	Délai	Compétence	Coûts
<p>B 3.01 Mise en valeur de l’arrêt CFF à Buswil</p> <p>Code ARE: 0371.2.003 CRTU n°: ÖV-Reg-1.1</p>	<p>Qualité accrue de l’arrêt par un accès libre aux voies (jusqu’en 2023) et un aménagement attractif de l’avant-place.</p> <p>Mesure A2 - 2015 – 2018. Projet d’agglomération (concerne la partie consacrée à l’aménagement de l’avant-place et au prolongement du passage souterrain).</p> <p>Dans le cadre des mesures susmentionnées, la commune de Lyss envisage d’élargir le passage sous-voies, ce qui engendre des coûts supplémentaires.</p>	2015 - 2018	CFF Commune de Lyss	1,5 million fr. 2,0 millions fr.
<p>B 3.02 Nouvelle toiture de la gare de Lyss</p> <p>Code ARE: 0371.2.003 CRTU n° : ÖV-Reg-1.2</p>	<p>Suite à la mise en valeur du quai 1 (arrêt des trains Berne-Bienne), une nouvelle toiture et un réaménagement de l’avant-place doivent contribuer à augmenter l’attrait et le confort. Coordination réglée dans le plan de quartier ESP Secteur de la gare.</p> <p>Mesure A2 2015 – 2018. Projet d’agglomération</p>	2015 - 2018	CFF	0,78 million fr.
<p>B 3.03 Divers arrêts ferroviaires</p> <p>CRTU n°: ÖV-Reg-1.3</p>	<p>Adaptations de la construction (accès aux quais pour les personnes handicapées) pour accroître la capacité, la sécurité et le confort pour les usagers.</p>			
<p>B 3.04 Voie double CFF à Gléresse</p> <p>CRTU n°: ÖV-Reg-1.4</p>	<p>Cf. feuilles d’objets 4, 5 et 6 du Plan directeur de la rive gauche du lac de Bienne (appendice b2). Tracé de ligne, voir carte du Plan directeur.</p>	dès 2019	CFF	390 millions fr.
<p>B 3.05 Aménagements d’une double voie – Berne - Neuchâtel BN</p> <p>CRTU n°:ÖV-Reg-1.5</p>	<p>Compléments aux tracés partiels à double voie pour permettre une cadence de 30 min.</p>	dès 2017	BLS	inconnus
<p>B 3.06 3. Tracé Mâche-Longeau</p> <p>CRTU n°: ÖV-Reg-1.6</p>	<p>Mesure dans le cadre de l’extension de la ligne du pied sud du Jura.</p>	dès 2025	CFF	inconnus

Projet « Aménagement du tronçon à double voie du BTI », cf. mesure B 3/I

Développement de l'offre TP pour le transport par rail (mesures importantes au plan spatial, c.-à-d. nouvelles lignes et arrêts ainsi que densifications de l'offre ou modifications conceptuelles essentielles)

Échéance	Ligne	Mesure	Coûts/an	EC
2018 -2021 (Schéma d'offre)	Bienne-Soleure CRTU n°: ÖV-Reg-1.7	Extension de la cadence de 30 min. pour le trafic régional le dimanche et en soirée.	0,5 million fr.	CC
	Bienne-Neuchâtel CRTU n°: ÖV-Reg-1.8	Extension de la cadence de 30 min. pour le trafic régional le jour du lundi au vendredi.	0,5 million fr.	CC
	Büren-Lyss CRTU n°: ÖV-Reg-1.9	Extension de la cadence de 30 min. le jour du lundi au vendredi aux heures de pointe (au lieu de temps d'arrêt improductifs).	0,1 million fr.	CC
	Bienne-Anet CRTU n°: ÖV-Reg-1.10	Extension de la cadence de 30 min. le jour du lundi au vendredi aux heures de pointe (au lieu de temps d'arrêt improductifs).	0,1 million fr.	CC
	Bienne-Berne CRTU n°: ÖV-Reg-1.11	Extension courses du S31 Belp-Berne-Münchenbuchsee jusqu'à Bienne du lundi au vendredi aux heures de pointe.	0,5 million fr.	CC
2025 (FAIF / programme d'extension du RER Berne)	Berne-Neuchâtel CRTU n°: ÖV-Reg-1.8	Cadence de 30 min. le jour. Extension de la cadence de 30 min. du RER au heures de pointe sur le tronçon Kerzers-Neuchâtel (ou liaison par bus Müntschemier/Gampelen à l'arrêt Anet pour garantir une deuxième liaison horaire avec Berne aux heures de pointe.	2,0 millions fr. 0,5 million fr.	CC CC
		Bienne-Neuchâtel CRTU n°:ÖV-Reg-1.9	Suppression de la gare de Gléresse / Offre de remplacement par bus dès la mise en service du tunnel CFF de Gléresse. Cadence de 30 min. le jour du lundi au vendredi et extension de la cadence de 30 min, le samedi et le dimanche.	Bus: 0,7 million fr. 0,5 million fr.
Dès 2027 CRTU n°: tram TP 1	Bienne-Anet Tram régional	Tram régional: nouvelle largeur de voie, gare de Bienne – Champs-de-Boujean comme prolongement du BTI (cf. FM B 2/I)		CC

Des dispositions contraignantes sont fixées dans le cadre des schémas d'offres de la CRT et/ou de l'arrêté cantonal concernant les offres.

CR = Coordination réglée, CC = Coordination en cours, IP = Information préalable, Coûts = Coûts d'exploitation

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p><u>Qualité du système routier:</u> les mesures sont une condition préalable à l'optimisation du réseau ferroviaire qui contribue à l'amélioration de l'accessibilité de l'offre de transport par chemin de fer ainsi que de la qualité et de l'accès aux arrêts. Cela contribue également à l'augmentation de la répartition modale.</p> <p><u>Développement du milieu bâti:</u> le renforcement des offres TP soutient l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti existant. Avec le tunnel à double voie de Gléresse, une mise en valeur marquante de l'espace vital et du paysage peut être atteinte à Gléresse. La mise en valeur de cette nouvelle situation initiale pour un développement du milieu bâti de grande qualité doit être soigneusement planifiée (cf. appendice au « Plan directeur de la rive gauche du lac de Bienne »).</p> <p><u>Impact sur l'environnement:</u> l'augmentation du contingent TP sur le trafic global aide à réduire l'impact sur l'environnement (bruit / air). Le tunnel CFF à Gléresse permet de réduire sensiblement les nuisances sonores dans le secteur du tracé actuel devant être supprimé.</p> <p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>Une partie des mesures dépend de la planification de rang supérieur du réseau ferroviaire dans le cadre du FAIF.</p>

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Les mesures d'agglomération 3.02 à 3.05, ainsi que l'optimisation ciblée par étapes de l'offre ferroviaire sont prioritaires. La 3^e ligne Mâche-Longeau présente un degré de priorité inférieur du point de vue régional.

Aménagement du tronçon à double voie du BTI		B 3 / I
État: décembre 2016	CRTU n°: ÖV-Reg-2 Code ARE: 0371.2.004	
Contient les mesures d'infrastructure selon le projet d'agglomération:		
<input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027		
Objectif: Augmentation des capacités de transport et amélioration de la stabilité des horaires du train BTI Bienne-Täuffelen-Anet entre Täuffelen et Bienne.		
Intervenants <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OTP) <input checked="" type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Conférence régionale des transports (CRT)	Responsabilité: Aare Seeland mobil S.A.	
Produit Encore en suspens (état actuel, voir sous «Description du projet»)		
Mesures et démarche : A) Le projet de double voie est coordonné avec le projet de tram régional (FM 2/I) et exploite les synergies du grand projet de contournement autoroutier de Bienne / branche Ouest de l'A5. B) Sur le tronçon entre la gare de Bienne et Ipsach, il convient de prévoir une solution compatible avec le tram régional actuellement suspendu, c.-à-d. permettant son exploitation. Il faut garantir une solution supportable pour le tissu urbain en étroite collaboration avec la planification d'accompagnement urbanistique du contournement de Bienne par l'A5. C) La place nécessaire est garantie du point de vue de la planification par les communes ou le Canton. D) Il faut examiner l'éventualité d'un arrêt supplémentaire à hauteur de la route de Berne pour assurer une meilleure desserte du quartier Weidteile : L'emplacement de l'arrêt «Beunden» doit être optimisé. E) L'étude et la réalisation sont entamées (cf. aussi processus PRODES 2030)		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure	Coûts: Réalisation indépendante du tram régional. Les coûts sommairessont estimés à 31 millions de fr. (+/- 50%) hors TVA (2015) pour le tronçon Bienne – Ipsach Herdj et sans arrêt supplémentaire.	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	Coûts du tram régional, double voie à Ipsach: contenus dans FM 2/I Clef de répartition : Financement par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) <input checked="" type="checkbox"/> Confédération: <input type="checkbox"/> Canton: <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes	
Interdépendances, objectifs en concurrence: Les mesures servent à garantir les capacités de transports nécessaires et sont requises même sans le tram régional. Dépendance avec les mesures routières (cf. étude du corridor de la rive droite du lac de Bienne, FM B 7/I).		

<p>Liens avec l'instrument de conduite Feuille de mesure n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération « Urbanisation et transports »</p>
<p>Documentation</p> <p>Étape d'aménagement PRODES 2030, asm Bienne-Anet, module 101 : OFT, janvier 2016.</p> <p>Documents de l'avant-projet tram régional mi-2011, surtout «Adaptation de la construction et de l'aspect technique ferroviaire du tracé original asm» et «Étude approfondie du concept d'exploitation».</p> <p>Étape d'aménagement PRODES 2030, schéma d'offre du trafic régional du Canton de Berne: périmètre d'aménagement Oberland bernois, novembre 2014.</p> <p>Étude de l'aménagement du corridor de la rive droite du lac de Bienne, mars 2011</p>
<p>Controlling -</p>

Description du projet

Même sans le tram régional, il faut compter avec une hausse sensible de la demande d'environ 50% jusqu'en 2030 sur le tracé asm Bienne-Täuffelen-Anet. Cela implique surtout une augmentation de la capacité de transport aux heures de pointe. Dans ce but, plusieurs variantes ont été étudiées : agrandissement des types de transport, influence de la demande (p.ex. déplacement des heures d'entrée à l'école), des rames d'appoint supplémentaires et densification des cadences (cadence de 7,5 min jusqu'à Täuffelen). Il ressort de l'examen qu'une rallonge des compositions de trains pour accroître la capacité est problématique (mesures coûteuses au niveau des véhicules et de l'infrastructure). Au premier plan, il est envisagé un engagement ciblé de rames d'appoint, car les goulets d'étranglement surviennent aux heures de pointe: entre Ipsach Herdj et Bienne, l'offre aux heures de pointe sera accrue à une cadence de 7,5 min selon le rapport sur l'Étape d'aménagement PRODES 2030).

Les mesures proposées sont en tout cas nécessaires à long terme au vu des enseignements actuels. Lors de l'étude des tronçons à double voie, la problématique des passages à niveau compte (surtout périodes de fermeture plus longues suite à la densification des cadences), des terrains sollicités et de l'intégration urbanistique sont à prendre en.

Évaluation des mesures :

<p>Effets</p> <p><u>Qualité du système de transports</u>: la capacité et la qualité de la desserte TP sur la rive droite du lac de Bienne sont augmentées grâce à des mesures d'exploitation et de construction ciblées concernant le BTI. Ainsi, des conditions préalables peuvent être créées pour réaliser la répartition modale visée (hausse de 20 % actuellement à 30% en moyenne à Ipsach) et la stabilisation du TIM qui peut garantir une qualité de transport appropriée sur le réseau routier.</p> <p><u>Développement urbain</u>: la mesure permet un développement du milieu bâti supplémentaire le long de cet axe TP attractif.</p> <p><u>Charge environnementale</u>: la sollicitation de terrains et les effets de la mesure doivent être limités au strict nécessaire. L'augmentation de la répartition modale permet une stabilisation de la pollution de l'air et des nuisances sonores le long de la rive droite du lac de Bienne.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>La mesure est également nécessaire indépendamment du tram régional, mais constitue une condition sine qua non à ce projet. Son effet sera renforcé avec le tram régional. La mesure est nécessaire, afin de garantir des volumes de trafic supportables sur le réseau routier le long de la rive droite du lac de Bienne (cf. FM B7/I).</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>La mesure est prioritaire dans le cadre de la stratégie pour l'agglomération biennoise: pendant que le contournement autoroutier de Bienne par l'A5, mesures d'accompagnement de la circulation (MaC) incluses, contribue à résoudre les points faibles dans le centre de l'agglomération, cela n'est que possible qu'avec le transfert du trafic sur les transports publics sur la rive droite du lac de Bienne.</p>

Nœud routier TP gare / Masterplan Biel/Bienne		B 3 / II
État: décembre 2016	CRTU n°: ÖV-W-1 Code ARE:	
Objectif Les travaux d'infrastructure à accomplir dans le secteur de la gare de Bienne (branche Ouest de l'A5, double voie et gare terminus de l'asm, infrastructure ferroviaire et quais CFF, sous-voies pour piétons, liaison piétonne et cycliste, place de la Gare) sont harmonisés de manière optimale entre eux et avec le développement urbanistique (Campus Biel/Bienne de la BFH, affectations le long du remblai).		
Intervenants <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Commune de Nidau <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC, OTP) <input checked="" type="checkbox"/> CFF <input checked="" type="checkbox"/> asm, TPB <input checked="" type="checkbox"/> Conférence régionale des transports (CRT)	Responsabilité: Ville de Bienne / Canton de Berne (PDE) pour la coordination	
Produit Coordination en cours des planifications pertinentes dans le cadre d'une organisation de projet appropriée. Fixation des résultats dans un plan directeur partiel ou une convention.		
Mesures et démarche 1) Définir une organisation de projet appropriée intégrant tous les intervenants (cf. ancienne organisation de projet PDE Masterplan Biel/Bienne). 2) Coordination en cours et concertation urbanistique des projets dans le secteur de la gare de Bienne (branche Ouest de l'A5, double voie et gare asm, infrastructure ferroviaire et quais CFF, passage souterrain pour piétons, liaison piétonne et cycliste, place de la Gare, option «tram régional», places de stationnement et desserte, affectations, etc.). 3) Traitement et clarification des interfaces et questions clés; pesée des intérêts et optimisation de chaque projet. 4) Définir les conditions-cadre et les marges de manœuvre pour chaque projet. 5) Fixation des résultats dans le cadre d'un plan directeur ou d'une convention entre les intervenants.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable (mise en œuvre)	Coûts coordination et plan directeur partiel / convention: 200'000 fr. (2016 – 2018) Clef de répartition: à fixer (ESP) <input checked="" type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton / Routes nationales <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes de Bienne, Nidau <input checked="" type="checkbox"/> Entreprises de transport (CFF, asm)	
État de la mise en œuvre <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée (constitution de l'organisation de projet)		
Interdépendances, objectifs en concurrence – Interdépendances et objectifs en concurrence subsistent entre les projets mentionnés ci-dessus. – Plan directeur urbanistique de la branche Ouest de l'A5: la présente mesure est concrétisée dans le cadre du Plan directeur urbanistique de la branche Ouest de l'A5 (ébauche disponible, groupe de coordination Gare 2030 existe). – Interdépendances avec les mesures B2/I «Tram régional», B3/I «Aménagement du tronçon à double voie du BTI», B11/III, 2 ^e passage sous la gare de Bienne		
Liens avec l'Instrument de conduite Fiche de mesure n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Bienne/Lyss»		

<p>Documentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plan directeur urbanistique de la branche Ouest de l'A5, 2016 - Étude d'un passage souterrain pour piétons à la gare de Bienne, 2012 - Planification d'accompagnement urbanistique A5 – groupe de travail «Gare 2030» - Plan directeur PDE Masterplan Biel/Bienne (1996) - Branche Ouest de l'A5, projet de mise en œuvre (en cours d'élaboration) - Plan-cadre CFF Bienne-Longeau (en cours d'élaboration)
<p>Controlling</p> <p>-</p>

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Coûts

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>Un fonctionnement optimal de la plaque tournante des TP à la gare de Bienne contribue au comportement durable en matière de mobilité de la population et de l'économie et soutient la modification de la répartition modale des transports visée en faveur des TP et de la mobilité douce. Avec la mise en valeur des installations ainsi que des liaisons piétonnes et cyclistes, la qualité des espaces publics et du sentiment individuel de sécurité est améliorée.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>La mesure est liée à une série d'autres mesures importantes du Plan directeur / CRTU (cf. Interdépendances, objectifs en concurrence) et garantit leur coordination.</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>La mesure est importante pour accorder les intérêts en partie fortement différents (Ville, CFF, A5, asm...) avec des liens complexes à un point de convergence de l'agglomération (gare de Bienne). Elle est donc intégrée comme mesure prioritaire dans le projet d'agglomération biennois.</p>

Transports publics liés à la route / Priorité aux bus		B 4
État: décembre 2016	CRTU n°: ÖV-Str-1 Code ARE: 0371.2.006	
Objectif: L'attrait de l'offre des bus est renforcé par une optimisation ciblée du réseau, des arrêts et des horaires. Les pôles d'habitation et d'emplois ainsi que les sites prioritaires pour l'extension du milieu bâti sont convenablement desservis dès que la nécessité est évidente.		
Intervenants : <input type="checkbox"/> Association seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC) <input checked="" type="checkbox"/> Confédération	Responsabilité: Conférence régionale des transports (planification) OTP / Entreprises de transports (mise en œuvre)	
Produit Mise en œuvre par étapes du Schéma d'offre et de l'amélioration de la qualité des arrêts de bus.		
Mesures et démarche 1) L'intensification des horaires sur le réseau de bus permet d'accroître les capacités de transport et l'attrait des transports publics auprès de la clientèle. 2) Le développement du réseau des bus et de l'offre des horaires est coordonné avec le développement du milieu bâti, surtout avec les pôles d'habitation et d'emplois régionaux, les sites prioritaires pour l'extension du milieu bâti habitat / activités ainsi que les pôles de développement cantonaux. 3) Au cœur de l'agglomération, le réseau des bus est harmonisé avec le projet de tram régional. Jusqu'à la réalisation de ce dernier, l'offre des bus sera optimisée et développée en tenant compte de l'état spécial après l'ouverture de la branche Est de l'A5 et pendant la phase de construction de la branche Ouest. 4) La commune de Gléresse sera desservie avec une offre TP de substitution (suppression de la gare en rapport avec le tunnel à double voie CFF). De plus amples détails sont réglés dans la feuille d'objet n° 5 à l'appendice 1. 5) Des mesures d'accompagnement seront prises pour les arrêts (qualité accrue).		
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> Dans le cadre des décisions d'offres <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: Clef de répartition : indemnisation selon LCTP <input checked="" type="checkbox"/> Confédération (seulement trafic régional) <input checked="" type="checkbox"/> Canton: (2/3) selon LCTP <input checked="" type="checkbox"/> Communes (1/3) selon LCTP	
État de la mise en œuvre <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée		
Dépendances, objectifs en concurrence - L'effet de transfert recherché ne sera obtenu qu'en relation avec d'autres mesures (surtout B 1, B 5, B 9, B 10). - Voir nouvelle fiche de mesures B1/l		
Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation - Schéma d'offres de bus concernant le tram régional (mise à jour prévue jusqu'à fin 2015) - Schémas d'offres CRT - Plan directeur «Rive gauche du lac de Bienne» (partie explicative)		
Controlling -		

Développement de l'offre de bus TP en vue de l'état après l'ouverture de la branche Est de l'A5 en 2017 et pendant la construction de la branche Ouest jusqu'à la mise en service du tram régional +/- 2030 (mesures importantes sur le plan spatial, surtout en matière de nouvelles dessertes et de densification essentielle des offres ou d'adaptations des lignes).

Délai	Ligne	Mesure	Coûts/an	Coord.
2018 - 2021 (Schéma d'offre)	Trafic local Bienne	<p>Vaste série d'adaptations de la conception du trafic local à Bienne sur la base du Concept de bus Bienne 2020, notamment:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nouvelle conception et offre nettement plus attrayante dans le sud de Bienne (y c. décharge du tronçon BTI critique à proximité de la ville), entre autres, prolongement et division de la ligne de trolleybus en deux axes en grande partie exempts de caténaies à Nidau Ouest (desserte capillaire AggloLac, Beundenring) et Port-Marais de Brügg («tangente sud», en outre courses express aux heures de pointe jusqu'à Ipsach Oberdorf. - Extension de l'offre pour les Champs-de-Boujean («desserte par bus» liée au projet de tram régional). - Remplacement de la ligne de bus en boucle au quartier des Tilleuls par deux axes de lignes symétriques, entre autres desserte capillaire de l'Esplanade. - Nouvelle tangente aux heures de pointe «Brügg-Champs-de-Boujean». - Nouvelle combinaison partielle des axes en vue d'optimiser le profit pour les usagers et l'engagement des véhicules. - Densifications différenciées de l'offre (cadence de 7,5 min le jour du lundi au vendredi sur les axes principaux; en fin de journée et le dimanche, densification de la cadence toutes les 20 min au lieu de 30 min actuellement (sauf ligne 11). 	Env. 2 millions fr.	CC
	Granges-Longeau-Orpond / Champs-de-Boujean	Du lundi au vendredi aux heures de pointe, poursuite des courses toutes les 30 min Granges-Longeau en alternance avec Montmenil-Orpond et/ou Perles – Champs-de-Boujean.	0,2 million fr.	CC
	Bienne-Aegerten-Lyss/Orpond	Adaptation schéma d'offre de jour du lundi au samedi: engagement plus efficace des moyens en vue d'une troisième liaison horaire Bienne-Studen (-> cadence 15 min sur le tronçon Bienne-Aegerten) et rétablissement des raccordements toutes les demi-heures à Lyss, offre le dimanche et le soir sur la ligne Bienne-Aegerten-Orpond (soit deux liaisons horaires Bienne-Aegerten et meilleures correspondances avec le train).	0,3 million fr.	CC
	Lignes de bus dans le triangle Lyss / Soleure / Münchenbuchsee	Systématisation et densification partielle de l'offre (tronçons Soleure-Büren-Schnottwil, Lyss-Diessbach, Lyss-Grossaffoltern), terminus à Münchenbuchsee au lieu de Zollikofen, tracé de ligne plus direct Münchenbuchsee-Büren, ligne Lyss-Schnottwil désormais via Busswil.	Aucune incidence sur les coûts	CC

	Espace Schüpfen	Système de bus citoyen ou para TP (offre de base pour les villages et les quartiers situés à l'écart de la gare).	0,2 million fr.	IP
--	-----------------	---	-----------------	----

Délai	Ligne	Mesure	Coûts/an	Coord.
2025 (objectif du concept global de mobilité, branche Est de l'A5)	Trafic local Bienne	Vaste série d'adaptations de la conception du trafic local à Bienne, notamment : - Densification à une cadence toutes les 5 min aux heures de pointe sur les axes principaux et toutes les 10 min sur des axes aussi très fréquentés. - En fin de journée et le dimanche, densification de la cadence toutes les 15 min au lieu de 30 min actuellement (sauf ligne 11) et/ou toutes les 10 min au lieu de 15 min actuellement.	Environ 2 millions fr.	

État dès +/- 2030

	Trafic local Bienne	Adaptation du réseau local de bus au tram régional.	Cf. tram régional, FM B 2/I	IP
	Trafic local Bienne	Prolongement de la ligne «Bois-Devant» pour desservir le pôle d'habitation «Évêché»; adaptations des horaires et densification si besoin.	0,3 million fr.	IP
	Gléresse	Remplacement par bus en cas de suppression de l'arrêt CFF.	Cf. appendice 1, OB5	CR

Fixations contraignantes effectuées dans le cadre des schémas d'offres de la CRT et/ou des arrêtés du Canton de Berne en matière d'offres.

CR = Coordination réglée, CC = Coordination en cours, IP = Information préalable, Coûts = coûts d'exploitation

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p><u>Qualité du système routier:</u> avec des améliorations et des optimisations ciblées et réalisées par étapes de l'offre des bus, l'attrait des transports publics est amélioré et les capacités nécessaires pour la répartition modale visée sont mises à disposition. Avec l'adaptation du réseau de bus dans l'agglomération biennoise en relation avec le tram régional, l'ensemble du système TP est optimisé.</p> <p><u>Développement du milieu bâti:</u> de nouvelles dessertes et une amélioration des offres TP sont des conditions préalables impératives pour le développement des pôles d'habitation et d'emplois prévus dans le Plan directeur (sites prioritaires pour l'extension du milieu bâti) et garantissent la qualité de la desserte TP visée. Cela concerne surtout l'axe Brügg-Aegerten-Studen et la zone de Longeau sud.</p> <p><u>Charge environnementale:</u> l'augmentation de la part des transports publics sur l'ensemble du trafic contribue à réduire les charges environnementales (bruit, air), et ce, surtout sur les lignes qui sont exploitées avec des trolleybus.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>Un service de bus irréprochable sur le réseau routier est une condition préalable pour garantir l'amélioration réelle de l'offre (mesure B5 pour la priorité aux bus, délestages du réseau routier suite au contournement de Bienne par l'A5 et mesures d'accompagnement en matière de circulation MaC). En outre, le soutien par la gestion de la mobilité est important (mesure B1). Il faut garantir le développement du milieu bâti avec un ajustement permanent.</p> <p>Avec l'adaptation projetée du réseau de bus en vue du tram régional et de l'état de la branche Est de l'A5, le système de la desserte TP au centre-ville est optimisé.</p>

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

La mesure est une condition préalable pour l'augmentation de la part TP sur l'ensemble du trafic et peut être réalisée avec une charge minimale à moyenne (comparée aux mesures d'infrastructure). Il s'agit d'une tâche permanente prioritaire qui est assurée par la Conférence régionale des transports CRT. La mise en œuvre et le financement sont effectués dans le cadre du concept d'offres et/ou des arrêtés du Canton de Berne actualisés tous les quatre ans en matière d'offres.

Transports publics liés à la route / Priorité aux bus		B 5
État: décembre 2016	CRTU n°: ÖV-Str-2 Code ARE: 0371.2.006	
Contient des mesures en matière d'infrastructures conformément au projet d'agglomération.		
<input checked="" type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027		
Objectif: Remédier aux gênes résultant du trafic pour les bus.		
Intervenants	Responsabilité:	
<input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (TBA) <input checked="" type="checkbox"/> Confédération	<ul style="list-style-type: none"> - seeland.biel/bienne: question de répartition des coûts - Canton: mesures liées aux routes cantonales - Communes: mesures liées aux routes communales - CRT: planification de l'offre 	
Produit Planification de réalisation des infrastructures, priorité aux bus		
Mesures et démarche:		
1) Des mesures ciblées permettent aux bus et aux trolleybus de circuler sans pertes de temps notables, même aux heures de pointe. Les mesures sont harmonisées avec ledit Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5 (FM B1/I) et avec la gestion du trafic (FM B7/III). 2) Une clef de répartition des coûts est établie entre les communes et les organes concernés pour les mesures d'importance supracommunale.		
Réalisation:	Coûts :	
<input checked="" type="checkbox"/> Mesures immédiates <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022	A1: 1,84 million fr. A2: 2,0 millions fr. A: 5,1 millions fr.	
État de la mise en œuvre	Clé de répartition	
<input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	<input checked="" type="checkbox"/> Confédération: 35% <input checked="" type="checkbox"/> Canton: 65% (routes cantonales) 22,75% (routes communales) <input checked="" type="checkbox"/> Communes: 42,75% (routes communales)	
Interdépendances, objectifs en concurrence:		
<ul style="list-style-type: none"> - Harmonisation avec MaC - La plupart des mesures ont été réalisées avant 2011 et ne peuvent pas être cofinancées par le biais du fonds d'infrastructure. La désignation des mesures de catégorie A a eu lieu dans le cadre de la mise à jour du projet d'agglomération à l'attention du Canton et de la Confédération en 2008. - Harmonisation avec le tram régional (cf. FM B 2/I). 		
Liens avec l'Instrument de conduite		
Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation		
- Rapport « Mesures favorisant la priorité aux bus », Transitec, du 12 octobre 2007		
Controlling		
Réalisation des mesures favorisant la priorité aux bus		

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indication sur le contenu	Compétence	Coûts
B 5.01 Priorité aux bus dans l'agglomération biennoise (série de mesures A1 2011-14) Code ARE 371.013	Garantie de la circulation fluide des bus par la mise en place d'une installation de signaux lumineux, couloirs de bus séparés: - Faubourg du lac (transformation de la voie de dégagement des bus funiculaire de Macolin en couloir pour bus) - Rue de Mâche Ouest (couloir pour bus avant le passage sous-voies) - Diverses mesures encore à concrétiser	Ville de Bienne	0,72 million fr. 0,25 million fr. 0,87 million fr. 1,84 million fr.
B 5.02 Priorité aux bus dans l'agglomération biennoise (série de mesures A2 2015-18) Code ARE 371.2.006	Garantie de la circulation fluide des bus par la mise en place d'une installation de signaux lumineux, couloirs de bus séparés, arrêts de bus sur chaussée. Élaboration d'un concept détaillé de mesures en rapport avec la planification de la phase de construction de la branche Ouest de l'A5. Les tronçons routiers dans la zone sud-ouest au cœur de l'agglomération sont les plus concernés.	Communes, Canton	2 millions fr.
B 5.03 Priorité aux bus à Lyss (mesure A 2019 – 2022) Code ARE 371.2.007	Priorité aux bus : Bärenkreisel, Schachenkreisel, Alpenstrasse-Hauptstrasse, Sonnenkreisel.	Commune de Lyss, Canton	1,1 million fr.
B 5.04 Priorité aux bus dans l'agglomération biennoise (série de mesures A 2019 – 2022)	Mesures pour maîtriser le trafic « État branche Est » (cf. Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5), FM B1/l : - Arrêt sur chaussée à la route principale de Nidau, arrêt «Beuenden». - Priorité aux bus / optimisation de la place Guido-Müller. - Priorité aux bus au nœud routier Allmendstrasse / écluse de Port. Le catalogue de mesures élaboré en rapport avec la phase de construction de la branche Ouest de l'A5 doit être complété. Harmonisation avec les mesures d'optimisation concernant le réseau de bus (FM B4). Cf. aussi FM B1/l.	Communes, Canton	4 millions fr.
B 5.05 Priorité aux bus, gare d'Aarberg	Suppression des obstacles au trafic des bus près de la gare d'Aarberg par des mesures de construction et d'exploitation dans la zone du passage à niveau Poste/ Gare d'Aarberg (cf. FM B 5/l)	Communes, Canton	2 millions fr.
B 5.06 Priorité aux bus dans le cadre des mesures d'accompagnement en matière de circulation, branche Est de l'A5 (MaC) 2018 – 2022	Réalisation prioritaire des MaC de la branche Est (y c. Marais de Brügg) qui garantissent la priorité aux bus (cf. aussi FM B 7)	Communes de Bienne et Brügg, Canton (OPC)	

Évaluation des mesures**Effets**

Les mesures de priorité aux bus garantissent un service de bus sans encombre et conforme aux horaires. Elles contribuent à l'amélioration de l'atteignabilité, de l'attrait et de l'efficacité des transports publics. Avec la hausse de la répartition modale visée, la sécurité routière est également améliorée.

Interdépendances avec d'autres mesures

Dans l'agglomération biennoise, les mesures de priorité aux bus sont étroitement liées au contournement autoroutier de Bienne par l'A5 et aux mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC). Étant donné qu'avec les MaC, un service de bus sans encombre est garanti, il ne convient que dans certains cas de réaliser des mesures anticipées.

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Les mesures de priorité aux bus sont une condition préalable importante pour le maintien visé de la mobilité et la hausse de la répartition modale, notamment au cœur de l'agglomération biennoise. Elles sont réalisables avec relativement peu de charges et sont prioritaires. Les mesures ont une grande importance dans la stratégie « État de la branche Est » (phase critique après l'ouverture de la branche Est et pendant la phase de construction de la branche Ouest).

Nœud TP / Gare routière d'Aarberg		B 5/I
État: décembre 2016		CRTU n°: TP-W-2 Code ARE: -
Objectif : Amélioration des conditions pour le trafic des bus et les liaisons piétonnières (surtout au niveau des correspondances) dans le secteur de la gare / poste d'Aarberg / accès à la Stadtplatz et, cas échéant, accès ultérieur à la Mühligasse (option passage à niveau).		
Intervenants <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne / CRT <input checked="" type="checkbox"/> CFF <input checked="" type="checkbox"/> CarPostal Suisse S.A. / région bernoise <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC, OTP) <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaire foncière, parcelle n° 767		Responsabilité: Planification: commune d'Aarberg en collaboration avec les responsables du projet, OTP et OPC. Mise en œuvre: commune d'Aarberg, Canton de Berne
Produit Réaménagement de la gare routière et amélioration du flux de la circulation à la rue de la gare dans le secteur de la gare CFF / poste d'Aarberg / accès à la Stadtplatz / passage à niveau, effets sur les options de la desserte du site «Widmerareal» (parcelle n° 674) inclus et, éventuellement, plus tard, traversée de la gare jusqu'à la Mühligasse.		
Mesures et démarche 1) Le projet directeur issu du mandat d'étude parallèle concernant les nouvelles constructions sur l'aire de la Poste sert de base à l'édiction du plan ZPO/PQ Aire de la Poste, à la concrétisation du projet de construction (construction avec EKZ, Poste, Habitat/Soins) ainsi qu'avec la gare routière selon exigences OTP. 2) Recherche de solution et d'optimisation du projet concernant (1) Gare routière, et (2) Concept d'exploitation et d'aménagement de la rue de la Gare, y c. raccordements au site et voies d'accès et de sortie de la gare routière par les responsables du projet en collaboration avec OTP, OPC AIC III, CRT. 3) Élaboration d'une convention (cas échéant contrat d'infrastructure) entre tous les intervenants (responsables du projet, OTP, OPC, Car postal, CFF, commune, tiers, etc.) dans le but de régler tous les aspects du financement, de la construction et de l'entretien de la gare routière ainsi que des mesures d'aménagement de la route cantonale. 4) Examen de mesures d'urgence.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure		Coûts : 2 millions de fr. Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> CFF <input checked="" type="checkbox"/> Poste
État de la mise en œuvre : <input checked="" type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	Degré de maturité <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Interdépendances, objectifs en concurrence Projet directeur des nouvelles constructions sur l'aire de la Poste (parcelle n° 767), parking avec Shop, parc de dissuasion (P+R) sur l'aire CFF, manutention de marchandises des CFF		
Liens avec l'Instrument de conduite Feuille de mesure n° 3, «Plan directeur CRTU Bienne-Seeland»		

Documentation

ZPO 17 et PQ «Site de la Poste» (état : juin 2016, avant procédure de participation) ; projet de route et projet de gare routière (en tant que partie ZPO 17 / PQ «Site de la Poste» ; projet directeur pour le PQ «Site de la Poste» (auteur : Atelier 5, état en juin 2016 ; rapport du jury relatif au mandat d'étude parallèle sur invitation selon norme SIA 143 concernant la nouvelle construction de l'ancien immeuble de la Poste (Coopérative Migros Aare, mai 2016).

Étude «Gare routière d'Aarberg» (OTP, 2012; auteur Kontextplan S.A.), ZPO 10 et plans de quartier ZPO 10 « Anciennes tuileries » (adopté le 01.02.2013), étude de faisabilité, desserte de la parcelle n° 674, 10.06.2008), PQ «Vieille Ville» (état en juin 2016, modification avant dépôt public) ; PQ «Postrain» (étant en juin 2016).

Controlling

Un accord est conclu entre tous les intervenants.

De nouvelles solutions se présentent au vu du changement de situation.

Le projet est achevé.

Évaluation des mesures**Effets**

Qualité du système de transport: les conditions de transport et de correspondances entre la gare CFF et l'arrêt de bus situé en face sont insatisfaisants. Cela ne peut pas être amélioré au moyen de simples mesures de rééquipement. Les entraves mutuelles bus / rue / passagers / passants, etc. ne sont pas attrayantes. Cet état doit être amélioré pour tous les usagers.

Interdépendances avec d'autres mesures

Projet directeur des nouvelles constructions sur le site de la Poste (parcelle n° 767), parking «Avec-Shop» parc de dissuasion (P + R) sur l'aire CFF, manutention de marchandises des CFF

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Il s'agit de la plus importante plaque tournante des transports publics en dehors de l'agglomération. Ce problème doit donc être poursuivi en priorité.

Remarques

– TJM 2016 à la rue de la Gare (8000 à 9000 véhicules/jour).

Routes nationales existantes et futures		B 6
État: décembre 2016	CRTU n°: MIV-N-1 Code ARE: -	
<p>Objectif Avec la réalisation de l'autoroute de contournement de Bienne par l'A5, l'aménagement de l'A16 sur le tronçon Champs-de-Boujean – Péry, ainsi que l'aménagement de la semi-autoroute T6 (prise en charge par la Confédération en préparation), une infrastructure routière est réalisée pour un trafic suprarégional et régional optimal et parallèlement en adéquation avec les contraintes urbaines.</p>		
<p>Intervenants</p> <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Confédération	<p>Responsabilité:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Confédération (OFROU) - Canton (OPC) 	
<p>Produit Planification, étude de mesures et réalisation du réseau autoroutier.</p>		
<p>Mesures et démarche</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) L'Association seeland.biel/bienne s'engage en faveur d'une réalisation du contournement autoroutier de Bienne par l'A5 rapide, urbanistique et respectueux du paysage, y compris en ce qui concerne la bretelle de raccordement de la rive droite du lac de Bienne. 2) L'autoroute de contournement A5 absorbe la plus grande part possible du trafic d'origine et de destination. 3) Les jonctions suivantes au réseau routier régional font partie intégrante du réseau suprarégional des transports: <ul style="list-style-type: none"> - Jonctions complètes de l'A5 existantes: Longeau, Champs-de-Boujean Situation initiale - Jonction complète de l'A5, projet d'exécution approuvé: Marais de Brügg Projet de route nationale - <i>Jonction complète T6 à aménager ou à déplacer: Studen (B 6/II)</i> Projet de route nationale - Jonction complète de l'A16 à aménager: Reuchenette (cf. UPIANS) Projet de route nationale <p>En cas de retard dans la stratégie d'entretien UPIANS, il faut s'efforcer d'avancer la réalisation du giratoire (condition préalable à la bretelle de raccordement à l'hôpital, cf. FM B 7.06).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jonctions de l'A5 à l'étude: Bienne-Centre, Faubourg-du-Lac (projet général) Projet de routes nationales 4) La faisabilité du projet régional (jonction complète de Studen) a été examinée. L'objectif est toujours que l'OFROU prenne en charge la T6 et que le projet soit réalisé. 5) L'option d'un aménagement à 4 voies de la semi-autoroute T6 Bienne-Lyss reste ouverte (un aménagement à quatre voies n'est possible que si la T6 est intégrée dans le réseau de routes nationales). 6) L'A5 sur la rive gauche du lac de Bienne sera assainie à long terme. D'autres détails sont réglés dans la feuille d'objet 2 à l'appendice 1. 7) La liaison routière 10 Anet – Löwenberg est examinée en collaboration avec le Canton de Fribourg et si nécessaire aménagée. La prise en charge par la Confédération reste un objectif. 		
<p>Réalisation:</p> <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure	<p>Coûts: Divers</p> <p>Clef de répartition des coûts</p> <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes	
<p>État de la mise en œuvre</p> <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée (autoroute de contournement de Bienne par l'A5)		

<p>Interdépendances, objectifs en concurrence</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement intégral du pôle de développement de Studen dépendant d'une jonction complète avec la semi-autoroute T6. - Jonction de Bienne-Centre: en rapport avec le tram régional (mesure B2/I) - La T6 et la T10 (Pont de Thielle jusqu'à la frontière cantonale FR) devaient, selon l'arrêté sur le réseau de routes nationales, devenir la propriété de la Confédération, Cela a certes échoué en votation populaire, mais reste cependant une préoccupation de la région et du Canton.
<p>Lien avec l'Instrument de conduite</p> <ul style="list-style-type: none"> - Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»
<p>Documentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plan directeur de la rive gauche du lac de Bienne (partie explicative)
<p>Controlling</p> <ul style="list-style-type: none"> -

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indication sur le contenu	Compétence	Coûts
B 6.03 A5 de la rive gauche du lac de Bienne	Réalisation par étapes du concept d'assainissement selon le Plan directeur de la rive gauche du lac de Bienne (cf. feuille d'objet 2 à l'appendice 1)	Confédération	divers

Observations concernant le contournement autoroutier de Bienne par l'A5: la branche Est de l'A5, jonction et échangeur au Marais de Brügg inclus, est en construction (mise en service prévue en 2017).

Le projet général révisé concernant la branche Ouest du contournement de Bienne par l'A5, y c. bretelle de raccordement de la rive droite du lac de Bienne, a été adopté. Les projets définitifs sont en cours.

Le projet général du tunnel de Vigneules a été adopté.

Pour d'autres informations, voir le rapport explicatif chapitre 1.4.

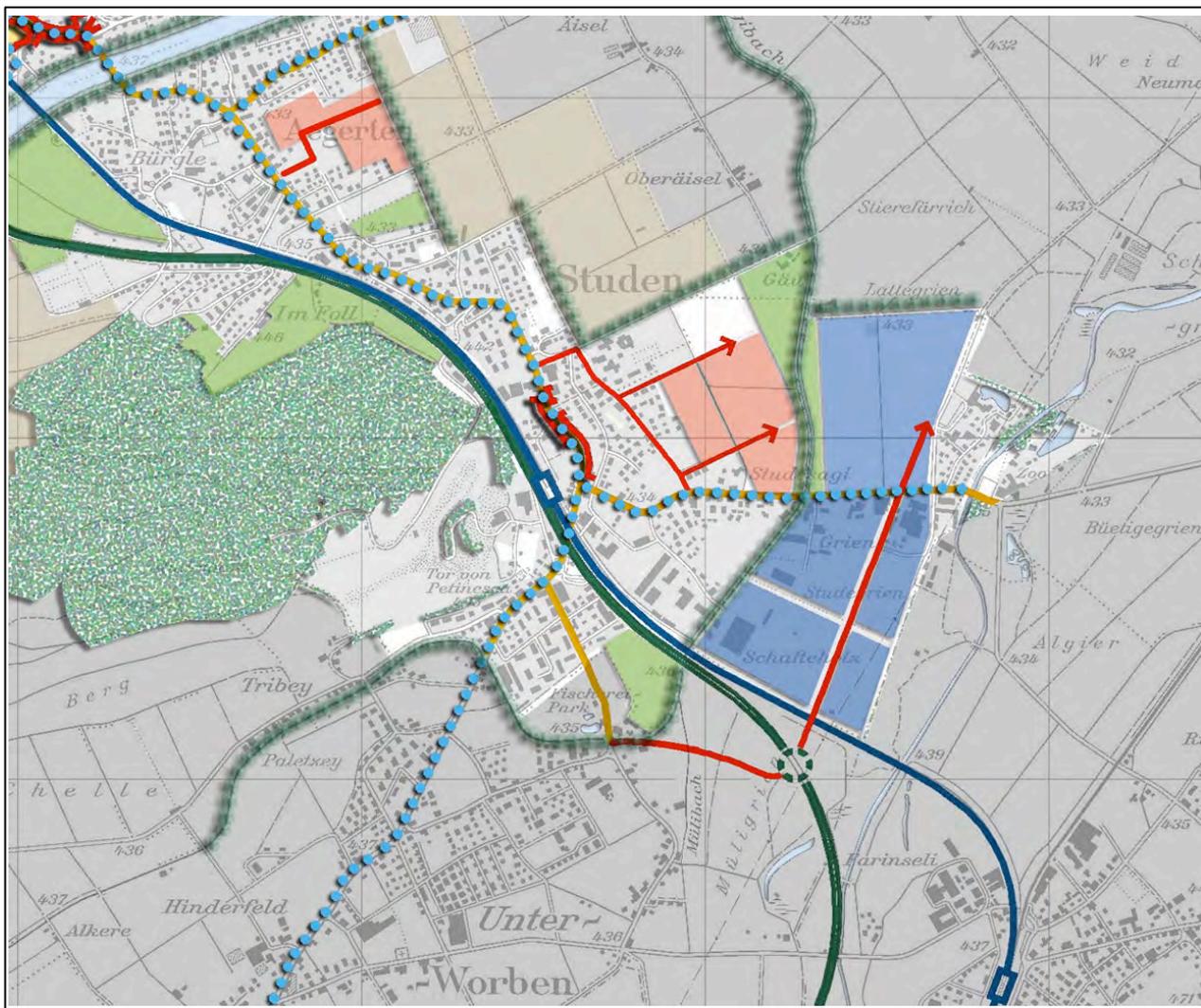
Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>Les mesures planifiées changent la circulation routière dans la région et surtout à long terme dans l'agglomération biennoise. L'essentiel est le délestage du réseau routier existant et ainsi la mise en valeur de la qualité d'habitat et d'urbanisation ainsi que l'amélioration de la sécurité routière. Cela contribue essentiellement à l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti existant (cf. aussi mesure B 7).</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>Étant donné que le concept de base et les raccordements aux routes à grand débit sont connus depuis longtemps, le développement du milieu bâti a pu être aligné successivement sur l'infrastructure (concerne surtout les pôles d'emploi). Les mesures dans le domaine de l'urbanisation prennent en compte également le réseau routier supérieur existant et planifié.</p> <p>L'aménagement des routes à grand débit contraste dans une certaine mesure avec les exigences visées des transports publics. Les calculs du modèle de transport prévoient malgré tout une légère amélioration de la répartition modale. Des changements de plus grande portée de la répartition modale doivent être atteints avec des mesures supplémentaires telles que la gestion des places de stationnement et l'encouragement de la mobilité douce et des transports publics. En outre, avec les mesures d'accompagnement de la circulation (MaC), les capacités du réseau routier existant sont en partie réduites.</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>Les routes à grand débit planifiées sont des mesures-clés et sont prioritaires du fait de leur grand impact sur la circulation routière, et ce, malgré les coûts élevés pour la région.</p>

Jonction complète de Studen		B 6 / II
État: décembre 2016	CRTU n°: MIV-N-2 Code ARE: -	
<p>Contient des mesures en matière d'infrastructures conformément au projet d'agglomération.</p> <p><input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014</p> <p><input type="checkbox"/> Mesure A 2015 – 2018</p>		
<p>Objectif: Amélioration de l'effet de délestage de la semi-autoroute T6 et garantie des conditions préalables de desserte pour les pôles d'habitat et d'emplois existants et futurs à Studen. Situation initiale et condition marginale en même temps sont le transfert de propriété de la semi-autoroute T6 au réseau de routes nationales. Cela a certes échoué lors de la votation populaire sur la vignette autoroutière, mais demeure un objectif du Canton et de la région.</p>		
<p>Intervenants</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Communes</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne</p>	<p>Responsabilité: seeland.biel/bienne pour la phase de préparation Confédération (OFROU) pour la mise en œuvre</p>	
<p>Produit Nouvelle jonction complète de Studen à un nouvel emplacement à la hauteur du pôle d'emplois.</p>		
<p>Mesures et démarche</p> <p>1) La commune de Studen garanti les conditions-cadre en matière d'aménagement pour la réalisation de la jonction autoroutière sur la base de l'étude de faisabilité existante.</p> <p>2) Dès que la T6 aura été intégrée dans le réseau de routes nationales et que le calendrier pour les aménagements prévus sera connu, l'Association seeland.biel/bienne se mobilisera avec le Canton de Berne auprès de l'OFROU pour que le projet soit lancé (voir aussi « Interdépendances, conflits d'objectifs »).</p> <p>3) Le moment venu, il faudra vérifier si une réalisation anticipée de la jonction complète définitive face à l'extension à quatre voies de la T6 est possible (un découplage de la réalisation des deux projets est à envisager).</p>		
<p>Réalisation:</p> <p><input type="checkbox"/> 2010 – 2014</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure</p>	<p>Coûts : Inconnus, car intégrés dans l'aménagement de la semi-autoroute T6.</p> <p>Clef de répartition</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Confédération</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton</p> <p><input type="checkbox"/> s.b/b</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Communes</p>	
<p>État de la mise en œuvre</p> <p><input type="checkbox"/> Information préalable</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours</p> <p><input type="checkbox"/> Coordination réglée</p>		
<p>Interdépendances, objectifs en concurrence</p> <p>Pour des raisons de coûts/profit, le Canton de Berne a rejeté l'aménagement de la jonction aux trois-quarts existante en une jonction complète. Du point de vue actuel, la nouvelle jonction déplacée à Studen n'est réalisable qu'après l'intégration de la semi-autoroute T6 dans le réseau des routes nationales et en relation avec son aménagement à 4 voies. La prise en charge de la T6 par la Confédération n'est actuellement toujours pas garantie (elle a échoué lors de la votation populaire sur le renchérissement de la vignette autoroutière). Un aménagement de la T6 ne sera d'actualité qu'après sa prise en charge par la Confédération. Dès que la procédure pour le changement de propriétaire sera achevée, il conviendra de faire le point de la situation. Si la T6 devait rester une route cantonale, il faudrait adopter une nouvelle marche à suivre avec le Canton.</p>		

<p>Liens avec l'Instrument de conduite</p> <p>Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»</p>
<p>Documentation</p> <p>Anciennes études d'aménagement de l'Office cantonal des ponts et chaussées (OPC).</p>
<p>Controlling</p> <p>–</p>

Description du projet



Il manque la sortie venant de Lyss avec la jonction actuelle de la T6 à Studen. Cela fait que le trafic venant de Lyss dans l'espace Worben / Studen / Bütigen emprunte le chemin par la jonction de la T6 à Lyss nord et la route principale à Worben. Ce flux de circulation porte sur environ 2'500 véhicules à moteur par jour. Cela comprend également le trafic de poids lourds dans les zones industrielles de Studen et Dotzigen. La solution actuelle est insuffisante en tant que desserte pour le pôle d'emplois régional actuel et à développer dans le futur à Studen.

Une nouvelle jonction complète à la hauteur de la zone industrielle Studengrien avec son raccordement direct est prévue en tant que solution à long terme dans le Plan directeur. Une telle solution doit prendre en compte l'aménagement à 4 voies prévue à long terme et n'est pas réalisable à court terme. Un projet n'existe pas encore. C'est pourquoi l'Office cantonal des ponts et chaussées (OPC) a examiné la faisabilité d'un giratoire provisoire sur la T6 à la jonction existante. Pour diverses raisons, une telle solution a été jugée irréalisable. Dans une étape suivante, il a été aussi examiné si une sortie Lyss-Studengrien sur la T6 à la hauteur de la zone industrielle serait faisable à court ou à moyen terme. Une telle variante a également échoué.

Évaluation des mesures

Effets
<p><u>Qualité du système routier</u>: avec une nouvelle jonction complète à Studen, les traversées des localités de Worben, Studen, Bütigen et Dotzigen seraient sensiblement délestées du trafic (surtout des poids lourds) et la sécurité routière serait accrue. L'accessibilité par la route du pôle d'emplois à Studen sera améliorée par la création d'un accès direct à la route à grand débit. Par le déplacement de la jonction au niveau du pôle d'emplois, le centre de Studen serait délesté et mis en valeur.</p> <p><u>Développement du milieu bâti</u>: une jonction complète fonctionnant bien permet l'extension du pôle d'emplois projeté à Studen (site prioritaire, extension du milieu bâti). Avec le délestage de la traversée de Worben, les conditions pour une urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti existant sont améliorées.</p> <p><u>Impact sur l'environnement</u>: l'impact de la jonction complète avec un nouvel accès doit être minimisé grâce à une planification prenant en compte le paysage et le développement du milieu bâti.</p>
Interdépendances avec d'autres mesures
<p>La nouvelle jonction complète représente une condition préalable importante pour l'extension prévue du pôle d'emplois à Studen (voir site prioritaire, extension du milieu bâti A4). Avec la suppression de la jonction actuelle de la T6 à Brügg en rapport avec le contournement autoroutier de Bienne par l'A5 (nouvelle jonction au Marais de Brügg), la zone d'influence de la jonction de Studen s'élargit jusqu'à Aegerten/Brügg. En outre, d'éventuels liens avec la planification des transports Lyss/Busswil et la nouvelle route prévue dans la zone industrielle Lyss nord (depuis la route Lyss-Busswil jusqu'à la jonction Lyss nord, feuille de mesure B7) sont à inclure dans la planification.</p>
Importance dans le cadre général / Degré de priorité
<p>La jonction complète à Studen revêt une grande importance pour l'amélioration de la situation actuelle et en tant que condition préalable au développement futur du pôle d'emplois à Studen. Du fait que dans le cours de l'aménagement à 4 voies de la semi-autoroute T6 la jonction existante devait être de toute façon remodelée, la nouvelle solution définitive concernant la jonction a également un rapport coût/profit avantageux. Malgré le fait que la réalisation définitive ne sera possible qu'à moyen ou à long terme, elle revêt une grande importance; et la garantie de la planification doit être rapidement prise en main.</p>

Routes cantonales et communales importantes/Projets de construction routière régionaux B 7	
État: décembre 2016	CRTU n°: MIV-O/E/S-1 HB-MIV-1 Code ARE: 0371.2.011
Contient des mesures d'infrastructure selon le projet d'agglomération.	
<input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027	
Objectif: Le réseau de routes cantonales et de routes communales importantes garantit les besoins d'axes de transport au sein de la région et présente un aménagement correspondant, mais supportable pour le milieu bâti. Il garantit le développement de ce dernier et soutient le transfert du trafic sur le réseau de routes à grand débit par une réduction appropriée de la perméabilité. On vise également une part accrue de la mobilité douce dans le trafic global ainsi qu'une amélioration de la circulation routière.	
Intervenants : <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC) <input type="checkbox"/> Confédération	Responsabilité: – Canton (OPC), routes cantonales – Communes, routes communales
Produit Adaptation axée sur l'avenir des axes principaux et de rang inférieur, exploitation et entretien ainsi que comblement des lacunes du réseau grâce à de nouvelles constructions.	
Mesures et démarche <ol style="list-style-type: none"> 1) Les routes cantonales et les routes communales importantes constituent le réseau de base du trafic régional. Par leur interaction avec le contournement autoroutier de Bienne par l'A5 qui assumera une grande partie du trafic. 2) Le réseau est complété avec une nouvelle bretelle de raccordement au Centre hospitalier régional (délestage du quartier, raccordement direct au réseau routier de rang supérieur) ainsi qu'avec un axe transversal entre la rue de Boujean et la rue de Mâche (deux routes communales). En relation avec la nouvelle desserte de la zone de travail de Lyss nord et/ou de la gravière de Chrützwald, un nouvel axe de liaison est complété entre la route cantonale Lyss-Büren et la jonction Lyss nord de la semi-autoroute T6. La région vise à long terme un classement de cette nouvelle liaison en tant que route cantonale. L'Office cantonal des ponts et chaussées (OPC) refuse un nouveau classement. 3) Dans le domaine des routes cantonales et des routes communales importantes au cœur de l'agglomération, les marges de manœuvre résultant des transferts de trafic sur le réseau de routes à grand débit de l'agglomération sont exploitées avec des mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC). Ces mesures visent: <ul style="list-style-type: none"> – la gestion optimale du trafic (surtout transfert sur l'A5), – le trafic optimal des bus, – l'accroissement de la sécurité routière, – l'amélioration de la coexistence entre tous les usagers de la route, – une qualité accrue de l'aménagement, du séjour et de la vie dans les espaces routiers. L'extension et la transformation du réseau ressortent du Plan directeur MaC. 4) Une gestion optimale des embouteillages et le trafic optimal des bus (à Nidau) sont garantis pour le corridor de la rive droite du lac de Bienne. La sécurité du trafic accroît la coexistence entre tous les usagers de la route (en particulier aussi pour la mobilité douce) ainsi que la qualité de vie et de séjour dans les espaces routiers (cf. FM B 7/I). La coordination est garantie avec le doublement de la voie de chemin de fer (FM B3/I). 5) Un besoin d'agir prioritaire selon le standard des routes cantonales existe pour les tronçons suivants: <ul style="list-style-type: none"> – traversée de Lyss, – route principale Aegerten – Studen – Worben (FM B 7/II) – traversées de Brügg et Orpond – traversée d'Aarberg (Bahnhofstrasse / Bärenkreuzung / Murtenstrasse) – 	

<p>6) Un besoin d'agir du point de vue de la région, mais non prioritaire selon le standard des routes cantonales existe pour les tronçons suivants: Bargaen, Kallnach; axe Büren-Rapperswil-Lätti.</p> <p>7) Le maintien des tracés est garanti pour les contournements d'Aarberg, Bargaen, Kallnach ainsi que de Büren.</p> <p>8) Les semi-autoroutes T6 Brügg – Schönbühl et T10 Thielle – limite cantonale FR (Löwenberg) sont classées comme routes nationales.</p> <p>9) Les points noirs en matière d'accidents sont saisis systématiquement au moyen de l'instrument de sécurité des infrastructures (Black Spot Management) et éliminés (cf. catalogue de mesures quant au besoin d'agir concret). Sur des tronçons de routes avec des mesures d'un autre ordre, le point noir est assaini dans le cadre de ces mesures.</p>	
<p>Réalisation: selon la mesure</p> <p><input type="checkbox"/> 2011 – 2014</p> <p><input type="checkbox"/> 2015 – 2018</p> <p><input type="checkbox"/> 2019 – 2022</p> <p><input type="checkbox"/> 2023 – 2026</p> <p><input type="checkbox"/> À une date ultérieure</p>	<p>Coûts:</p> <p>4,2 millions de fr. pour les mesures A2 du projet d'agglomération (sans B 7/I)</p> <p>0 fr. pour les mesures A (sans B 7/II)</p>
<p>État de la mise en œuvre: selon la mesure</p> <p><input type="checkbox"/> Information préalable</p> <p><input type="checkbox"/> Coordination en cours</p> <p><input type="checkbox"/> Coordination réglée</p>	<p>Clef de répartition : *</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Confédération</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Canton</p> <p><input type="checkbox"/> s.b/b</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Communes</p> <p>*) diverses clefs de répartition, MaC, PA</p>
<p>Dépendances, objectifs en concurrence</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cf. Plan directeur MaC (cf. projet de mise en œuvre B 7.11) - Tram régional (FM B 2/I) 	
<p>Liens avec l'Instrument de conduite :</p> <p>Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»</p>	
<p>Documentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contournement de Bienne par l'A5, branche Est Längholz-Büttenberg, MaC. Dossier complémentaire du PA 02, 6 avril 2006 - Plan du réseau routier du Canton de Berne du 12 juin 2013 - Étude du trafic sur la rive droite du lac de Bienne (OPC 2010) - Plan directeur KLB de septembre 2008 	
<p>Controlling -</p>	

Mesures d'agglomération selon le projet d'agglomération

Nom du projet	Indication sur le contenu	Échéance	Compétence	Coûts	DM / EC ¹
B 7.01 Corridor de la rive droite du lac de Bienne Code ARE:0371.2.013 CRTU n°:MIV-O-2	Voir mesure B 7/I Point noir de Mörigen (Hauptstrasse-Höhenweg-Brunnackerstrasse, 1070).	A2: 2015-18	Canton (OPC)		2 / CR

¹ DM: degré de maturité¹ ou 2

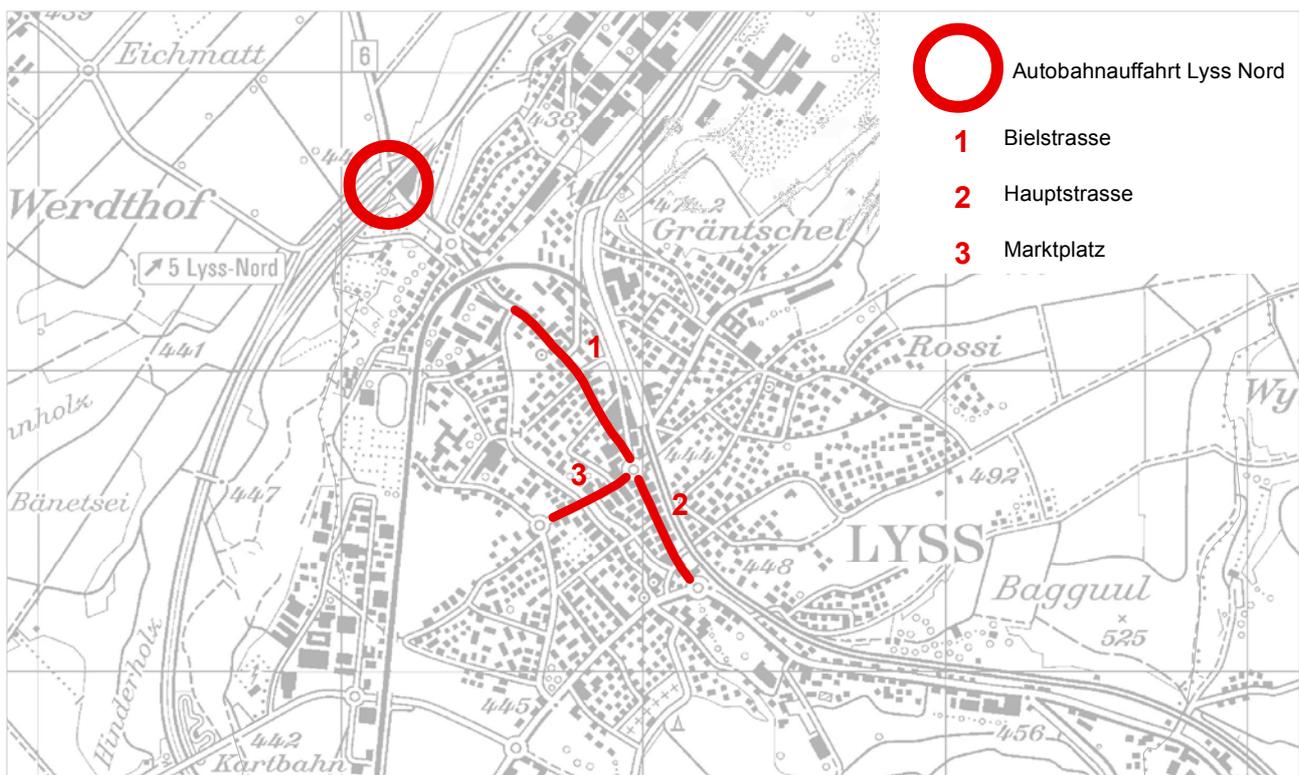
EC = Etat de la coordination (IP = Information préalable, CC = Coordination en cours, CR = Coordination réglée)

Nom du projet	Indication sur le contenu	Échéance	Compétence	Coûts	DM / EC ¹
B 7.02 Assainissement de la traversée de Lyss Code ARE: 0371.2.045 CRTU n°: MIV-O-1-1	Bielstrasse et Hauptstrasse (Sonnenkreisel via Hirschenplatz jusqu'à Mühleplatz) (TJMO 11'000-13'000 véhicule/jour): amélioration de la coexistence et du flux de circulation (T30 combinée avec zone centrale). Les plans de routes sont élaborés et exécutés par étapes en coordination avec la commune (conduites industrielles, etc.).	A2: dès 2015	Canton, Lyss	4,2 millions de fr. *	2 / CR
B 7.03 Corridor Aegerten-Studen-Worben Code ARE: 0371.2.015 CRTU n°: MIV-O-3	Voir mesure B 7/II	A: 2019-22	Canton (OPC)		2 / CR

* subvention fédérale avec réduction comparative

Observation : la place de la Gare de Bienne (cf. mesure B 11) est un point noir (1011).

Mesures concernant Lyss



Projets de mise en œuvre (mesures) sans cofinancement issu du fonds d'infrastructure

Nom du projet	Indication sur le contenu	Échéance	Compétence	Coûts	DM / EC ²
B 7.04 Réaménagement de la jonction autoroutière de Lyss nord Code ARE: 0371.2.012 CRTU n°: MIV-O-1-2	(TJMO 24'000 véhicules/jour, charge de nœud routier), réaménagement selon plan de routes approuvé. Réalisation en cours depuis août 2015.	2015-17	Canton	2,5 millions de fr.	2 / CR
B 7.05 Assainissement de la traversée de Lyss Code ARE: 0371.2.046 CRTU n°: MIV-O-1-3	Marktplatz (TJMO 8'000 véhicules/jour): mesures d'aménagement visant à accroître l'attrait, des conditions de circulation pour la mobilité douce et de la sécurité (projet existant à remanier).	2015-18	Commune Lyss	0,8 million de fr.	2 / CR
B 7.06 Nouvelle voie d'accès au Centre hospitalier régional (cf. carte du Plan directeur CRTU n°: MIV-E-1-1	Réalisation d'une voie d'accès directe au Centre hospitalier à partir de la jonction autoroutière de l'A16 Reuchenette, et/ou de la route d'Evillard et ainsi délestage du quartier du Vignoble d'env. 3'000 à 5'000 trajets de véhicules à moteur / jour	2015-18	Ville de Bienne / Centre hospitalier régional	6 millions de fr.	2 / CR
B 7.07 Desserte de la zone industrielle de Lyss nord (cf. carte du plan directeur et appendice 2: extrait du Plan directeur KLB) CRTU n°: MIV-E-1-2	Nouvelle voie de desserte de la zone industrielle Lyss nord et de la gravière de Bangerter à partir de la route cantonale Lyss-Büren et/ou de la jonction autoroutière Lyss nord de la T6.	Après 2022	Commune de Lyss / s.b/b	30 millions de fr.	1 / CC
B 7.08 Aarberg, croisement Bären – Bahnhofstrasse - Murtenstrasse CRTU n°: MIV-O-1-4	Un petit giratoire provisoire sera réalisé au printemps 2016. Point noir en matière d'accidents (1026). TJM : 6'800 véhicules à moteur / jour (2008)	dès 2015	Canton	3 millions de fr.	1/ IP
B 7.9 Rapperswil, giratoire Schönbrunnen CRTU n°: MIV-S-1-1	Assainir le croisement dangereux et fluidifier le trafic (réduire les temps d'attente des bus). Point noir en matière d'accidents (1023). Plan de route pour la solution du giratoire en cours d'élaboration. TJM : 7'200 véhicules à moteur / jour (2008)	2015/16	Canton	1,1 million de fr.	2/ CC
B 7.10 Radelfingen, croisement Landerswil CRTU n°: MIV-S-1-2	Analyse du besoin d'agir en collaboration avec la commune. TJM : 2'100 véhicules à moteur / jour (2010)	dès 2016	Canton	0,7 million de fr.	1 / IP

² DM: degré de maturité¹ ou 2

EC = Etat de la coordination (IP = Information préalable, CC = Coordination en cours, CR = Coordination réglée)

Nom du projet	Indication sur le contenu	Échéance	Compétence	Coûts	DM / EC ²
B 7.11 Anet, croisement Weberhof CRTU n°: MIV-S-1-3	Avant-projet existant. TJM : 2'500 véhicules à moteur / jour (2012)	2017/18	Canton	0,7 million de fr.	2/ CC
B 7.12 Büren a.A., zone de rencontre CRTU n°: MIV-O-1-5	Les conditions préalables existent au plan juridique depuis le 01.01.2015 pour créer une zone de rencontre sur la route cantonale. Il s'agit désormais d'aménager l'espace routier en conséquence et de décider ce qui doit se passer sur la parcelle adjacente appartenant à la commune (stationnement, affectation de l'espace extérieur devant les feuillus). Un essai est prévu dès le printemps 2016.	2015/16	Canton Commune	0,2 million de fr.	1/ IP
B 7.13 Täuffelen, Moosgasse CRTU n°: MIV-S-1-4	La procédure du plan de routes est en cours.	2015/16	Canton	0,9 million de fr.	mûr / CR
B 7.14 Lyss, Zone industrielle Lyss nord	Nouvel aménagement du périphérique industriel avec secteur réservé à la mobilité douce.	2015 - 18	Commune de Lyss	1 million de fr.	mûr / CR

Besoin d'agir sans cofinancement issu du fonds d'infrastructure

Nom du projet	Indication sur le contenu	Compétence
B 7.14 Contournement de localité, K22 CRTU n°: HB-MIV-1	Garantie du tracé pour les contournements de la localité à Aarberg, Bargaen et Kallnach (projet général approuvé existant).	Canton / Communes
B 7.15 Contournement de localité, Büren CRTU n°: HB-MIV-2	Garantie du tracé pour le contournement de Büren (examiner l'actualité).	Büren
B 7.16 Assainissement, traversée de localité, Rapperswil / Lätti CRTU n°: HB-MIV-3	Accroître la sécurité du trafic, réduire la vitesse et garantir les liaisons de transport locales (entre autres chemins d'école.). Le projet n'est pas classé comme prioritaire par l'OPC AIC III.	Canton (OPC)
B 7.17 Traversée de localité, Aarberg nord CRTU n°: HB-MIV-4	Améliorer la sécurité sur le passage pour piétons existant (îlot central) au giratoire Lyssstrasse-Zelgliweg. L'analyse est achevée, et des mesures sont prévues jusqu'en 2016.	Canton (OPC)
B 7.18 Traversée de localité, Bargaen CRTU n°: HB-MIV-5	Besoin d'agir selon standards cantonaux non prioritaire. L'analyse en relation avec la sécurité des piétons est achevée, et des mesures sont prévues jusqu'en 2017.	Canton (OPC)
B 7.19 Traversée de localité, Kallnach CRTU n°: HB-MIV-6	Besoin d'agir selon standards cantonaux non prioritaire. Point noir en matière d'accidents (1058).	Canton (OPC)
B 7.20 Traversée de localité, Gerolfingen (commune de Täuffelen) CRTU n°: HB-MIV-7	Mesures ponctuelles en coordination avec l'asm.	Canton (OPC)

Nom du projet	Indication sur le contenu	Compétence
B 7.21 Liaison Anet - Witzwil CRTU no: HB-MIV-8	Examen et adaptation du standard de sécurité, en particulier pour les deux-roues. Il est proposé le classement en route cantonale dans le cadre de la mise à jour du plan de réseau routier.	Commune d'Anet
B 7.22 Radelfingen Mülital	Point noir en matière d'accidents (1084).	Canton (OPC)t

Mesures liées au contournement autoroutier de Bienne par l'A5

Le Plan directeur MaC approuvé en 2014 contient une adaptation à grande échelle de la structure du réseau, des mesures d'exploitation et d'aménagement sur le réseau de routes principales ainsi qu'une modération du trafic de grande envergure avec interdiction du trafic de transit dans les quartiers.

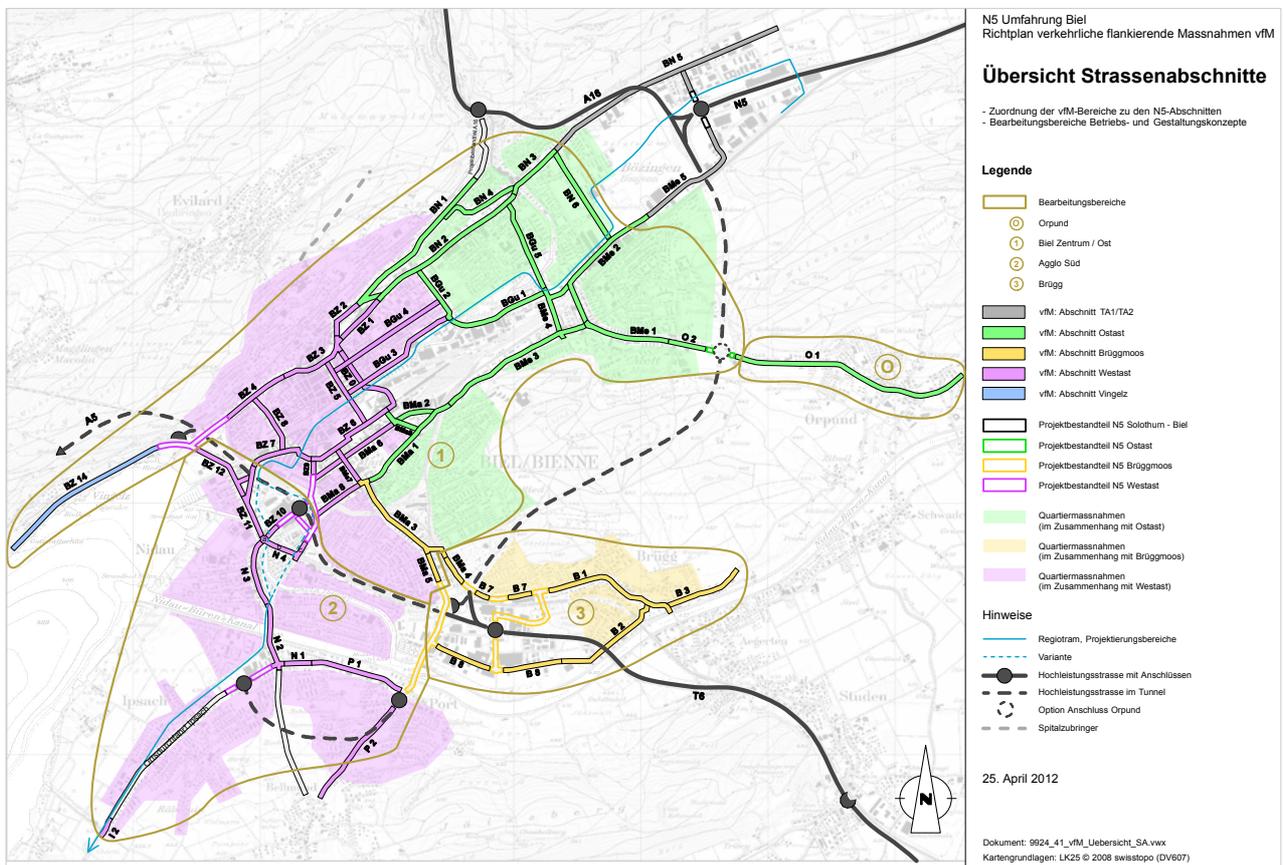
Vue d'ensemble des tronçons à réaliser à moyen terme (feuilles d'objets de la branche Est / Marais de Brügg du Plan directeur MaC ; réalisation des tronçons entre 2015 et 2023):

Feuille d'objets		Commune d'implantation	Propriétaire
O 1	Traversée de la localité d'Orpond	Orpond	Canton
O 2	Route principale Mâche - Orpond	Orpond	Canton
BN 2	Rue de Boujean, tronçon rue du Faucon jusqu'à la rue Lienhard	Bienne	Commune
BN 3	Route de Soleure ouest	Bienne	Canton
BN 4	Rue Lienhard	Bienne	Canton
BN 6	Longue-Rue	Bienne	Commune
BMe 1	Route d'Orpond est (point noir 1025).	Bienne	Canton
BMe 2	Chemin du Long-Champ ouest / route d'Orpond nord	Bienne	Commune
BMe 3	Rue de Mâche (point noir 1093).	Bienne	Commune
BMe 4	Rue de la Poste / Rue du Moulin	Bienne	Commune
BMa 1	Rue de Madretsch (point noir 1085).	Bienne	Commune
BMa 2	Rue des Prés est	Bienne	Commune
BMa 9	Rue des Pianos / Rue de Breuil (point noir 1094).	Bienne	Commune
BGu 1	Rue de Gottstatt	Bienne	Commune
BGu 2	Rue du Faucon (point noir 1067).	Bienne	Commune
BGu 5	Rue du Châtelet / Rue du Moulin nord	Bienne	Commune
B 1	Hauptstrasse / Bielstrasse Ost	Brügg	Canton
B 2	Poststrasse / Neubrückstrasse / Erlenstrasse	Brügg	Commune
B 3	Orpundstrasse	Brügg	Commune
B 7	Bielstrasse	Brügg	Canton
B 8	Erlenstrasse	Brügg	Commune
BMa 3	Route de Brügg / Place de la Croix (point noir 1083).	Bienne	Commune
BMa 4	Route de Brügg	Bienne	Canton
BMa 5	Route de Port nord	Bienne	Commune
	Rue Johann-Renfer (point noir 1011).	Bienne	Commune

MaC, branche Ouest de l'A5, points noirs en matière d'accidents

N1	Hauptstrasse Nidau, secteur Schossstrasse (1069). La mesure doit être avancée partiellement (en tant que partie intégrante de la stratégie globale en matière de mobilité, étant de la branche Est.	Nidau	Canton
N2	Kreuzweg, Hauptstrasse Nidau (1102)	Nidau	Canton
BZ1	Rue Heilmann (rue Bubenber, 1013)	Bienne	Commune
BZ6	Rue Centrale (rue de l'Argent, 1014)	Bienne	Commune
BMa7	Rue Centrale (rue de Fribourg, 1057)	Bienne	Commune
BZ3	Rue Franche (rue du Marché-Neuf, 1068))	Bienne	Commune)
BZ9	Rue de Morat (place Verresius, 1096)		

Vue d'ensemble des mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de Bienne par l'A5, état de l'approbation



Évaluation des mesures

Effets

Qualité du système de transports: avec les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de Bienne par l'A5 et les autres mesures prévues dans le Plan directeur, il existe une approche à grande échelle pour améliorer la coexistence entre tous les usagers de la route et accroître la sécurité routière sur les routes existantes. En outre, avec les MaC A5, on vise aussi un effet de transfert du trafic pour délester sensiblement et durablement le réseau routier existant. Avec les routes supplémentaires projetées (énumérées comme projets de mise en œuvre dans la présente fiche de mesures (p. ex. nouvelle bretelle de raccordement au Centre hospitalier régional de Bienne, nouvelle desserte de la zone industrielle de Lyss nord), les conditions préalables en matière de desserte seront améliorées pour le développement d'équipements importants pour la région et le délestage simultané du réseau routier existant.

Développement du milieu bâti: les mesures prévues contribuent à la mise en valeur des espaces publics et soutiennent ainsi l'objectif du développement du milieu bâti vers l'intérieur (urbanisation interne). Les MaC A5 au cœur de l'agglomération ainsi que l'assainissement de la traversée de Lyss permettent une optimisation à grande échelle au point de vue du trafic et une valorisation urbanistique des espaces routiers dans l'agglomération. Le même effet est atteint sur les autres tronçons grâce à des mesures d'assainissement et d'aménagement des traversées des localités.

Impact sur l'environnement: les mesures énumérées visent chacune à stabiliser les flux de circulation à un faible niveau de vitesse et contribuent ainsi à réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores. Ces critères sont pris en compte dans le cadre des standards cantonaux.

Interdépendances avec d'autres mesures

Les mesures B7 visent aussi la mise en œuvre des objectifs en matière de mobilité douce et de priorité aux bus. Les Mac A5 dépendent sur le plan du calendrier et du contenu de la réalisation du contournement autoroutier de Bienne par l'A5 et sont réglementées dans un plan directeur intercommunal séparé MaC (18 juin 2013).

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Les mesures prévues sur le réseau routier existant sont prioritaires et doivent être réalisées ces prochaines années. Les mesures prévues dans l'agglomération de Lyss sont désignées dans la liste des projets de mise en œuvre comme faisant partie intégrante du projet d'agglomération. Il faut veiller à ce que les MaC A5 soient aussi cofinancées par des subsides fédéraux, et non considérées comme des mesures A du projet d'agglomération. C'est pourquoi aucune autre route (hormis le corridor de la rive droite du lac de Bienne et le corridor Aegerten-Studen-Worben qui ont leur propre fiche de mesures) ne figure dans l'agglomération biennoise – Mesures dans le projet d'agglomération.

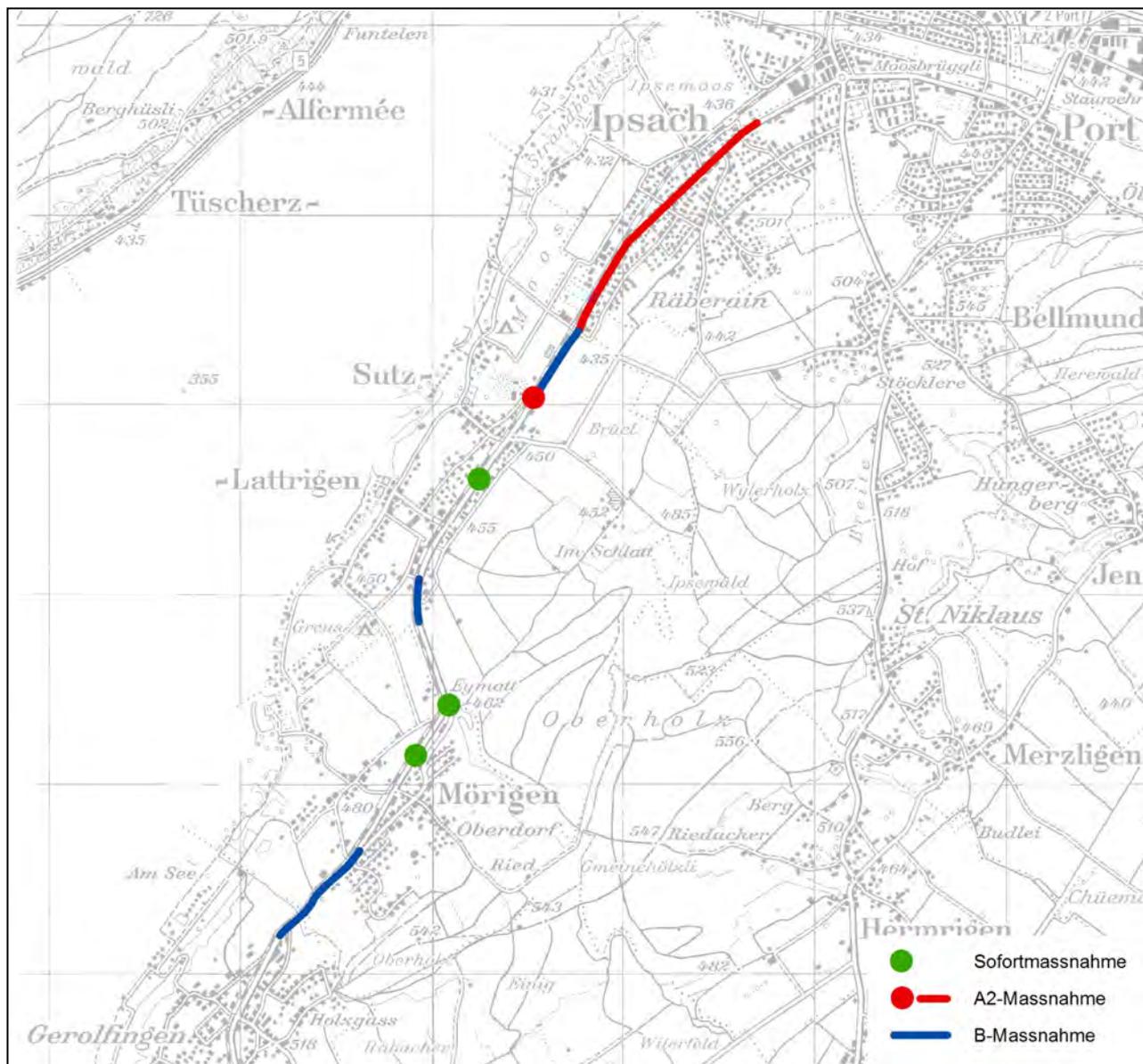
Alors que la nouvelle bretelle de raccordement au Centre hospitalier régional de Bienne doit être réalisée ces prochaines années, et jouit donc de la priorité absolue, la desserte de la zone industrielle de Lyss nord peut être réalisée seulement à moyen terme et est donc fixée en 2^e priorité.

Corridor de la rive droite du lac de Bienne		B 7 / I
État: décembre 2016	CRTU n°: MIV-O-2 Code ARE: 0371.2.013	
<p>Contient des mesures d'infrastructure selon le projet d'agglomération.</p> <p> <input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027 </p>		
<p>Objectif: Des mesures d'exploitation et d'aménagement concernant les traversées de localités sur la rive droite du lac de Bienne doivent permettre d'accroître la sécurité routière, d'améliorer la coexistence entre tous les usagers de la route ainsi que la qualité de vie et de séjour dans les espaces routiers et, enfin, de maîtriser les embouteillages aux heures de pointe.</p>		
<p>Intervenants :</p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> aare seeland mobil asm </p>	<p>Responsabilité:</p> <p> - Canton (OPC) - Aare seeland mobil asm (passages à niveau) </p>	
<p>Produit Concept de transports, d'exploitation et d'aménagement (CTEA) réalisé par étapes sur le tronçon Ipsach – Mörigen.</p>		
<p>Mesures et démarche</p> <p>A) <u>Ipsach</u>: approfondissement de l'étude du corridor au niveau du CTEA selon le standard des routes cantonales jusqu'au dépôt public du plan de routes et mise en œuvre par étapes.</p> <p>B) <u>Sutz-Lattrigen-Mörigen</u>: élaboration et réalisation des prochaines démarches de planification et d'exécution avec les communes et l'asm (p. ex. arrêts ferroviaire à Mörigen «Hohle Gasse», aménagement du tracé asm entre Lattrigen et Mörigen).</p>		
<p>Réalisation:</p> <p> <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure </p>	<p>Coûts: 3,5 millions de fr. pour les mesures A2 et 2,5 millions de fr. pour les mesures B.</p> <p>Clef de répartition :</p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> Confédération: 30% <input checked="" type="checkbox"/> Canton: 70% <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes (part des routes communales) * pour tronçon d'Ipsach selon MD PA de 2^e génération </p>	
<p>État de la mise en œuvre:</p> <p> <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée </p>		
<p>Dépendances, objectifs en concurrence Il existe des interdépendances avec l'aménagement asm/tram régional (surtout dans le domaine des passages à niveau et du doublement projeté de la voie) ainsi qu'avec le projet de contournement autoroutier par l'A5 (branche Ouest avec bretelle de raccordement de la rive droite du lac de Bienne).</p>		
<p>Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»</p>		
<p>Documentation Étude du «Corridor de transport de la rive droite du lac de Bienne», OPC du Canton de Berne, AIC III / asm, mars2011 CTEA, Ipsach: 2014</p>		

Controlling

-

Description du projet



Sur la route principale de la rive droite du lac de Bienne (nœud routier Kreuzweg jusqu'à Täuffelen), il existe un important besoin d'agir eu égard au flux de trafic du TIM et du chemin de fer, de même qu'en matière de mobilité douce (trafic longitudinal des cyclistes, croisements dans les localités), sécurité du trafic et aménagement (surtout traversées de localités). Le volume du trafic routier (14'000 - 18'000 trajets de véhicules à moteur par jour à Ipsach, 9'000 à Möriegen, 7'000 à Täuffelen) est considérable. Le contournement autoroutier de Bienne par l'A5 n'a ici aucun effet de délestage sur cet unique corridor de circulation. Selon les pronostics en matière de trafic, il faut même s'attendre jusqu'en 2030 à d'autres augmentations de 2'000 à 3'000 véhicules à moteur. Selon la stratégie d'agglomération, ce trafic doit être reporté sur les transports publics. Le besoin d'agir demeure ainsi à long terme.

Dans l'étude du corridor de la rive droite du lac de Bienne, un concept visant à supprimer les lacunes a été élaboré pour la route principale. Il tient compte des interactions avec la ligne du BTI (passages à niveau, doublement de la voie) et du développement du milieu bâti (nouvelles voies de desserte).

Les enseignements tirés de l'étude se reflètent dans l'état de mise en œuvre suivant:

Projet	Mesure	Échéance	Compétence	Coûts
Mesures immédiates Mörigen et Gerolfingen CRTU n°: MIV-O-2.01 Code ARE : 0371.2.066	Arrêt ferroviaire: le passage à niveau à la Hohle Gasse est sécurisé au moyen de barrières, et le passage pour piétons est équipé d'une installation de signaux lumineux. Le projet de l'asm est encore à l'OFT pour approbation (état: janvier 2015) (CRTU n°: MIV-O-2.01) Virage de Mörigen: l'asm veut aménager le tracé et, par la même occasion, sécuriser le passage à niveau à la «Unterdorfstrasse». Cela requiert de grandes adaptations sur la route cantonale. (CRTU n°: MIV-O-2.02) Gerolfingen : assainissement d'autres passages à niveau.	2015-16	OPC, asm, Mörigen	1)
Traversée de localité Sutz-Lattrigen CRTU n°: MIV-O-2.03 Code ARE : 0371.2.067	La requête concernant un passage pour piétons supplémentaire sur la route cantonale est en cours d'examen auprès de l'OPC / AIC III. Assainissement du nœud routier «Hurni» à l'entrée Est du village afin d'accroître la sécurité routière. Aménagement d'une porte d'entrée: le besoin d'agir est jugé non prioritaire par le Canton.	2015-18	OPC, Sutz	1)
Traversée de localité Ipsach Code ARE: 0371.2.065 CRTU n°: MIV-O-2.04	La traversée de la localité est traitée selon le CTEA et réalisée par étapes.	Mesure A2 2015-18	OPC, Ipsach	3,5 millions de fr. 2)
Mesures en matière de mobilité douce Code ARE: 0371.2.014	Bande cyclable hors localité entre Ipsach et Sutz (CRTU n°: MIV-O-2.05) Bande cyclable entre Mörigen et Gerolfingen (CRTU n°: MIV-O-2.06) Réaménagement de l'entrée ouest de la localité de Lattrigen (CRTU n°: MIV-O-2.07)	Mesures B 2023-26	OPC, Mörigen, Sutz	2,5 millions de fr.

- 1) Propre prestation selon MD PA de 2^e génération
- 2) Selon classement du rapport d'examen des projets d'agglomération de 2^e génération, avec réduction comparative

Évaluation des mesures

Effets
<p><u>Qualité du système routier:</u> les mesures d'exploitation et d'aménagement prévues améliorent la coexistence entre les usagers de la route et augmentent la sécurité routière. L'installation d'une porte prévue à l'ouest d'Ipsach est une mesure d'accompagnement de la circulation (MaC) visant à réduire à un niveau supportable le trafic de transit à Ipsach aux heures de pointe. Les effets attendus doivent être examinés en détail avec les communes de la rive droite du lac de Bienne. Il faut éviter du trafic parasite indésirable. Il est tenu compte des objectifs en matière de mobilité douce.</p> <p><u>Développement du milieu bâti:</u> les mesures contribuent à la mise en valeur des espaces publics et soutiennent l'objectif d'encourager le développement du milieu bâti vers l'intérieur. La desserte des futurs pôles de développement projetés est prise en compte.</p>

Impact sur l'environnement: la consommation de terrains et les gênes sont minimales. Avec la stabilisation visée du trafic, l'impact sur l'environnement (bruit/air) est réduit. Ces critères sont pris en compte dans les standards cantonaux.

Interdépendances avec d'autres mesures

Les mesures sont réalisables de manière indépendante. Des recoupements existent avec asm (en particulier passages à niveau / projet de doublement de voie). Il faut tenir compte du développement du milieu bâti (surtout desserte des secteurs prioritaires du développement du milieu bâti A4).

Le tram régional (B 2/l) doit permettre de freiner la croissance du trafic routier.

Les mesures sont harmonisées avec le projet général du contournement autoroutier de Bienne par l'A5 (bretelle de raccordement de la rive droite du lac de Bienne / tunnel de Port). Elles augmentent la résistance au trafic de transit sur la rive droite du lac de Bienne et s'opposent à toute autre augmentation du trafic de transit régional entre la Suisse orientale et la Suisse occidentale.

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

En dehors du tram régional, les mesures sont des mesures clés de la stratégie d'agglomération. Elles présentent un rapport coût/profit avantageux et sont donc prioritaires. Elles seront mises en œuvre en tant que mesures A2 pour la période 2015-18 ou ultérieurement.

Corridor Aegerten-Studen-Worben		B 7 / II
État: décembre 2016	CRTU n° : MIV-O-3 Code ARE: 0371.2.015	
Contient les mesures d'infrastructure selon le projet d'agglomération:		
<input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027		
Objectif: Avec des mesures d'exploitation et d'aménagement sur la route principale, la sécurité routière et la coexistence entre les usagers sont améliorées, et la qualité de séjour et de vie dans les espaces routiers est augmentée. Dans le cas d'un aménagement à 4 voies de la semi-autoroute T6, il est possible de diriger une grande part du trafic routier sur la T6 à l'aide de mesures d'accompagnement.		
Intervenants <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> CRT / Entreprises de transport	Responsabilité: Canton de Berne (OPC)	
Produit Concept d'exploitation et d'aménagement par étapes sur le tronçon Aegerten-Studen-Worben.		
Mesures et démarche A) Des concepts de transport, d'exploitation et de conception (CTEA) sont élaborés selon chaque commune et compte tenu du standard des routes cantonales. B) Les CTEA sont réalisés par tronçons avec la procédure du plan des routes. C) Les projets sont mis en œuvre par l'OPC/AIC III selon les ressources financières et humaines disponibles.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 (étude) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mise en œuvre) <input type="checkbox"/> À une date ultérieure	Coûts: 7 millions de fr. Clef de répartition * <input checked="" type="checkbox"/> Confédération : 35% <input checked="" type="checkbox"/> Canton : 65% <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes (partie des routes communales)	
État de la mise en œuvre <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	* Selon le rapport d'examen du projet d'agglomération de 2 ^e génération, le projet a été classifié avec la priorité C (argument: degré de maturité insuffisant). Avec le PA de 3 ^e génération, le projet est proposé en tant que mesures B (degré de maturité en partie existant).	
Dépendances, objectifs en concurrence Les mesures sont à choisir de façon à être compatibles avec une jonction complète ultérieure à Studen (FM 6/II). Des ouvrages plus importants (nouvelle construction centrale près de la gare de Studen, nouvelle construction à Stockfeld, etc.) peuvent engendrer la mise en œuvre anticipée sur certains tronçons.		
Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation -		

Controlling

-

Aperçu du projet

La charge de trafic est actuellement de 6'000 – 10'000 véhicules/jour (TJMO) et augmentera jusqu'en 2030 à 8'000 - 13'000 véhicules/jour.

Nom du projet	Indication sur le contenu	Échéance	Compétence	Coûts	DM / EC ¹
Traversée d'Aegerten CRTU n°: MIV-O-3.01	CTEA disponible. Réalisation comme suit: 1. Amélioration de la sécurité routière aux passages pour piétons 2. Amélioration de la desserte TP en rapport avec la nouvelle construction à Stockfeld (atteindre la qualité de la desserte D) 3. Réaliser l'espace routier selon plan de quartier Stockfeld 4. Mise en œuvre des tronçons restants sur la traversée d'Aegerten (procédure du plan des routes, construction)	Points 1 - 4: 2015-2018 (mesure A2 n'est pas cofinancée).	OPC, Aegerten	3 millions de fr.	2 / CR
Traversée de Studen CRTU n°: MIV-O-3.02	CTEA élaboré par tronçons et mis en œuvre.	2019-2022 2023-2026 (mesure B)	OPC, Studen	4 millions de fr.	1 / IP
Traversée de Worben CRTU n°: MIV-O-3.03	CTEA élaboré par tronçons et mis en œuvre.	2019-2022 2023-2026 (mesure B)	OPC, Worben	3 millions de fr.	1 / IP

Évaluation des mesures**Effets**

Qualité du système routier: les mesures d'exploitation et d'aménagement prévues améliorent la coexistence entre les usagers de la route et augmentent la sécurité routière. Les demandes des transports publics liés à la route ainsi que les consignes du Plan sectoriel du trafic cycliste sont prises en compte.

Développement du milieu bâti: les mesures contribuent à la mise en valeur des espaces publics et soutiennent l'objectif d'encourager le développement du milieu bâti vers l'intérieur (urbanisation interne). La desserte des futurs pôles de développement projetés est prise en compte (p.ex. Aegerten Stockfeld).

Impact sur l'environnement: la consommation de terrains et les gênes sont minimales. Avec la stabilisation visée du trafic, l'impact sur l'environnement (bruit/air) est réduit. Ces critères sont pris en compte dans les standards cantonaux.

Interdépendances avec d'autres mesures

Les mesures sont réalisables de manière indépendante.

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Les mesures sur le réseau routier existant ont un rapport coût/profit avantageux et sont donc prioritaires. Elles doivent être mises en œuvre en tant que mesures A, surtout dès 2018-2022.

¹ DM: degré de maturité¹ ou 2

EC = Etat de la coordination (IP = Information préalable, CC = Coordination en cours, CR = Coordination réglée)

Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Préparation dans le cadre des mesures d'urgence (cf. FM B 1 / I) <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Préparation et mise en œuvre <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Mise en œuvre <input type="checkbox"/> À une date ultérieure		Coûts: Horizon A: 10 millions de fr. Horizon B: 10 millions de fr. Clef de répartition: <input checked="" type="checkbox"/> Confédération: 35% des coûts subventionnables* <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne ** <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes ** * pas encore déterminés ** selon clef de répartition encore à fixer	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée	Degré de maturité <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2		
Interdépendances, objectifs en concurrence: <ul style="list-style-type: none"> - Concept global de mobilité, état de la branche Est, mise en œuvre des mesures d'urgence (FM B1 / I) - Réalisation de la branche Ouest de l'A5 - Planification TP et Schéma d'offre régional 2018 – 2021 et suivants (FM B4) - Mesures favorisant la priorité aux bus (FM B5) - Mesures d'accompagnement en matière de circulation A5 (cf. Plan directeur MaC) - Centrale de gestion du trafic GT-CH et Centrale régionale de gestion des routes nationales 			
Liens avec l'Instrument de conduite : <ul style="list-style-type: none"> - Fiche de mesures n° 4 «Mise en œuvre du projet d'agglomération Bienne/Lyss» - Fiche de mesures n° 25 «Mise en œuvre du concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5» 			
Documentation <ul style="list-style-type: none"> - Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5: rapport final de juin 2016, programme de mise en œuvre des mesures d'urgence, septembre 2016. 			
Controlling Examen de l'état de la mise en œuvre à fin 2018 (mesures d'urgence) et à fin 2022			

Projets de mise en œuvre (cf. illustration en dernière page)

Numéro		Compétence	Coûts
NM-VM-3.1	<u>Dosage sur l'accès sud / rive droite du lac de Bienne</u> : installations de dosage à Ipsach Herdi et au «Kreuzweg»; augmentation de la résistance au trafic de transit / interdiction de circuler au «Hohlenweg», mesures éventuelles à la «Lohngasse».	OPC AIC III Nidau, Port, Bellmund, Sutz-Lattrigen	
NM-VM-3.2	<u>Dosage sur l'accès sud-est / Route de Berne</u> : installations de dosage Route de berne / Keltenstrasse, jonction Marais de Brügg, place de la Croix.	OPC AIC III Nidau, Bienne, Brügg	
NM-VM-3.3	<u>Dosage sur l'accès nord-est</u> : Dosage / Régulation des goulets d'étranglement à la rue de Mâche (passage sous-voies), chemin du Long-Champ et route de Soleure.	OPC AIC III Bienne	
NM-VM-3.4	<u>Dosage sur l'accès à la rive gauche du lac de Bienne</u> : dosage à la route de Neuchâtel.	OFROU Bienne	
NM-VM-3.5	<u>Dosage de l'accès à Bienne-Centrale</u> : parking Coop à la rue Johann-Aeberli et parking de la Gare.	Bienne	
NM-VM-3.6	Acquisition et installation d'un calculateur de trafic pour le pilotage de rang supérieur et la coordination des divers sites de dosage et de pilotage.	Bienne, Nidau	
			20 millions de fr.

Les points de dosage indiqués correspondent à une première proposition pour les mesures d'urgence (cf. FM B 1/l). La liste n'est pas définitive et doit être encore vérifiée dans le cadre de l'étude préliminaire / de l'avant-projet. La préparation et la réalisation de mesures d'urgence ne sont pas comprises dans les coûts.

Évaluation des mesures

Effets Le trafic TIM est dosé aux heures de pointe dans une mesure pouvant être maîtrisée au cœur de l'agglomération surchargé. L'augmentation des temps de trajet aux heures de pointe soutient le report visé du trafic TIM sur les transports publics et la mobilité douce. La circulation des bus est garantie et l'effet de séparation pour la mobilité douce est réduit. La stabilisation du trafic au cœur de l'agglomération se répercute positivement sur la qualité de l'air.
Interdépendances avec d'autres mesures Voir ci-avant
Importance dans le cadre général / Degré de priorité La mesure constitue une mesure centrale de la série de mesures du Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5 et doit être mise en œuvre en priorité.

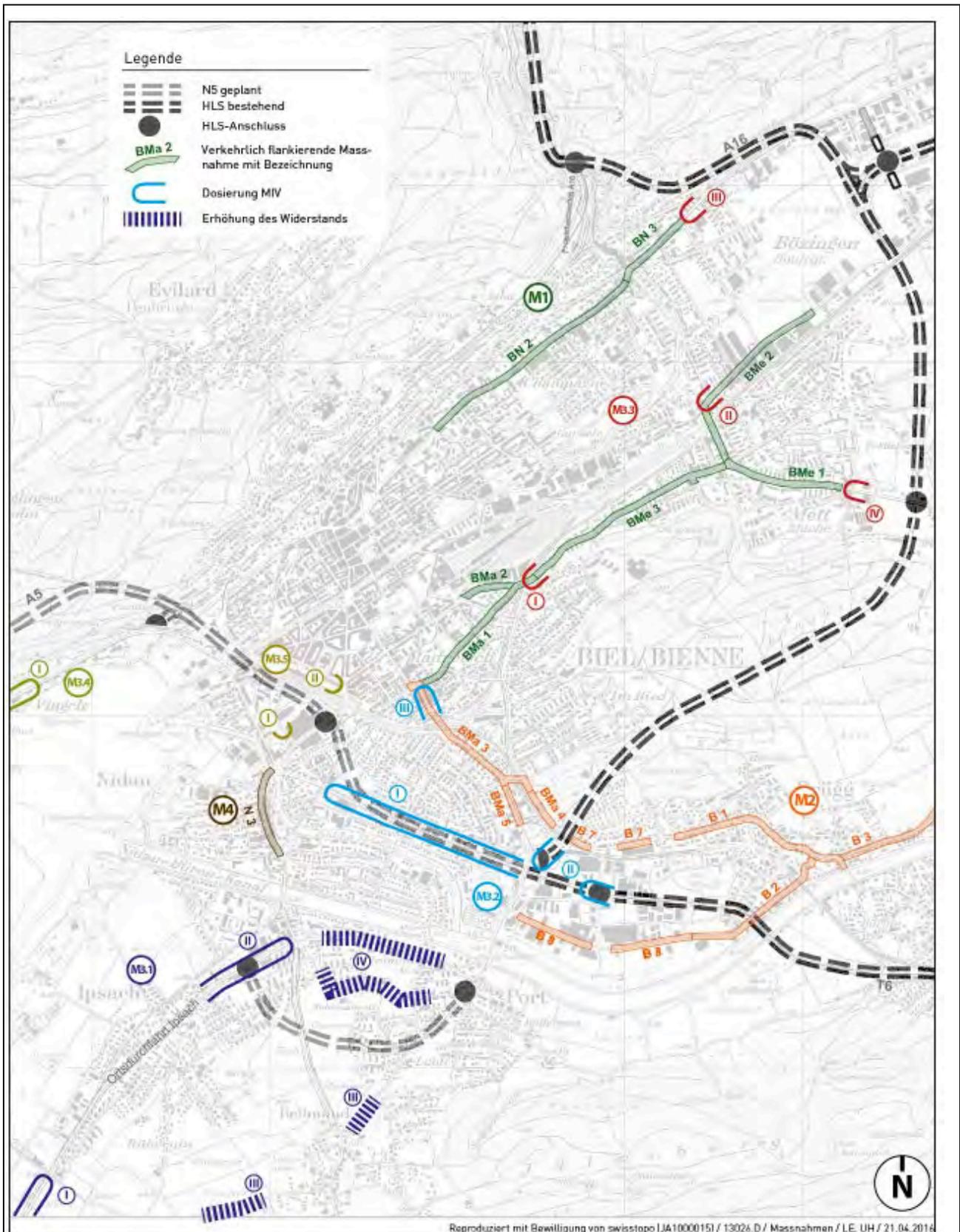


Illustration tirée du Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5, rapport final du 28.06.2016 (fig. 7)

Desserte locale / Modération du trafic		B 8
État: décembre 2016	CRTU n°: MIV-O-4 Code ARE: 0371.2.016	
Contient des mesures en matière d'infrastructure selon le projet d'agglomération:		
<input checked="" type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027		
Objectif		
La desserte locale garantit la sécurité et la qualité de vie dans les quartiers. Elle réduit surtout le trafic de transit des non résidents dans les quartiers.		
Intervenants		Responsabilité:
<input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC)		Communes d'implantation
Produit		
Quartiers à circulation modérée		
Mesures et démarche		
1) Prise de mesures de modération du trafic à grande échelle, surtout dans les communes du cœur de l'agglomération centralisée (Bienne, Brügg, Ipsach, Nidau, Orpond, Port, Safnern, Aegerten, Studen, Schwadernau, Lyss) ainsi que dans d'autres communes (zones 30 km/h, réduction du trafic de transit, mise en valeur des espaces publics). 2) Minimisation du trafic au centre-ville de Bienne grâce à une organisation optimisée des transports.		
Réalisation:		Coûts:
<input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure		Mesures A et B : 7 millions de fr.
État de la mise en œuvre		Clef de répartition
<input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		<input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes
Dépendances, objectifs en concurrence		
Les mesures peuvent être réalisées de manière indépendante, exception faite de situations particulières (modification de la hiérarchisation des routes suite à la mise en service de l'A5). La réduction du trafic de transit dans les quartiers fait partie intégrante du concept sommaire concernant les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) pour le contournement autoroutier de Bienne par l'A5. Les mesures de modération du trafic dans les quartiers sont concrétisées dans le catalogue de mesures B. Les mesures A et B sont énumérées parmi les projets de mise en œuvre B 8 (voir ci-après).		
Lien avec l'Instrument de conduite		
Feuille de mesures n° 4, mise en œuvre du projet d'agglomération « Urbanisation et transports »		
Documentation		
-		
Controlling		
Réalisation de zones 30 km/h / Zones de rencontre		

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indication sur le contenu	Compétence	Coûts
B 8.01 Modération du trafic dans l'agglomération biennoise / Lyss: mesure A1 du projet d'agglomération *	Modération du trafic, zones à 30 km/h, voir liste des mesures FM B 11	Communes	
B 8.02 Places et zones de séjour agglomération biennoise / Lyss: mesures A1 et A du projet d'agglomération	Aménagement et mise en valeur de places et de zones de rencontre comme lieux de séjour, voir liste des mesures FM B 11	Communes	
B 8.03 Centre-ville biennois	Éviter le trafic de transit	Bienne	1 million fr.
B 8.04 Madretsch, Tilleuls / quartier du Petit-Marais	Éviter le trafic de transit, si possible déjà avant l'ouverture de l'A5	Bienne	2 millions fr.
B 8.05 Champ-du-Moulin	Réalisation T30	Bienne	1 million fr.
B 8.08 Autres communes	Réalisation T30	Toutes les communes	1 million fr.

* Les zones 30 km/h sont cofinancées par la Confédération dans le projet d'agglomération de 1^{re} génération (mesures A1) comme mesures de mobilité douce, série de mesures « Rénovation des quartiers », et donc énumérées dans la mesure B 11. Les zones 30 km/h ne seront plus financées dans les projets d'agglomération des générations suivantes. Pour cette raison, les projets concernés déjà connus sont énumérés ci-dessus dans les projets de mise en œuvre B 8.

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p><u>Qualité du système de transport</u>: avec la délimitation des quartiers avec modération de trafic sans trafic de transit, une séparation claire est atteinte entre le réseau routier supérieur et les routes de quartier. Les mesures de modération du trafic dans les quartiers augmentent la sécurité routière, améliorent la coexistence entre les usagers de la route et ainsi surtout les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste. Ainsi, les conditions préalables pour la répartition modale visée et un comportement de mobilité durable sont améliorées.</p> <p><u>Développement du milieu bâti</u>: l'effet général de la série de mesures prévues est important. Avec l'amélioration de la qualité du système routier, l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti et la mise en valeur des espaces publics sont encouragées.</p> <p><u>Impact sur l'environnement</u>: la stabilisation visée du trafic à faible vitesse réduit l'impact sur l'environnement (bruit / air) dans les quartiers.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>Les mesures peuvent plus ou moins être réalisées indépendamment d'autres mesures. De fortes interactions existent avec les mesures concernant le réseau routier supérieur (B7) qui complètent les présentes mesures. La modération du trafic dans les quartiers ainsi que l'élimination du trafic de transit font partie intégrante du Plan directeur des mesures d'accompagnement de la circulation (MaC) du contournement autoroutier de Bienne par l'A5.</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>Les mesures de modération du trafic dans les quartiers sont prioritaires dans la zone d'agglomération et peuvent être réalisées à court et à moyen termes. Les mesures individuelles qui seront réalisées entre 2011 et 2014 (mesures A1) font partie intégrante du projet d'agglomération (voir annexe 1 de la mesure B 11).</p>

Offres de places de stationnement et emplacements		B 9
État: décembre 2016	CRTU n°: NM-PP-1 Code ARE: 0371.2.017	
Objectif: L'offre de places de stationnement tient compte de la structure du réseau pour le trafic régional. Elle est déterminée et gérée selon des principes uniformes. Les mesures visent en premier lieu à réduire le trafic des pendulaires au centre de l'agglomération et à créer des impulsions financières pour réduire les trajets TIM.		
Intervenants: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.Bienne/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (beco, OACOT)	Responsabilité: Communes d'implantation	
Produit. Politique uniforme en matière de places de stationnement, mise en œuvre du Concept global de mobilité, état de la branche Est.		
Mesures et démarche: 1) L'offre de places de stationnement avec un périmètre de desserte de rang supérieur est, dans la mesure du possible, raccordée au trafic régional et suprarégional. Le dimensionnement tient compte du degré de desserte TP, des effets sur le réseau routier influencé ainsi que des possibilités d'affectations multiples des places de stationnement. Leur utilisation est payante. 2) L'exploitation et la gestion de places de stationnement publiques et d'autres places de stationnement du périmètre de desserte de rang supérieur sont coordonnées pour les communes de Bienne, Nidau, Brügg, Orpond, Ipsach et Port. La limitation de la durée de stationnement ainsi que les possibilités de perception d'émoluments sont introduites de manière coordonnée. La gestion des places de stationnement est axée sur le Concept global de mobilité, état de la branche Est, qui est visé. 3) Dans les centres d'achat engendrant une fréquentation importante dans l'agglomération (plus de 2000 trajets TIM par jour), les places de stationnement sont gérées selon des principes uniformes, et les émoluments perçus dès la première minute. 4) Les fiches de mesures pour des projets engendrant une fréquentation importante (FM B 10) demeurent réservées. 5) Des offres supplémentaires de places de stationnement dans des parcs de dissuasion (P + R) ne sont visées dans l'agglomération biennoise qu'à proximité des gares de Perles et Longeau. Dans le reste de la région également, des offres supplémentaires ne sont réalisées qu'à des emplacements judicieux sélectionnés. 6) Il convient d'examiner des possibilités d'aménager des places de stationnement pour favoriser le covoiturage à proximité des jonctions autoroutières.		
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure	Coûts: 0.1 million de fr. pour le concept régional de gestion des places de stationnement Clef de répartition : <input type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton (parcs de dissuasion P + R) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes Préparation dans le cadre des mesures d'urgence B 1/I.	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence: -		
Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		

Documentation -
Controlling -

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indication sur le contenu	Compétence	Coûts
B 9.00 Concept de gestion des places de stationnement au cœur de l'agglomération Bienne - Lyss	Sur base d'une analyse des problèmes et des besoins, un concept de coordination et de mise en œuvre d'une gestion des places de stationnement à grande échelle est élaboré pour les communes du cœur de l'agglomération, à savoir Bienne et Lyss. Il doit avoir pour contenu: <ul style="list-style-type: none"> - consignes et systèmes d'incitation pour réduire les places de stationnement dans les zones de destination ; réduction de l'offre de places de stationnement en surface, surtout à Bienne et Nidau. - coordination de la gestion des places de stationnement et de la réglementation des émoluments; augmentation des émoluments (surtout dans les parkings) et renforcement des contrôles. - réglementation des émoluments de places de stationnement privées, surtout dans les centres d'achat. 	Communes de Bienne, Nidau, Brügg, Ipsach, Port, Orpund, Lyss	0,1 million fr.
B 9.01 Nidau	Gestion des places de stationnement à grande échelle	Nidau	0,15 million fr.
B 9.02 Brügg	Gestion des places de stationnement à grande échelle	Brügg	0,15 million fr.
B 9.03 Ipsach	Gestion des places de stationnement à grande échelle	Ipsach	0,15 million fr.
B 9.04 Port	Gestion des places de stationnement à grande échelle	Port	0,15 million fr.
B 9.05 Orpund	Gestion des places de stationnement à grande échelle	Orpund	0,15 million fr.
B 9.06 Bienne	Mise en œuvre des objectifs de la gestion des places de stationnement et du règlement correspondant (optimisation des places de stationnement au centre-ville, gestion aux Champs-de-Boujean, etc.). Transfert de places de stationnement dispersées en surface dans des parkings couverts centraux, afin d'améliorer l'organisation des places de stationnement et de réaliser des mesures de valorisation de l'espace routier. Remarque: le montant des coûts indiqué ne suffit pas pour réaliser à la fois des parkings et des mesures de valorisation. Le financement doit en premier lieu être couvert par les recettes.	Bienne	7 millions fr.
B 9.07 Parc de dissuasion (P + R), Perles, Longeau, Douanne	Réalisation de parcs de dissuasion (P + R) payants à Perles, Longeau et Douanne.	Communes	

B 9.09 Parkings collectifs près des jonctions autoroutières	Examen d'emplacements possibles pour des places de stationnement pour les conducteurs et conductrices adeptes de covoiturage poursuivant leur route dans un autre véhicule.	s.b/b Communes	
---	---	-------------------	--

Observation concernant B 9.07: les parcs de dissuasion payants suivants figurent dans le plan du réseau routier du Canton de Berne:

- CFF Douanne - La Neuveville: 28 places
- CFF Perles - Longeau: 32 places

La répartition des places de stationnement entre les différents emplacements incombe aux régions.

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>Une gestion ciblée à grande échelle des places de stationnement à des emplacements importants (zones de travail, centres, centres d'achat, installations de loisirs) contribue essentiellement à la modification visée de la répartition modale. Il convient d'éviter des effets négatifs lors de la mise en œuvre concrète (p. ex. déplacements sur d'autres sites en périphérie, lors d'achats). Les parkings collectifs en périphérie des quartiers contribuent à la mise en valeur de ces derniers et à l'atteinte des objectifs en la matière.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>La gestion des places de stationnement constitue une mesure d'accompagnement quant à l'amélioration des offres TP et pour la mobilité douce. Il faut planifier des parkings collectifs en relation avec la conception du réseau routier.</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>Les mesures de gestion des places de stationnement ont un effet directeur important et constituent, hormis des mesures d'aménagement pour les transports publics et la mobilité douce), l'unique moyen d'influencer sensiblement la répartition modale. Les mesures sont relativement bon marché et peuvent être couvertes par la perception d'émoluments. La gestion des places de stationnement est prioritaire. Pour la région Bienne-Seeland, l'aménagement de parcs de dissuasion (P + R) ne constitue pas une mesure centrale et revêt une priorité moyenne.</p>

Projets engendrant une importante fréquentation (PiF)		B 10
État: décembre 2016	CRTU n°: S10 Code ARE: 0371.2.018	
Objectif: Coordination des projets engendrant une importante fréquentation (PiF) avec le Plan de mesures de protection de l'air du Canton de Berne.		
Intervenants: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (beco, OACOT)	Responsabilité: Bienne, Brügg, Nidau	
Produit Fixation des projets engendrant une importante fréquentation (PiF) et répartition des crédits de trajets admissibles.		
Mesures et démarche: 1) Sont réputés projets engendrant une importante fréquentation (PiF) ceux engendrant plus de 2'000 trajets de véhicules par jour en moyenne annuelle. 2) De nouveaux projets engendrant une importante fréquentation (PiF) ne peuvent être autorisés que s'ils sont implantés aux emplacements désignés dans le Plan directeur, et s'ils ne dépassent pas le nombre de trajets supplémentaires du crédit de trajet accordé. 3) Concernant la fixation des sites PiF, se reporter au Plan directeur et à la feuille d'objet n° 1 de l'appendice de la fiche de mesures. 4) Pour de nouveaux projets engendrant une importante fréquentation (PiF), le Plan directeur cantonal attribue un crédit de trajets de 45'000 véhicules/km par jour à l'agglomération biennoise (2001-2015). La répartition des crédits de trajets entre les divers sites d'implantation PiF est réglementée dans les feuilles d'objets 2 et 3. 5) Les compétences et la mise à jour sont réglementées dans la feuille d'objet 4. 6) Lors de l'octroi de crédits de trajets, il faut démontrer que des capacités suffisantes peuvent être créées sur le réseau routier local limitrophe. 7) En cas de besoins pour de nouveaux projets PiF, il faut adapter la fiche de mesure B 10, sur la base du nouveau plan directeur cantonal, fiche B_01.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: – Clef de répartition : <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence: – Selon le Plan directeur cantonal (fiche de mesures B_01), l'extension ou la réalisation d'infrastructures cantonales importantes (p. ex. hôpitaux, écoles) sont également possibles en dehors des emplacements désignés. Le Centre hospitalier régional de Bienne (extension projetée) n'est donc pas classé comme un projet PiF.		
Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation: – Commentaires du Plan directeur de projets engendrant une importante fréquentation dans l'agglomération biennoise, octobre 2004.		

Controlling:

-

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indication sur le contenu	Compétence	Coûts
-			

Évaluation des mesures**Effets**

Le Plan directeur PiF appliqué depuis 2004 a permis d'éviter l'implantation incontrôlée d'installations engendrant une importante fréquentation à des emplacements inadéquats. Aujourd'hui, aucun crédit de trajets n'est pratiquement plus disponible. Cela contribue à ce que le trafic routier n'augmente pas de façon disproportionnée dans la région ces prochaines années, et que les objectifs fixés en matière de protection de l'air puissent être respectés.

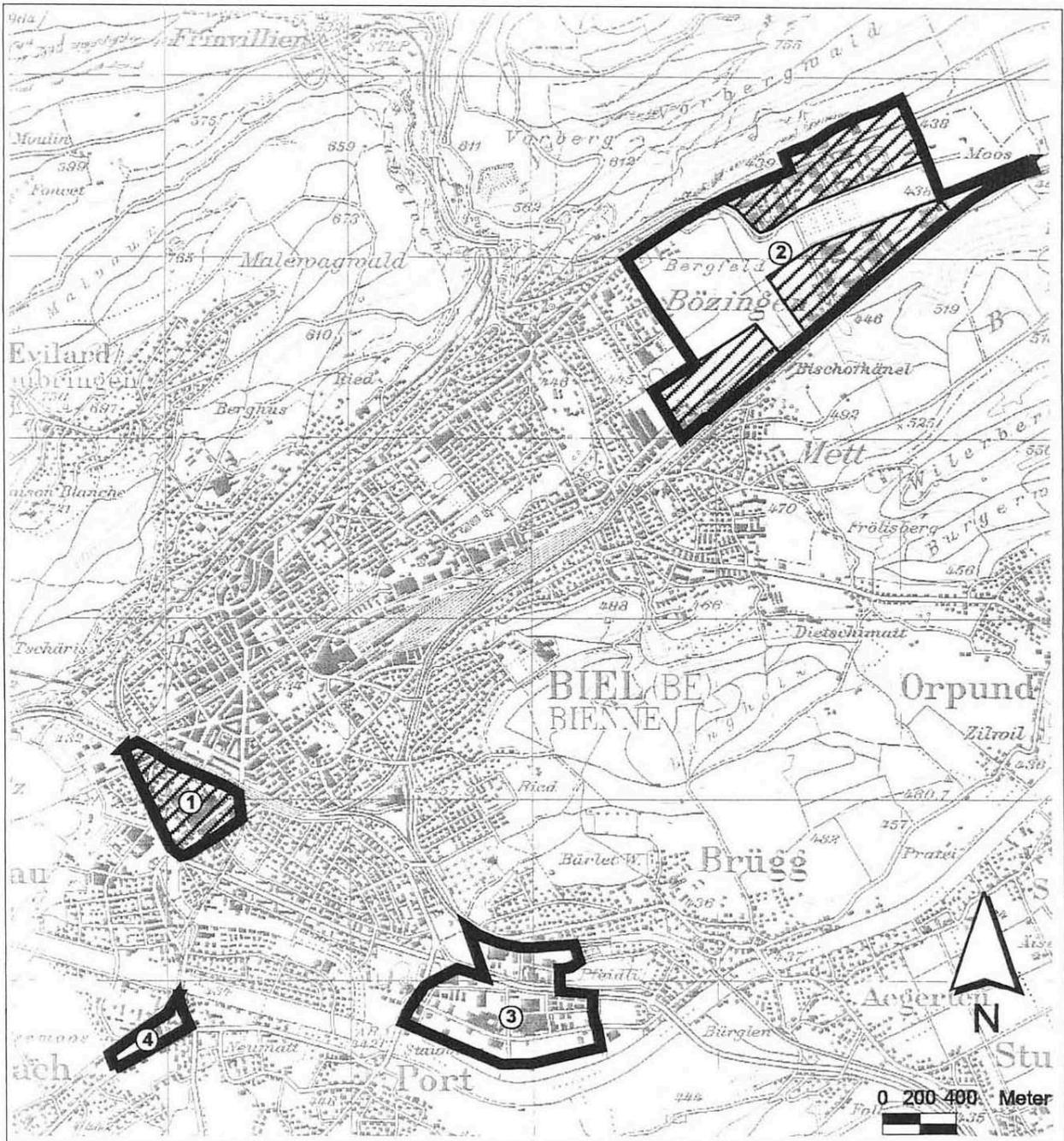
Interdépendances avec d'autres mesures

La mesure contribue en particulier à soutenir les objectifs du développement des centres (renforcement des centres des localités).

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Dans le périmètre de l'agglomération, la mesure joue en particulier un rôle directeur important, et est donc prioritaire.

Planbeilage: Standorte für verkehrsintensive Vorhaben



Standort für verkehrsintensive Vorhaben
Sites pour projets engendrant une importante fréquentation



Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt
Pôle de développement économique cantonal

seeland.biel/bienne		État: mai 2010		Appendice à la fiche de mesures B 10, feuille 2	
Objet					
Projets engendrant une importante fréquentation (PiF)					
Objectif:					
Coordination de projets engendrant une importante fréquentation (PiF) avec le Plan de mesures de protection de l'air du Canton de Berne.					
Intervenants:			Responsabilité:		
<input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne			Bienne, Brugg, Nidau		
Produit					
Attribution des crédits de trajets					
Mesures et démarche:					
1) Les crédits de trajets fixés ci-après sont attribués pour des projets PiF d'importance régionale (centres d'achat et de loisirs). 2) Le crédit restant est actualisé après chaque attribution de trajets. Si celui-ci n'est pas dépassé, un permis de construire peut être octroyé du point de vue du Plan directeur. 3) Un contingent libre est disponible pour des projets d'extension d'affectations existantes (cf. aussi fiche de mesures F 5/III). 4) Concernant de nouveaux projets PiF, tous les trajets supplémentaires induits sont imputés au crédit de trajets. Pour l'extension de projets existants, seul le volume de trafic produit en plus grève le crédit de trajets. 5) Attribution des crédits de trajets					
		Trajets véhicules par jour		Longueur moyenne des trajets en km	
				Crédit de trajets en véhicules/km par jour	
<hr/>					
- Bienne					
Masterplan Biel/Bienne		1'000		3	
Champs-de-Boujean		7'125		4	
- Brugg					
Zone industrielle et artisanale		3'114 ¹⁾		3.5	
- Nidau		650		4	
- Contingent libre		-		-	
Crédit de trajets total 2001-2015					
Communes Bienne, Brugg, Nidau				45'000	
¹⁾ dont 1'250 trajets maxi réservés au Centre Brugg					
Réalisation:			Coûts:		
<input type="checkbox"/> 2008 -2011 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable			-		
État de la mise en œuvre :			Clef de répartition		
<input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée			<input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes		
Interdépendances, objectifs en concurrence:					
-					

Liens avec l'Instrument de conduite :

Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»

Documentation

Commentaires du Plan directeur de projets engendrant une importante fréquentation dans l'agglomération biennoise, octobre 2004.

Controlling**Remarques:**

- Preuve des trajets: les trajets aller-retour sont comptés comme deux trajets séparés. L'accroissement de trafic attendu (trajets, TJM) doit être pronostiqué de manière reconstituable et plausible. Pour cela, il convient de montrer en particulier les trajets supposés pour une unité de 100 m² SBP en fonction de l'affectation, du type d'emplacement et de l'offre de places de stationnement. Il faut également prouver l'accroissement de trafic au vu du nombre prévu de places de stationnement et du volume de trafic spécifique.
- Dans les pôles de développement cantonaux (PDE) tels que le Masterplan Biel/Bienne (n° 1) et les Champs-de-Boujean (n° 2), et pour des projets d'importance cantonale (exploitations industrielles, artisanales et prestataires de services avec une grande plus-value), il est possible de demander au Canton un crédit de trajets à prélever sur le «pot PDE».
Pour les projets d'infrastructures d'importance cantonale (hôpitaux, écoles), des crédits de trajets prélevés sur le «pot PDE» sont également disponibles.
Les compétences en matière de libération de crédits de trajets sont réglementées dans les feuilles 3 et 4 de l'appendice de la fiche de mesures B 10.

seeland.biel/bienne		État: mai 2010		Appendice à la fiche de mesures B 10, feuille 3	
Objet					
Projets engendrant une importante fréquentation (PiF)					
Objectif:					
Coordination de projets engendrant une importante fréquentation (PiF) avec le Plan de mesures de protection de l'air du Canton de Berne.					
Intervenants:			Responsabilité:		
<input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne			Bienne, Brugg, Nidau		
Produit					
Transfert de crédits de trajets entre les emplacements et répartition du contingent libre.					
Mesures et démarche:					
<p>1) Au sein d'une commune d'implantation, et compte tenu des aspects mentionnés ci-après, il est possible de transférer des crédits de trajets entre les emplacements PiF. Une requête correspondante de la commune d'implantation concernée est traitée par le «groupe de travail PiF» (cf. feuille 4). En cas de conflit, le beco tranche.</p> <p>2) Si le souhait est exprimé de transférer des crédits de trajets au-delà de la limite communale, l'approbation formelle des communes concernées est requise en plus.</p> <p>3) L'attribution d'un crédit de trajets prélevé sur le contingent libre est traitée dans le «groupe de travail PiF» sur proposition de la commune d'implantation. En cas de conflit, le beco tranche après avoir entendu les autres communes.</p> <p>4) Pour procéder à l'appréciation du cas, le «groupe de travail PiF» doit tenir compte en particulier des critères suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - adéquation de l'emplacement pour l'affectation projetée; - importance du transfert de crédit de trajets pour les emplacements restants; - capacité d'absorption locale (air / bruit); - situation en matière de trafic. 					
Réalisation:			Coûts:		
<input type="checkbox"/> 2008 -2011 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input type="checkbox"/> Tâche durable			—		
État de la mise en œuvre :			Clef de répartition		
<input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée			<input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes		
Interdépendances, objectifs en concurrence:					
—					
Liens avec l'Instrument de conduite :					
Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»					
Documentation					
Commentaires du Plan directeur de projets engendrant une importante fréquentation dans l'agglomération bienneoise, octobre 2004.					
Controlling					

seeland.biel/bienne		État: mai 2010		Appendice à la fiche de mesures B 10, feuille 4	
Objet					
Projets engendrant une importante fréquentation (PiF)					
Objectif:					
Coordination de projets engendrant une importante fréquentation (PiF) avec le Plan de mesures de protection de l'air du Canton de Berne.					
Intervenants:			Responsabilité:		
<input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne			Bienne, Brugg, Nidau		
Produit					
Réglementation des compétence / Mise à jour des crédits.					
Mesures et démarche:					
Les règles suivantes s'appliquent en matière de compétences et de responsabilités des divers intervenants ainsi que pour la composition du «groupe de travail PiF» :					
1) Les communes d'implantation					
<ul style="list-style-type: none"> - peuvent implanter des projets PiF dans le cadre des crédits de trajets; - garantissent l'adaptation des crédits de trajets par emplacement; - informent en temps utile le Secrétariat de l'Association seeland.biel/bienne quant aux projets de construction susceptibles de solliciter des crédits de trajets ; - soumettent une proposition au «groupe de travail PiF» concernant les transferts de crédits ou l'attribution prélevée sur le crédit libre. 					
2) Le «groupe de travail PiF»					
<ul style="list-style-type: none"> - accompagne et coordonne la mise en œuvre des contenus du Plan directeur PiF; - se réunit au moins tous les 2 ans pour examiner les crédits; - apprécie les propositions de transferts de crédits et les attributions prélevées sur le crédit libre; - fait des propositions quant à l'adaptation des contenus du plan directeur PiF. 					
3) Le Secrétariat s.b/b					
<ul style="list-style-type: none"> - gère le secrétariat du «groupe de travail PiF» ; - garantit la mise à jour et le contrôle des crédits de trajets en coopération avec les communes d'implantation. 					
4) Le beco					
<ul style="list-style-type: none"> - vérifie la mise à jour des crédits; - autorise le transfert de crédits de trajets et la libération à partir du contingent. 					
5) Le «groupe de travail PiF» se compose comme suit :					
<ul style="list-style-type: none"> - une représentante / un représentant de chacune des trois communes d'implantation Bienne, Brugg et Nidau; - une représentante / un représentant de chaque organe beco et OACOT ; - un membre du Comité directeur de seeland.biel/bienne (ne représentant pas les communes de Bienne, Brugg ou Nidau); - le directeur de seeland.biel/bienne. 					
Réalisation:			Coûts:		
<input type="checkbox"/> 2008 -2011 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable			-		
État de la mise en œuvre :			Clef de répartition		
<input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée			<input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes		

Interdépendances, objectifs en concurrence: —
Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»
Documentation Commentaires du Plan directeur de projets engendrant une importante fréquentation dans l'agglomération biennoise, octobre 2004.
Controlling

Mobilité douce		B 11
État: décembre 2016		CRTU n°: LV-N/S KM-B HB-LV Code ARE: divers
<p>Contient des mesures en matière d'infrastructures conformément au projet d'agglomération.</p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure C dès 2027 </p>		
<p>Objectif:</p> <p>Agglomération biennoise: pour garantir la mobilité, la croissance pronostiquée du TIM est déterminée par la mobilité douce.</p> <p>Ensemble de la région: l'attrait et l'intégralité du réseau pour la circulation piétonnière et cycliste sont garantis. Au premier plan, on trouve surtout des mesures créant des liaisons plus courtes, plus sûres et plus attrayantes. Les besoins des personnes à mobilité réduite sont particulièrement pris en compte.</p>		
<p>Intervenants:</p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC) </p>	<p>Responsabilité:</p> <ul style="list-style-type: none"> - seeland.biel/bienne: clarification de la clé de répartition des coûts - Canton (OPC): étude et réalisation des mesures sur les routes cantonales. - Communes: étude et réalisation des mesures sur les routes communales. 	
<p>Produit Réseau pour la mobilité douce</p>		
<p>Mesures et démarche:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Les lacunes physiques du réseau de mobilité douce sont comblées. 2) Le confort et la sécurité sont garantis pour la mobilité douce sur les axes à circulation mixte. 3) Dans les quartiers résidentiels, les centres et les zones de détente, on s'efforce d'aménager des zones 30 km/h, des zones de rencontre et des zones piétonnes. 4) Les communes et les entreprises de transport mettent à disposition des emplacements pour vélos à proximité <ul style="list-style-type: none"> - des arrêts des transports publics, - des équipements publics, - des zones centrales et - des zones de détente. <p>Voir annexe 3 de la FM 11 pour les indications concernant le mesurage et les subventions cantonales en faveur des installations «Bike + Ride» hors de l'agglomération</p> 5) Les communes examinent l'accessibilité des arrêts des transports publics pour les piétons et piétonnes et prennent les mesures de construction requises ou de signalisation (voies d'accès, zones d'attente protégées des intempéries, etc.). 6) Les chemins d'école sont aménagés de façon sûre pour les élèves circulant à vélo. 7) Il convient de tenir compte des besoins des vélos électriques. Dans ce cadre, il faudra développer une stratégie (en accord avec la stratégie cantonale) qui tienne compte de la coexistence des différents moyens de transport (piétons, vélos, vélos électriques, TIM, TP). 		

<p>Réalisation: selon la mesure</p> <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> ultérieurement	<p>Coûts (périmètre de l'agglomération): 2011-14: 33,5 millions de fr. / 2015-18: 13,5 millions de fr. 2019-22: 3,7 millions de fr.</p> <p>Clé de répartition (périmètre Agglomération)</p> <input checked="" type="checkbox"/> Confédération 40% (1 ^{re} gén.), 30% (2 ^e gén.) <input checked="" type="checkbox"/> Canton 60% *) ou 21% **) (1 ^{re} gén.) 70% ou 35% (2 ^e gén.) <input checked="" type="checkbox"/> Communes 39% (1 ^{re} gén.), 0.45% (2 ^e gén.) *) sur routes cantonales **) sur routes communales avec subsides fédéraux <p>Une clef de répartition liée au projet est négociée avec les communes bénéficiaires concernant des mesures d'importance supracommunales.</p>
<p>État de la mise en œuvre : selon la mesure</p> <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	
<p>Interdépendances, objectifs en concurrence:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Interactions avec les autres mesures de circulation, surtout la priorité aux bus et les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC A5). – Besoin de surfaces dans des zones déjà fortement utilisées avec un besoin financier important et des risques politiques (approbation de crédits d'exécution). 	
<p>Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Bienne/Lyss»</p>	
<p>Documentation</p> <ul style="list-style-type: none"> – Plan sectoriel cantonal du réseau des itinéraires de randonnée pédestre (22 octobre 2012) – Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste (3 décembre 2014) – Circulation piétonnière et cycliste, concept de mise en œuvre 2007 (Planum) – Plan du réseau cycliste de Bienne et Nidau 2014 	
<p>Controlling Projet réalisé</p>	

Projets de mise en œuvre: mesures du projet d'agglomération (B 11.01), cf. appendice 1

Période du projet	Série de mesures	Coûts	Part Confédération
A1 (2011-14)	Comblir des lacunes dans le réseau (code ARE: 371.017)	7,8 millions	40% 12,0 millions
	Réparation des routes principales (code ARE: 371.018)	6,0 millions	
	Réparation des quartiers (code ARE: 371.019)	14,6 millions	
	Interfaces intermodales (code ARE: 371.015)	5,1 millions	
		33,5 millions	
A2 (2015-18)	Comblir des lacunes dans le réseau (code ARE: 0731.2.052)	2,8 millions	30% 4,1 millions
	Réparation des routes principales (code ARE: 0371.2.021)	5,0 millions	
	Réparation des quartiers (code ARE: 0731.2.055/064)	4,2 millions	
	Interfaces intermodales (code ARE: 0731.2.050)	1,5 millions	
		13,5 millions	
A (2019-22) (nouveau)	Comblir des lacunes dans le réseau	0,4 millions	
	Réparation des routes principales	0,5 millions	
	Réparation des quartiers	1,3 millions	
	Interfaces intermodales	1,5 millions	
		3,7 millions	

Voir aussi les fiches de mesures A et B suivantes du projet d'agglomération:

B 11/II	Quai du Haut, Bienne
B 11/III	2 ^e passage sous la gare de Bienne
B 11/IV	Traversée de la Gare des marchandises (Bienne) (mesure B)
B 11/V	Mâche-centre (Bienne)
B 11/VI	Rue de la Gare (Bienne)
B 11/VII	Quartier de Beaumont (Bienne)
B 11/VIII	Agrandissement du parc à vélos, place Robert-Walser (Bienne)
B 11/IX	Passage sous la gare, Lyss nord (Lyss)
B 11/XI	Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-Centre
B 11/XII	Liaison cycliste Port-Nidau-Bienne-Centre
B 11/XIII	Itinéraire cyclable Douanne-Schlössli

Projets de mise en œuvre sans cofinancement provenant du fonds d'infrastructure

Nom du projet	Indication sur le contenu	Échéance	Compétence	Coûts	M / C ¹
Bike + Ride – Emplacements pour vélos hors agglomération CRTU n°: KM-B-2	Cf. liste de mesures à l'appendice 2		Communes, TUs	3,1 millions	
Nouveau pont au-dessus du canal de la Thielle, Cerlier – Le Landeron CRTU n°: LV-N-1	Cf. fiche de mesures B11/I	2015-18	Communes	4 millions	1 / CC
Liaison cycliste «Bienne-Péry – Jura bernois» CRTU n°: LV-N-10.01 Plan sectoriel pour le trafic cycliste, n° 44	Réalisation d'une piste cyclable séparée de l'A16 dans le cadre du projet d'entretien de l'OFROU (UplaNS). Adaptation du projet en dépôt public au printemps 2015. La liaison avec le centre-ville a lieu en dehors de la route de Reuchenette.		OFROU / Canton / Ville de Bienne / Bourgeoisie de Bienne	inconnus	1 / CC
Sécurité pour le trafic cycliste Mullen-Cerlier CRTU n°: LV-S-2.01	Ce tronçon de chemin d'école de Tschugg à Cerlier a été analysé avec les communes concernées, une solution a été esquissée. Mise en œuvre prévue en 2016/2017.	2016-17	Canton	0,1 millions	1 / IP
Sécurité pour le trafic cycliste Müntschemier-Treiten, Müntschemier-Brüttelen CRTU n°: LV-S-2.02	Ce tronçon de chemin d'école de Müntschemier/Treiten à Brüttelen est discuté avec les communes concernées. Des solutions sont esquissées et mises en œuvre selon les standards des routes cantonales.	2016-18	Canton	1 millions	1 / IP

¹ M: degré de maturité 1 ou 2

C: état de la coordination (Information préalable IP / Coordination en cours CC / Coordination réglée CR)

Nom du projet	Indication sur le contenu	Échéance	Compétence	Coûts	M / C ¹
Sécurité pour le trafic piétonnier Gampelen Ouest CRTU n°: LV-S-2.03	Desserte intercommunale en cours de planification.	2015-17	Canton	0,5 millions	2 / CC
Sécurité pour le trafic cycliste Walperswil-Aarberg CRTU n°: LV-S-2.04 Plan sectoriel pour le trafic cycliste, n° 138	Selon le Plan sectoriel pour le trafic cycliste du Canton de Berne, la liaison principale Aarberg – Walperswil sera nouvellement menée le long du Canal de Hagneck et sur les chemins ruraux. La solution concrète est à établir entre le Canton et les communes. Si celle-ci ne peut pas être réalisée, des mesures appropriées sont à prendre le long de la route cantonale.	2017-19	Canton	0,5 millions	1 / IP
Sécurité pour le trafic piétonnier Kallnach, Krosenrain CRTU n°: LV-S-2.05	Cette desserte est en cours de planification.	2015-17	Canton	0,3 millions	2 / CC
Sécurité pour le trafic piétonnier Niederried CRTU n°: LV-S-2.06	Cette desserte est en cours de planification.	2015-17	Canton	0,9 millions	2 / CC
Itinéraire cyclable Schwanden-Schüpfen-Kosthofen CRTU n°: LV-S-2.07 Plan sectoriel pour le trafic cycliste, n° 38	Le tracé de ligne doit être démontré dans une étude de faisabilité et les coûts doivent être estimés.	2015-16	Canton Communes	2 millions	1 / IP
Sécurité pour le trafic cycliste Büren-Oberwil CRTU n°: LV-S-2.08	Cette desserte est en cours de planification.	2015-16	Canton	0,5 millions	2 / CC
Sécurité pour le trafic piétonnier Jens, Hungerberg CRTU n°: LV-S-2.09	Cette desserte est en cours de planification.	2015-16	Canton	0,9 millions	2 / CC
Sécurité pour le trafic cycliste Büren-Dotzigen CRTU n°: LV-S-2.10	Cette liaison intercommunale est à discuter avec les communes concernées, des solutions esquissées et mises en œuvre selon les standards des routes cantonales. Le chemin rural le long de la voie ferroviaire est à intégrer dans la solution.	dès 2015	Canton	1,5 millions	1 / IP
Corridor Büren-Leuzigen CRTU n°: LV-N-9	Cf. fiche de mesures B 11/X	2015-18	Région		1 / CC

Nom du projet	Indication sur le contenu	Échéance	Compétence	Coûts	M / C ¹
Chemin de randonnée cycliste 64 Lyss-Studen CRTU n° LV-N-14	Déplacement du chemin de randonnée cycliste 64 de Lyss vers Studen par le biais de Fülenmattweg-Mühlestrasse vers Worben / Studen (en conséquence de la nouvelle liaison cycliste de la gare de Lyss vers la zone industrielle de Lyss nord). Proposition pour adapter le Plan sectoriel pour le trafic cycliste.	2015-18	Canton		2 / FS

Indication sur les autres lacunes du réseau dans le Plan sectoriel pour le trafic cycliste

- N° 42 Place Guido-Müller: mesure A1 dans le projet d'agglomération; a été reporté faute de moyens d'action, sera résolu avec la branche Ouest de l'A5
- N° 56 nouvelle liaison à travers les Champs-de-Boujean: réalisée en rapport avec la Tissot Arena
- N° 58 itinéraire cycliste le long du tracé BTI (Keltenstrasse): sera réalisé en tant que partie intégrante du projet de la branche Ouest de l'A5
- N° 174: nouveau itinéraire du chemin de randonnée cycliste 5, 8, 50 à Mörigen / Sutz Lattrigen plus près de la rive du lac

Besoin d'agir sans cofinancement provenant du fonds d'infrastructure

Nom du projet	Indication sur le contenu	Compétence
Gals, pont sur la Thielle CRTU n°: HB-LV-1	Assainissement du pont routier si le Pont de l'Avenir n'est pas réalisé (cf. fiche de mesures B 11/I).	Canton (OPC)
Sécurité pour le trafic cycliste Anet – Limite cantonale FR CRTU n°: HB-LV-2	Examen du besoin d'agir Anet-Löwenberg en coordination avec le Canton de Fribourg.	Canton (OPC) Commune Anet
Sécurité pour le trafic cycliste Wengi-Rapperswil CRTU n°: HB-LV-3	Sécurité accrue pour le trafic cycliste (chemin d'école).	Canton (OPC)
Optimisation de la route de cyclotourisme 5 / 59 entre Anet et le pont Rotary CRTU n°: HB-LV-4	L'itinéraire en zigzag existant jusqu'ici n'est pas idéal. Les conflits s'accroissent entre cyclistes, skateurs et paysage.	SuisseMobile Commune Anet
Passage à niveau Inforama Anet CRTU n°: HB-LV-5	Conservation d'un passage à niveau en cas d'aménagement à deux voies de la BN.	Canton (OTP) Commune Anet
SuisseMobile - Route Oltigen CRTU n°: HB-LV-6	Le Plan sectoriel pour le trafic cycliste prévoit un déplacement de la route n° 8 et une nouvelle passerelle au-dessus de l'Aar dans l'espace Golaten / Oltigen.	SuisseMobile Communes de Kallnach et Radelfingen

Remarque: les exigences en matière de mobilité douce sont prises en compte dans le cadre de l'assainissement des traversées des localités (FM B7, B7/I, B7/II) et des mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC A5).

Évaluation des mesures

Effets

L'élimination de lacunes dans le réseau, l'introduction de zones 30 km/h, des aménagements de places et des améliorations au niveau des routes principales permettent d'optimiser largement et à grande échelle les conditions-cadre pour le trafic piétonnier et le trafic cycliste dans l'agglomération Bienne/Lyss. Cela crée les conditions préalables pour atteindre la répartition modale visée et un comportement durable en matière de mobilité. Il est important d'obtenir un effet global de la série de mesures projetées. Ces mesures permettent la mise en œuvre d'objectifs importants des projets d'agglomération (qualité accrue du système de transports, encouragement de la densification du milieu bâti vers l'intérieur, mise en valeur du domaine public, sécurité accrue en matière de circulation).

Dans le reste de la région, les projets de mise en œuvre contribuent à accroître la sécurité sur les itinéraires cyclables et à mettre en valeur l'offre touristique (nouveau pont enjambant le canal de la Thielle, cf. fiche de mesures B 11/I).

L'amélioration prévue aux plans qualitatif et quantitatif de l'offre d'emplacements pour vélos encourage la mobilité combinée et augmente la part des utilisateurs et utilisatrices d'emplacements de type Bike + Ride.

Interdépendances

Les mesures peuvent être mises en œuvre plus ou moins indépendamment d'autres mesures. Il existe des interactions importantes avec les mesures sur le réseau routier existant (B7) qui complètent les présentes mesures B11.

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Les mesures en faveur de la mobilité douce au sein de l'agglomération sont prioritaires et peuvent être mises en œuvre à court et à moyen termes. Les mesures faisant partie intégrante du projet d'agglomération sont énumérées en détail dans l'appendice.

La priorité des autres projets de mise en œuvre est différenciée et doit être encore concrétisée avec les autres intervenants. Cela concerne aussi les emplacements pour vélos de type Bike + Ride qui figurent tout d'abord en tant qu'information préalable dans l'appendice à la fiche de mesures.

Liste	CRTU n°	Code ARE	Commune	Lieu	Mesure	État du projet / Degré de maturité (DM) / État de la coordination (EC)	Interdépendances / Coordination / Démarches	Responsabilité (Ct = Canton, C = Communes, T = Tiers)	Coûts en millions de francs	Part Confédération*	Part Canton	Part communes
Comblent les lacunes du réseau												
Mesures A1 (2011-14) > État de la mise en œuvre début 2016, sera complété lors du réaménagement.												
A2	LV-N-1.03	0731.2.052	Nidau, Bienne	Débarcadère Bienne - Canal Nidau-Büren	Liaison piétonnière continue près de la rive. Cyclistes autorisés.		Actuellement partie du projet AggloLac; Plan directeur de la baie du lac de Bienne en cours d'élaboration	C	1.00	0.40	0.30	0.30
A2	LV-N-1.04	0731.2.052	Lyss	Gare - zone industrielle	Nouvelle liaison cycliste de la gare à la zone industrielle (avec passage sous cours d'eau et sous-voies).	DM = 2 / EC = Coordination réglée	En rapport avec le chemin d'école Lyss-Busswil	C	1.20	0.48	0.36	0.36
A2	LV-N-1.05	0731.2.052	Lyss	Erlin-Murgeli	Nouvelles liaisons piétonnières et cyclistes entre les quartiers de Murgeli et Erlin pour augmenter la sécurité du chemin d'école.	DM = 2 / EC = Coordination réglée	Un avant-projet doit être élaboré.	C	0.20	0.08	0.06	0.06
A2	LV-N-1.06	0731.2.052	Lyss	Grien	Nouvelles liaisons piétonnières et cyclistes du centre sportif Grien-Parkschwimmbad pour l'optimisation de la desserte des quartiers et l'accessibilité des installations publiques.	DM = 2 / EC = Coordination réglée	Un avant-projet doit être élaboré.	C	0.38	0.15	0.11	0.11
Total des mesures A2 (2015-18) > Convention de prestations 2^e génération pris en compte									2.78	1.11	0.83	0.83
A	LV-N-1.3	0371.2.047	Bienne	Gare	Réalisation d'un deuxième passage sous la gare.	Voir FM B 11/III						
A	LV-N-1.8	0371.2.048	Lyss	Gare de Lyss	Nouveau passage souterrain à la gare	Voir FM B 11/IX						
A	LV-N-1.2	0371.2.053	Bienne	Quai du Haut	Liaison piétonnière et cycliste Lac - Gorges du Taubenloch; conception et transformation du quai du Haut (tronçon rue du Jura - écluse)	Voir FM B 11/II						
A	LV-N-1.5		Nidau	Schloss	Nouvelle liaison cycliste Schlosspark - Dr.-Schneiderstrasse	R = 1 / K = Coordination en cours Élaboration d'un projet préalable 2017, approbation et financement 2018	Mesure «Concept global de mobilité, état de la branche Est»	G	0.4	0.14	0.09	0.17
Total mesures A (2019-22)									0.4	0.14	0.09	0.17
B	LV-N-1.4	0371.2.049	Bienne	Gare des marchandises	Créer une liaison de la rue de Gottstatt jusqu'à la rue de Mâche et vers le quartier du Tilleul avec une passerelle pour le trafic piéton et cycliste	Voir FM B 11/IV	Selon affectation à long terme du site. Tronçon rue de Mâche - quartier des Tilleuls à poursuivre indépendamment.	C	4.00	1.60	1.20	1.20
Total mesures B (réalisation dès 2023-26)									4.00	1.60	1.20	1.20
C	LV-N-10.02		Aegerten, Studen	Liaison Brügg - Aegerten - Studen le long de la T6	Remplacement et complément du chemin cycliste existant le long de la semi-autoroute T6 Bienne-Lyss (prolongement d'Aegerten vers Studen)	Nr. 141 Plan sectoriel vélo R = 1 / K = information préalable	La solution dépend d'une éventuelle construction à 4 voies de la semi-autoroute T6, voir FM B6.	ASTRA, K				
Total mesures C (réalisation dès 2027)									0.00	0.00	0.00	0.00

Liste	CRTU n°	Code ARE	Commune	Lieu	Mesure	État du projet / Degré de maturité (DM) / État de la coordination (EC)	Interdépendances / Coordination / Démarches	Responsabilité (Ct = Canton, C = Communes, T = Tiers)	Coûts en millions de francs	Part Confédération*	Part Canton	Part communes
Réfection des routes principales												
Mesures A1 (2011-14) > État de la mise en œuvre début 2016, à compléter lors du réaménagement												
A2	MIV-O-2	0371.2.013	Nidau, Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen, (Täuffelen)	Traversées de localités (route cantonale)	Réduction de la domination du TIM et mise en valeur de l'aménagement basée sur un concept d'exploitation et de conception approprié. Amélioration des bifurcations et des traversées pour le trafic piétonnier et cycliste, ralentissement du trafic motorisé. Améliorations (evt.) pistes cyclables ou réduction de la vitesse) sur des tronçons hors localité tels que Ipsach - Sutz-Lattrigen, Sutz-Lattrigen - Mörigen.	Étude d'un corridor sur la rive droite du lac de Bienne / planification « étude d'un corridor sur la rive droite du lac de Bienne » 2011, OPC, périmètre selon les critères de la Confédération (pas de subvention pour Täuffelen, car hors du périmètre de l'agglomération). Tronçons Mörigen et Sutz-Lattrigen ont été classés par l'ARE en tant que prestation propre. DM = 2 / EC = Coordination réglée	Fiche de mesures B7/I	Ct				
A2	LV-N-1.6	0371.2.021	Bienne	Sous-voies CFF à la route de Brügg. Nouveau sous-voies ch. de la Cible / ch. du Champ-du-Moulin	Élargissement du passage souterrain en faveur du trafic piétonnier et cycliste ou nouvelle traversée pour la mobilité douce à l'ouest du passage souterrain. Liaison importante pour le trafic piétonnier et cycliste des quartiers vers le centre-ville et les équipements d'approvisionnement, chemin d'école.	Chaussée à terre-plein central réalisée en tant que mesure immédiate. Partie du Plan directeur MaC. DM = 2 / EC = Coordination réglée	Prise en compte dans la planification MaC; Plan directeur MaC en élaboration, financement en tant que MaC douteux.	C	5.00	2.00	1.50	1.50
A2	MIV-O-1-1	0371.2.045	Lyss	Bielstrasse, Sonnenkreisel-Hirschenplatz	Amélioration de la coexistence des usagers et du flux du trafic (T30 combiné avec terre-plein central; pistes cyclables avec aides à la bifurcation; giratoire au croisement Bielstrasse/Steinweg).	Il n'existe pas encore d'avant-projet. Dans un premier temps, projet abordé selon le standard des routes cantonales. DM = 2 / EC = Coordination réglée	Fiche de mesures B7	Ct				
A2	MIV-O-1-3	0371.2.045	Lyss	Hauptstrasse, Hirschenplatz-Abzweigung Kirchenfeldstr.	Amélioration de la conception et de l'exploitation.	Il n'existe pas encore d'avant-projet. En premier lieu, projet abordé selon le standard des routes cantonales. DM = 2 / EC = Coordination réglée	Fiche de mesures B7	Ct				
A2	MIV-O-1-3	0371.2.046	Lyss	Markplatz	Mesures conceptuelles pour l'augmentation de l'attrait des conditions pour la mobilité douce et la sécurité.	Le projet actuel doit être remanié. Mesure classée par l'ARE en tant que prestation propre.	Fiche de mesures B7	Ct				
Total des mesures A2 (2015-18) > Convention de prestations 2^e génération pris en compte									5.00			

Liste	CRTU n°	Code ARE	Commune	Lieu	Mesure	État du projet / Degré de maturité (DM) / État de la coordination (EC)	Interdépendances / Coordination / Démarches	Responsabilité (Ct = Canton, C = Communes, T = Tiers)	Coûts en millions de francs	Part Confédération*	Part Canton	Part communes
A	MIV-O-3	0371.2.015	Aegerten, Studen, Worben	Corridor - Est Traversées de localités (route cantonale)	Diminution de la domination du TIM et mise en valeur basée sur un concept d'exploitation et de conception approprié. Amélioration des bifurcations et des traversées pour le trafic piétonnier et cycliste, modération du trafic motorisé.	EC = IP	Fiche de mesures B7/II	Ct				
A	LV-S-1.05	0371.2.021	Bellmund	Hauptstrasse Bellmund-St.Niklaus	Création d'un chemin piétonnier et cycliste. Ce tronçon du chemin d'école entre Merzligen et Bellmund sera abordé avec les communes concernées, ébauche de solutions et réalisation selon le standard des routes cantonales.	DM = 1 EC = IP		EC				
Total des mesures A (2019-22)												
Mesure B (réalisation dès 2023): aucune												

Liste	CRTU n°	Code ARE	Commune	Lieu	Mesure	État du projet / Degré de maturité (DM) / État de la coordination (EC)	Interdépendances / Coordination / Démarches	Responsabilité (C=Cantons, T=Tiers)	Coûts en millions de francs	Part Confédération*	Part Canton	Part communes
Rénovation des quartiers												
Mesures A1 (2011-14) > État de la mise en œuvre début 2016 sera complété lors du réaménagement												
A2	LV-N-01	0371.2.054	Bienne	Vieille Ville / Rue Basse	Mise en œuvre d'une zone de rencontre, nivellement du secteur routier, mise en valeur.	Mesure classée par l'ARE en tant que prestation propre.		C				
A2	LV-N-02	0371.2.055	Bienne	Place de la Croix	Aménagement et valorisation de l'espace public (evtl. zone de rencontre) en complément à la réorganisation routière avec les MaC de la branche Est de l'A5.	Mandat d'étude parallèle en cours.	MaC A5 pour la branche Est	C	2.50	1.00	0.75	0.75
A2	LV-N-06	0371.2.064	Autres communes	Places importantes et zones de séjour	Conception et valorisation de places importantes comme zones de rencontre (place de la gare, places de village, points de rencontre de quartier, avant-place des écoles, etc.) - étape 2.			C	1.00	0.40	0.30	0.30
A2	LV-N-03	0371.2.064	Nidau	Place de la gare	Aménagement de la place de la gare	Avant-projet disponible, repoussé suite à la planification du tram régional	Selon projet «tram régional»	C	0.34	0.14	0.10	0.10
A2	LV-N-04	0371.2.064	Ipsach	Station de gare	Zone de rencontre	Avant-projet disponible, repoussé suite à la planification du tram régional	Selon projet «tram régional»	C	0.40	0.16	0.12	0.12
Total des mesures A2 (2015-18) > Convention de prestations 2° génération prise en compte									4.24	1.70	1.27	1.27
A	LV-N-5	0371.2.056	Bienne	Centre Mâche	Mesures à la rue de la Poste pour la valorisation de l'espace public, l'amélioration de la sécurité et de l'attrait pour les piétons (complément aux MaC et/ou au tram régional).	Voir Fiche de mesures B 11/V	Coordination avec MaC A5 pour la branche Est et/ou le tram régional	C				
A	LV-N-6	0371.2.057	Bienne	Rue de la gare	Réaménagement de la partie basse de la rue de la gare comme 2e étape de la valorisation de la place de la Gare: meilleure surface pour la mobilité douce, mise en œuvre d'une zone 30 km/h, optimisation des arrêts TP.	Voir Fiche de mesures B 11/VI	Coordination avec le tram régional.	C				
A	LV-N-7		Bienne	Quartier de Beaumont	Amélioration de la sécurité et de la qualité du trafic	Voir Fiche de mesures B 11/VII						
A	voir FM B8		Autres communes	Places importantes et zones de séjour	Conception et mise en valeur des places importantes et zone de séjour comme zones de rencontre (place de la gare, places de village, points de rencontre de quartier, avant-place des écoles, etc.) - 2° étape.			C	1.00	0.40	0.30	0.30
A	voir FM B8	0371.2.023	Bellmund	Quartiers	Modération du trafic				0.30	0.12	0.09	0.09
Total des mesures A (2019-22)									1.30	0.52	0.39	0.39
Mesures B (réalisation dès 2023): aucune												

Liste	CRTU n°	Code ARE	Commune	Lieu	Mesure	État du projet / Degré de maturité (DM) / État de la coordination (EC)	Interdépendances / Coordination / Démarches	Responsabilité (C = Communes, T = Tiers, C = Canton, C = Communes)	Coûts en millions de francs	Part Confédération*	Part Canton	Part communes
Points de transfert intermodaux												
Mesures A1 (2011-14) > État de la mise en œuvre septembre 2016, voir appendice 2 de la FM B11												
A2	KM-B-1.07	0371.2.050	Communes de l'agglomération avec gare	Parc à vélos (B + R)	Chaque gare doit être pourvue de suffisamment de places pour vélos couvertes et sécurisées contre le vol (total env. 1000 places), 2 ^e étape.		Selon réalisation de la 1 ^{re} étape	C	1.00	0.40	0.30	0.30
A2	KM-W-1.01	0371.2.051	Bienne	Amélioration des arrêts TP / Centre hospi-taller régional	Déplacement et amélioration de l'arrêt de bus; meilleur accès aux personnes en fauteuil roulant et handicapées (suppression du dénivelé).	Mesure classée par l'ARE en tant que prestation propre.	C					
A2	KM-B-1.08	0371.2.050	Toutes les communes de l'agglomération	Parc à vélos (B + R)	1000 places pour vélos sécurisées contre le vol (poteaux, arceaux) et décentralisées à des endroits importants des communes de l'agglomération. 200 places couvertes (2 ^e étape)		Selon réalisation de la 1 ^{re} étape	C	0.50	0.20	0.15	0.15
Total des mesures A2 (2015-18) > Convention de prestations 2e génération pris en compte									1.50	0.60	0.45	0.45
A	KM-B-1.09		Communes de l'agglomération avec des stations de gare	Parc à vélos (B + R)	Chaque gare doit être pourvue de suffisamment de places pour vélos couvertes et sécurisées contre le vol (total env. 1000 places), 3 ^e étape		Selon réalisation de la 2 ^e étape	C	1.00	0.40	0.30	0.30
A	KM-B-3		Bienne	Parc à vélos (B + R)	Agrandissement du parc à vélos au sud de la gare / place Robert-Walser.	Voir Fiche de mesures B 11/VIII		C				
A	KM-B-1.10		Toutes les communes de l'agglomération	Parc à vélos (B + R)	1000 places de stationnement pour vélos sécurisées contre le vol (poteaux, arceaux) décentralisées à des emplacements importants des communes de l'agglomération. 200 places couvertes (2 ^e étape).		Selon réalisation de la 1 ^{re} étape	C	0.50	0.20	0.15	0.15
Total des mesures A (2019-22)									1.50			
Mesures B (réalisation dès 2023): aucune												

Annexe 2 à la mesure B 11

Mesures A1, état de la mise en œuvre septembre 2016 (Annexe F des directives de l'OFROU)

371.017 Comblir les lacunes du réseau

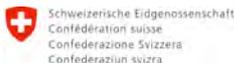
371.018 Réparation des principaux axes routiers

371.019 Réparation des quartiers

371.015 Interfaces intermodales

Les champs marqués en vert ou rouge saumon concernent les mesures qui ont déjà été soumises pour financement auprès de la Confédération et ont déjà été en partie réalisées.

Les champs marqués en gris concernent les mesures qui ne sont pas encore prêts à être réalisées et non pas encore été soumises pour financement. Les mesures doivent être réalisées jusqu'au plus tard en 2026. Si une mesure ne peut pas être réalisées, elle peut être remplacée par une nouvelle mesure en accord avec la Confédération.



**Infrastrukturfonds / A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme
Anhang F / ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen**

Version 10.0 vom 21.10.2013

Liste der Teilmassnahmen

Diese Liste ist gemäss ASTRA-Weisungen Ziffer 5d Bestandteil der Gesuchunterlagen für die Erstellung der Finanzierungsvereinbarung.
Alle Beträge in dieser Tabelle haben den Preisstand Oktober 2005, ohne MWST.

ARE-Code:	371.017
Name Massnahme (-npakets):	Langsamverkehr / Schliessen von Netzlücken (Stand 30.06.2015)
Agglomerationsprogramm:	Biel

Maximale Investitionskosten Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	8'080'000	Maximale anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	
Maximaler Bundesbeitrag Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	3'230'000	Maximaler Bundesbeitrag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	
Anteil Bund		40%	Bundesbeitrag für die Teilmassnahmen der bereits unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen	CHF	1'746'900
			Verfügbarer Bundesbeitrag für die noch zu realisierenden Teilmassnahmen	CHF	1'483'100

ARE-Code	AP-Nr.	Liste der Teilmassnahmen / Übersicht	Alle Kosten in CHF				Teil / Etappe	Projektidentifikation (Nr. Finanzierungsvereinbarung / ARE-Code)
			Investitionskosten* CHF	Proportionaler Bundesbeitrag gemäss Investitionskosten* CHF	anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag CHF	Maximaler Bundesbeitrag CHF		
371.017		Biel, Vingelz-Strandboden: Realisierung des Seeuferwegs "Beau-Rivage"	2'774'614	1'109'800	2'774'614	1'109'800	1	11330445 / 371.017
371.017		Biel, Schüssuferweg Gottstattstrasse - Stadtpark: fehlendes Teilstück für wichtige Hauptachse Alltag und Naherholung	1'928'680	771'472	1'592'874	637'100		
371.017		Nidau, Ipsach, Nidau-Büren-Kanal: neue Brücke für den Fuss- und Veloverkehr (Erliwäldli-Brücke)	1'500'000	600'000				
371.017		Biel, Fuchsenried - Tierpark, Fussgänger- und Velobrücke über Taubenlochschlucht	1'850'000	740'000				
Total / Summe zur FV eingereichte Projekte			8'053'294	3'221'272	4'367'488	1'746'900		

* geschätzte Kosten des Agglomerationsprogramms zum Zeitpunkt der Prüfung um Mitfinanzierung der entsprechenden Generationen beim ARE nach Abzug Benchmark

Ort / Datum: _____

Stempel: _____

Unterschrift der zuständigen kantonalen Behörde

Name: _____

Unterschrift: _____

Infrastrukturfonds / A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme
Anhang F / ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen

Version 10.0 vom 21.10.2013

Liste der Teilmassnahmen

Diese Liste ist gemäss ASTRA-Weisungen Ziffer 5d Bestandteil der Gesuchunterlagen für die Erstellung der Finanzierungsvereinbarung.
Alle Beträge in dieser Tabelle haben den Preisstand Oktober 2005, ohne MWST.

ARE-Code:	371.018
Name Massnahme (-npakets):	MP Reparatur Hauptverkehrsstrassen I (Stand 30.6.2015)
Agglomerationsprogramm:	Biel

Maximale Investitionskosten Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	4'850'000	Maximale anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvorschlag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	
Maximaler Bundesbeitrag Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	1'940'000	Maximaler Bundesbeitrag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	
Anteil Bund		40%	Bundesbeitrag für die Teilmassnahmen der bereits unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen	CHF	652'500
			Verfügbare Bundesbeitrag für die noch zu realisierenden Teilmassnahmen	CHF	1'097'800

ARE-Code	AP-Nr.	Liste der Teilmassnahmen / Übersicht	Alle Kosten in CHF				Teil / Etappe	Projektidentifikation (Nr. Finanzierungsvereinbarung / ARE-Code)
			Investitionskosten* CHF	Proportionaler Bundesbeitrag gemäss Investitionskosten* CHF	anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvorschlag CHF	Maximaler Bundesbeitrag CHF		
371.018		Längfeldweg Biel: Mehrzweckstreifen und beidseitiger Radstreifen	286'000	114'400	285'800	114'300	1	11330446 / 371.018
371.018		Nordachse, Seedorstadt West, strassenbauliche Sanierung und Verkehrsoptimierung 2. Etappe: Verbesserung Fussgänger- und Veloführung generell	732'000	292'800	731'800	292'700	2	11330447 / 371.018
371.018		Bahnhofplatz Biel und Umfeld, Verkehrsorganisation im Umfeld der neuen Busstation Bahnhofplatz: Verbesserungen Fuss- und Veloverkehr	950'000	380'000				
371.018		Kreuzung Forellenweg: Verbesserung Fussgänger und Veloführung	140'000	56'000	139'600	55'800	5	11330450 / 371.018
371.018		Trottoirabsenkungen Nidau	82'000	32'800				
371.018		Trottoirabsenkungen Port	17'000	6'800				
371.018		Hauptverkehrs- und Quartierstrassen: Verbesserung Fussgänger- und Veloführung; weitere Massnahmen (es bestehen noch keine konkreten Projekteingaben)	2'643'000	1'057'200	474'200	189'700		
	TP1	Brücke Jurastrasse Trottoir neu Ostseite			427'900	171'200	3	11330448 / 371.018
	TP2	Trottoir Zentralstrasse vor Haus 63c			46'300	18'500	4	11330449 / 371.018
Total / Summe			4'850'000	1'940'000	1'631'400	842'200		

* geschätzte Kosten des Agglomerationsprogramms zum Zeitpunkt der Prüfung um Mitfinanzierung der entsprechenden Generationen beim ARE nach Abzug Benchmark

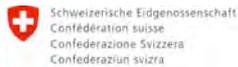
Ort / Datum: _____

Stempel: _____

Unterschrift der zuständigen kantonalen Behörde

Name: _____

Unterschrift: _____



Infrastrukturfonds / A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme
Anhang F / ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen

Version 10.0 vom 21.10.2013

Liste der Teilmassnahmen

Diese Liste ist gemäss ASTRA-Weisungen Ziffer 5d Bestandteil der Gesuchunterlagen für die Erstellung der Finanzierungsvereinbarung.
Alle Beträge in dieser Tabelle haben den Preisstand Oktober 2005, ohne MWST.

ARE-Code:	371.019
Name Massnahme (-npakets):	MP Reparatur Quartiere I (Stand 30.06. 2015)
Agglomerationsprogramm:	Biel

Maximale Investitionskosten Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	10'910'000	Maximale anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvorschlag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	
Maximaler Bundesbeitrag Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF	4'370'000	Maximaler Bundesbeitrag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF	
Anteil Bund		40%	Bundesbeitrag für die Teilmassnahmen der bereits unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen	CHF	1'226'000
			Verfügbarer Bundesbeitrag für die noch zu realisierenden Teilmassnahmen	CHF	3'144'000

ARE-Code	AP-Nr.	Liste der Teilmassnahmen / Übersicht	Alle Kosten in CHF				Teil / Etappe	Projektidentifikation (Nr. Finanzierungsvereinbarung / ARE-Code)
			Investitionskosten*	Proportionaler Bundesbeitrag gemäss Investitionskosten*	anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvorschlag	Maximaler Bundesbeitrag		
			CHF	CHF	CHF	CHF		
371.019		Gemeinde Orpund; Tempo 30-Zonen	318'000	127'200	295'592	76'000	1	11330451 / 371.019
371.019		Gemeinde Studen; Bahnhofplatz (Neugestaltung)	485'000	194'000	444'727	150'000	2	11330452 / 371.019
371.019		Gemeinde Port; Verkehrsberuhigung Lohngasse (Ersatz für ursprüngliche T30-Zonen)	1'252'000	500'800	1'153'888	461'600	3	11330453 / 371.019
371.019		Gemeinde Gemeinde Worben; Tempo 30-Zonen	220'000	88'000	220'054	88'000	4	11330454 / 371.019
371.019		Gemeinde Pieterlen; Tempo 30-Zonen	423'000	169'200	439'800	175'900	6	11330474 / 371.019
371.019		Stadt Biel; Tempo 30-Zone Mettquartier, Anteil Beruhigung Mettlenweg	388'000	155'200				
371.019		Stadt Biel; Tempo 30-Zone Bubenbergstrasse	666'000	266'400				
371.019		Stadt Biel; Tempo 30-Zone Zukunftsquartier	1'025'000	410'000				
371.019		Stadt Biel; Bahnhofplatz (Neugestaltung)	1'900'000	760'000				
371.019		Stadt Biel; Neumarktplatz (Neugestaltung)	3'150'000	1'260'000				
371.019		Stadt Biel; Kongresshaus (Begegnungszone)	735'000	294'000	686'341	274'500	5	11330455 / 371.019
371.019		Gemeinde Schwadernau; Tempo 30 Gemeindestrassen	160'000	64'000				
371.019		Gemeinde Safnern; Verkehrsberuhigung Talstrasse (Anteil)	188'000	75'200				
Total / Summe zur FV eingegebene Projekte			10'910'000	4'364'000	3'240'402	1'226'000		

* geschätzte Kosten des Agglomerationsprogramms zum Zeitpunkt der Prüfung um Mitfinanzierung der entsprechenden Generationen beim ARE nach Abzug Benchmark

Ort / Datum: _____

Stempel: _____

Unterschrift der zuständigen kantonalen Behörde

Name: _____

Unterschrift: _____

**Infrastrukturfonds / A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme
Anhang F / ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen**

Version 10.0 vom 21.10.2013

Liste der Teilmassnahmen

Diese Liste ist gemäss ASTRA-Weisungen Ziffer 5d Bestandteil der Gesuchunterlagen für die Erstellung der Finanzierungsvereinbarung.
Alle Beträge in dieser Tabelle haben den Preisstand Oktober 2005, ohne MWST.

ARE-Code:	371.015		
Name Massnahme (-npakets):	MP Intermodale Schnittstellen I (Stand 3.9.2015, FV-Eingabe Velo-PP Twann-Tüscherz)		
Agglomerationsprogramm:	Biel		
Maximale Investitionskosten Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF 4'850'000	Maximale anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF 25'020
Maximaler Bundesbeitrag Massnahme (-npakets) gemäss Leistungsvereinbarung	CHF 1'940'000	Maximaler Bundesbeitrag für die Teilmassnahme(n) des vorliegenden Antrags zur Finanzierungsvereinbarung	CHF 10'000
Anteil Bund	40%	Bundesbeitrag für die Teilmassnahmen der bereits unterzeichneten Finanzierungsvereinbarungen	CHF 124'800
		Verfügbarer Bundesbeitrag für die noch zu realisierenden Teilmassnahmen	CHF 1'815'200

ARE-Code	AP-Nr.	Liste der Teilmassnahmen / Übersicht	Alle Kosten in CHF				Teil / Etappe	Projektidentifikation (Nr. Finanzierungsvereinbarung / ARE-Code)
			Investitionskosten* CHF	Proportionaler Bundesbeitrag gemäss Investitionskosten* CHF	anrechenbare Kosten gemäss eingereichtem Kostenvoranschlag CHF	Maximaler Bundesbeitrag CHF		
371.015		Veloparkplätze Innenstand Biel: Erweiterung Veloparkierung Waiserplatz	140'000	56'000	140'072	56'000	1	11330442 / 371.015
371.015		Brügg Bahnhof: B+R-Abstellplätze	91'000	36'400	69'133	27'700	2	11330443 / 371.015
371.015		Lyss, Regio-Haltestelle Grien: B+R-Abstellplätze (in Haltestellen Projekt integriert, Ausführung B+R nachgelagert)	97'000	38'800	77'788	31'100	3	11330444 / 371.015
371.015		B+R Bahnhof Biel (im Zusammenhang mit Neugestaltung Bahnhofplatz)	2'347'000	938'800				
371.015		Weiterentwicklung Veloverleihsystem Agglomeration; Abstellplätze Velospot	325'000	130'000				
371.015		Veloparkplätze im öffentlichen Raum: Veloabstellplätze Ipsach (verschiedene Standorte)	57'000	22'800				
371.015		B+R-Anlagen und Veloparkplätze im öffentlichen Raum, Biel / Agglo.Gemeinden: weitere Massnahmen (es besteht erst eine konkrete Projekteingabe)	1'793'000	717'200	25'020	10'000		
	TP1	Twann-Tüscherz, Veloabstellplätze in Twann, Tüscherz und Allermée			25'020	10'000		
Total / Summe			4'850'000	1'940'000	312'013	124'800		

* geschätzte Kosten des Agglomerationsprogramms zum Zeitpunkt der Prüfung um Mitfinanzierung der entsprechenden Generationen beim ARE nach Abzug Benchmark

Ort / Datum: _____

Stempel: _____

Unterschrift der zuständigen kantonalen Behörde

Name: _____

Unterschrift: _____

Appendice 3 à la mesure B 11

Calcul des emplacements pour vélos de type Bike + Ride en dehors de l'agglomération

Situation initiale

Conformément à l'art. 61 de la Loi sur les routes (LR; RSB 732.11), le Canton subventionne les investissements liés à des installations de type Bike+Ride (40% des coûts, 50% des coûts restants dans le secteur de l'agglomération après déduction de la subvention fédérale). Les conditions préalables à l'octroi de subventions sont précisées comme suit dans les consignes liées à la CRTU: L'installation est

- soit une installation unique d'au moins 60 places de dépôt,
- soit une partie intégrante d'un corridor avec au minimum 100 places de dépôt, compte tenu du fait que chaque site doit comprendre au moins 20 places.

L'appendice 4 contient en outre diverses exigences qualitatives (emplacement couvert, sécurisé et distances par rapport aux quais). L'installation doit être l'objet du plan de réseau routier s'appuyant lui-même sur les contenus des CRTU régionales.

Démarche dans le cadre du Plan directeur / CRTU Bienne-Seeland

Pour le secteur partiel de l'agglomération (projet d'agglomération), les installations de type B+R figurent dans le catalogue de mesures de l'appendice 1. La série de mesures «interfaces modales» a été acceptée par la Confédération en tant que mesure A du projet d'agglomération biennoise. La mise en œuvre a débuté.

Dans le reste du Seeland, en dehors de l'agglomération, une démarche pragmatique est appliquée aux installations de type B+R: d'abord, le besoin supplémentaire d'emplacements pour vélos B+R est défini par réseau TP. Ce besoin ressort du tableau suivant et doit être intégré dans le plan du réseau routier à titre de coordination en cours. Dès que des intentions concrètes existent pour un site, il faut suivre les démarches suivantes:

- Le besoin supplémentaire inscrit dans le tableau est réparti entre les diverses stations du réseau TP concerné. Cela est réalisé sous la responsabilité de la région ainsi qu'en impliquant les communes et les entreprises de transport concernées.
- Un avant-projet est élaboré, estimation des coûts incluse, pour le site prévu et une demande de cofinancement est formulée. Ensuite, l'Office cantonal des ponts et chaussées (OPC) prend position.
- Si les conditions préalables sont remplies, le projet est classé sous «coordination réglée». Ensuite, un projet de réalisation est élaboré avec un devis précis, qui sert de base à l'octroi d'une subvention par l'OPC.

La région est compétente pour le controlling et la mise à jour de la liste de projets.

Commentaires concernant le tableau suivant:

- Les places de dépôt existantes ont fait l'objet d'un relevé.
- Standard atteint signifie: emplacement couvert et sécurisé.
- Taux d'occupation: faible 0 – 30%, moyen 30 – 70%, élevé 70 – 100% (relevé du 25.05.11).
- Besoin de places de dépôt (= besoin supplémentaires de places couvertes avec sécurisation possible): places existantes «Autres» (qualité accrue) + 50% du total de places existantes (besoin supplémentaire).

En supposant des coûts moyens de 2 200 fr. par place de dépôt, le besoin financier global s'élève au maximum à 3,2 millions de fr. (part du Canton: 40% = 1,28 million de fr.).

Besoin supplémentaire d'emplacements de type B + R par tracé TP (information préalable)

Tracé TP avec arrêts (uniquement lignes de chemin de fer)	Emplacements à vélos existants			Taux d'occupation 2011	Besoin de places de dépôt (chiffre arrondi)
	Standard atteint	Autres	Total		
BN Müntschemier-Zielbrücke	42	231	273		370
Müntschemier	-	30		élevé	
Anet	-	187		moyen	
Gampelen	42	14		moyen	
Zihlbrücke	-	-		-	
BTI Anet village-Gerolfingen	40	154	194		250
Anet village	-	19	19	moyen	
Brüttelen	-	20	20	élevé	
Finsterhennen	40	-	40	faible	
Siselen	-	40	40	moyen	
Lüscherz	-	9	9	faible	
Hagneck	-	8	8	moyen	
Täuffelen	-	40	40	élevé	
Gerolfingen	-	18	18	moyen	
CFF Tüscherz-Glèresse	0	39	39		60
Tüscherz	-	10	10	moyen	
Douanne	-	20	20	élevé	
Glèresse	-	9	9	élevé	
CFF Dotzigen-Büren	38	33	71		70
Dotzigen	14	3	17	élevé	
Büren	24	30	54	élevé	
CFF Aarberg-Kallnach	123	44	167		130
Aarberg	114	-	114	élevé	
Bargen	9	4	13	moyen	
Kallnach	-	40	40	élevé	
CFF Suberg-Schüpfen	60	302	362		480
Suberg	-	129	129	élevé	
Schüpfen	60	173	233	élevé	
Bus Aarberg-Bellmund	0	19	19		30*
Bus Aarberg-Frieswil	0	59	59		100
Bus Aarberg-Winterswil	0	0	0		
Bus Lüscherz-St. Jonanssen	0	0	0		
Bus Büren-Leuzigen	0	8	8		10*
Total					1460

* le besoin est trop faible et n'est donc pas pris en compte.

Pont sur la Thielle, Cerlier – Le Landeron (Pont de l’Avenir)		B 11 / I
État: décembre 2016	CRTU n°: LV-N-1 Code ARE: -	
Objectif: La réalisation d’une passerelle pour la mobilité douce enjambant l’entrée ouest du canal de la Thielle doit permettre de relier directement Cerlier et Le Landeron. Avec une alternative attrayante et plus sûre que le pont routier actuel dangereux pour la circulation cycliste, le développement touristique bénéficiera d’un nouvel élan tout autour du lac de Bienne. En plus, la réserve naturelle de Gals (Chules) doit être valorisée.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Canton de Berne	Responsabilité: - seeland.biel/bienne pour la planification - Commune pour la réalisation	
Produit Nouvelle passerelle avec voies d’accès au-dessus du canal de la Thielle.		
Mesures et démarche: A) Dans une première phase, les conditions-cadre requises sont clarifiées et l’idée du projet est concrétisée dans le cadre du projet NPR «Pont de l’avenir». B) Les instruments de planification sont adaptés dans une deuxième phase. C) Dans une troisième phase, la passerelle et les voies d’accès sont réalisés et la réserve naturelle de Gals (Chules) est agrandie.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> À une date ultérieure	Coût: 4 millions de fr. (estimation sommaire) Clef de répartition <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Cantons de Berne et de Neuchâtel <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence: Afin de garantir la voie d’accès depuis Cerlier, il est nécessaire d’adapter la planification de la protection de la rive du lac et la zone de protection cantonale de la rive à Gals. Il est aussi nécessaire de diriger les visiteurs et les mesures de sécurité par rapport au Centre d’exécution de mesures de Saint-Jean. De l’avis du Canton, des mesures d’assainissement de plus grande envergure sur le pont routier existant entre Cerlier et Le Landeron, deviennent caduques avec la réalisation du nouveau «Pont de l’Avenir». Si ce dernier n’est pas réalisé, il faudra examiner les mesures à prendre pour le pont routier.		
Liens avec l’Instrument de conduite : Fiche de mesures n° 1 «Nouvelle politique régionale NPR»		
Documentation - Dépôt du projet NPR le 18 novembre 2012 - Subvention assurée par le Canton le 17 mai 2013 - Esquisse de projet mise à jour en janvier 2016		
Controlling -		

Évaluation des mesures**Effets**

La liaison directe pour la mobilité douce accroît encore l'attrait du public pour la zone entre Cerlier et Le Landeron et le chemin de rive et ouvre des perspectives tout à fait nouvelles pour la coopération touristique. Les communes et les acteurs du secteur du tourisme dans la baie supérieure du lac de Bienne aspirent depuis longtemps à une coopération plus étroite. En outre, les chemins thématiques «Chemin des pêcheurs Gléresse-Douanne» et «Chemin des artistes à La Neuveville» ont vu le jour. Ces chemins et d'autres offres touristiques seront desservis de manière optimale pour les touristes grâce au «Pont de l'avenir». Avec SuisseMobile, il existe une plate-forme touristique unique en son genre en Suisse pour les cyclistes, les vététistes, les skateurs, les randonneurs et les amateurs de canoë. Le «Pont de l'avenir» permet de combler une lacune importante et de rendre le réseau d'itinéraires cyclables encore plus attrayant. Cela profitera aux nombreuses offres touristiques à proximité immédiate des routes de Suisse-Mobile. Le «Pont de l'avenir» constitue une alternative à l'itinéraire cyclable existant via la route principale et le pont routier, et permet d'améliorer de manière sensible la sécurité pour la mobilité douce.

Le chemin d'accès depuis Cerlier et la protection de la nature doivent être harmonisés par un concept correspondant. Dans la mesure du possible, la réalisation du projet de pont doit s'accompagner d'une valorisation de la réserve naturelle.

Interdépendances avec d'autres mesures

Il existe des interdépendances avec les fiches de mesures C2/C3 (rives du lac et des cours d'eau). La présente fiche de mesures constitue une concrétisation.

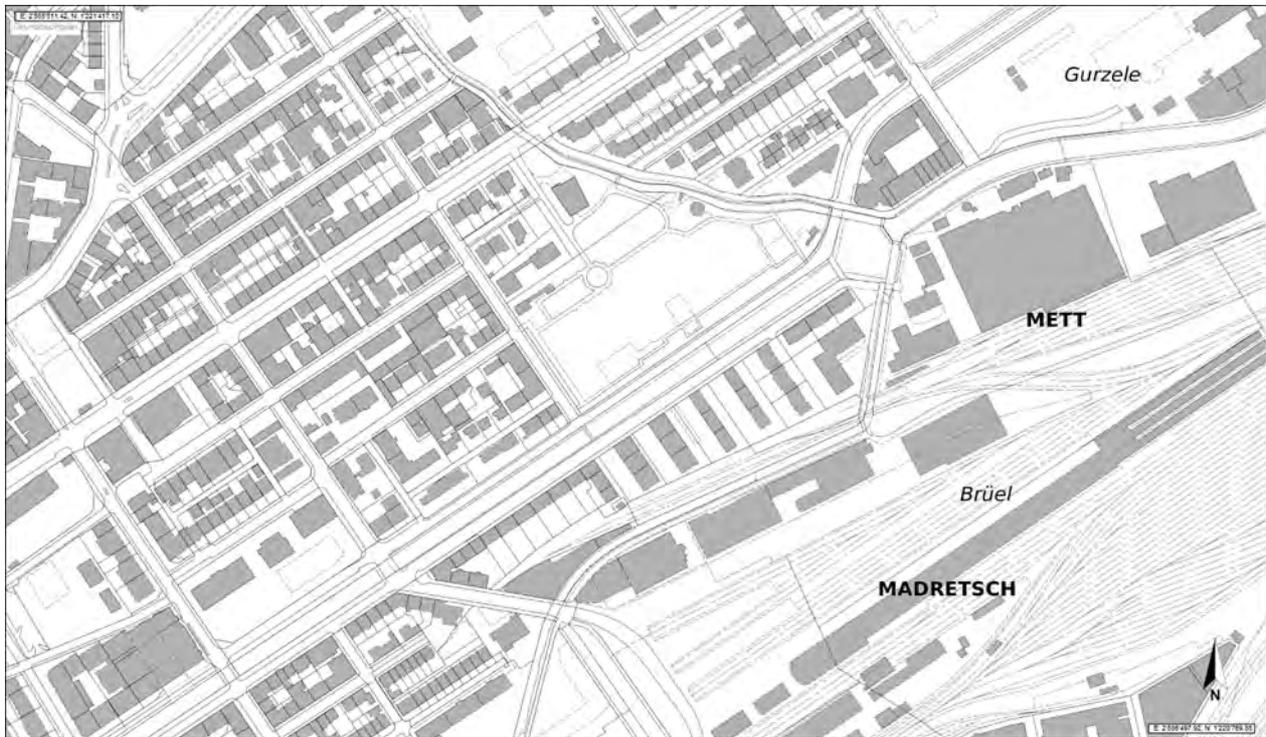
Importance dans le cadre général / Degré de priorité

En raison de l'importance touristique pour l'ensemble de la région du lac de Bienne, et de l'amélioration sensible de la sécurité pour la mobilité douce, cette mesure est prioritaire.

Mobilité douce: Bienne, Quai du Haut		B 11 / II
État: décembre 2016		CRTU n°: LV-N-2 Code ARE: 0371.2.053
Contient des mesures en matière d'infrastructures conformément au projet d'agglomération.		
<input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018		<input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027
Objectif: Liaison piétonnière et cycliste attrayante en continu des Gorges du Taubenloch au lac.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC)		Responsabilité: Ville de Bienne
Produit Réaménagement du quai du Haut (tronçon rue du Jura - écluse); mise en œuvre de la MaC BGu3		
Mesures et démarche: 1) Clarification des interdépendances avec le tram régional et les mesures d'accompagnement en matière de circulation MaC 2) Mise à jour / Remaniement de l'avant-projet existant 3) Crédit d'étude 4) Étude en matière de circulation, projet 5) Crédit d'engagement pour la réalisation (cas échéant, votation communale) 6) Permis de construire 7) Exécution		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure		Coûts: 6 millions de fr. Clef de répartition: <input checked="" type="checkbox"/> Confédération 35% (but) <input checked="" type="checkbox"/> Canton 35% (du solde) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Commune 65% (du solde)
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	Maturité <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	Prise en compte de la subvention fédérale MaC pour la gestion de la circulation.
Interdépendances, objectifs en concurrence: La solution dépend du tracé TP sur cet axe. L'interdiction du quai du Haut au TIM est une partie des mesures d'accompagnement en matière de circulation MaC de la branche Ouest de l'A5.		
Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation Feuille d'objet BGu3 du Plan directeur MaC		

Controlling

Projet réalisé

*Représentation cartographique**(cas échéant, extrait du projet ou localisation sur la carte, etc.)***Évaluation des mesures****Effets**

Qualité du système de circulation: cette mesure valorise de façon marquante le réseau de mobilité douce (MD), de même que les transports publics sont améliorés (charge actuelle au quai du Haut: TJMo 9'000 véhicules/jour)

Charge sur l'environnement: la qualité accrue des liaisons MD tend à réduire le TIM et ainsi la charge sur l'environnement.

Interdépendances avec d'autres mesures

La mesure peut être mise en œuvre indépendamment d'autres mesures.

Étude tenant compte des MaC BGu3 (quai du Haut – rue Stämpfli).

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Priorité élevée en tant que partie intégrante de l'axe central de mobilité douce «Lac – Champs-de-Boujean – Gorges du Taubenloch

Remarques

– p. ex. indications quantitatives: entre autres, indications TJM/TJMO

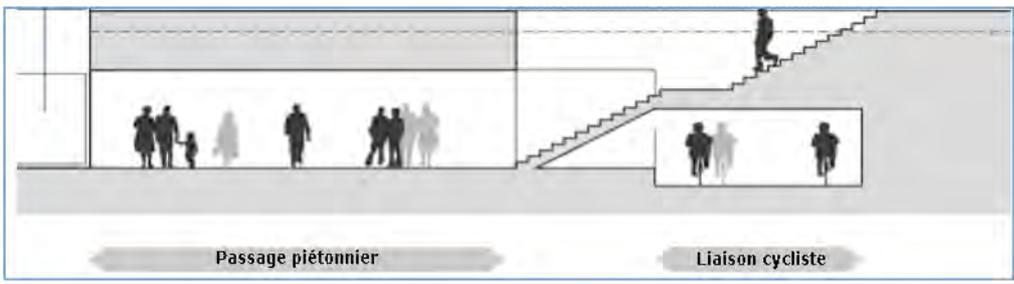
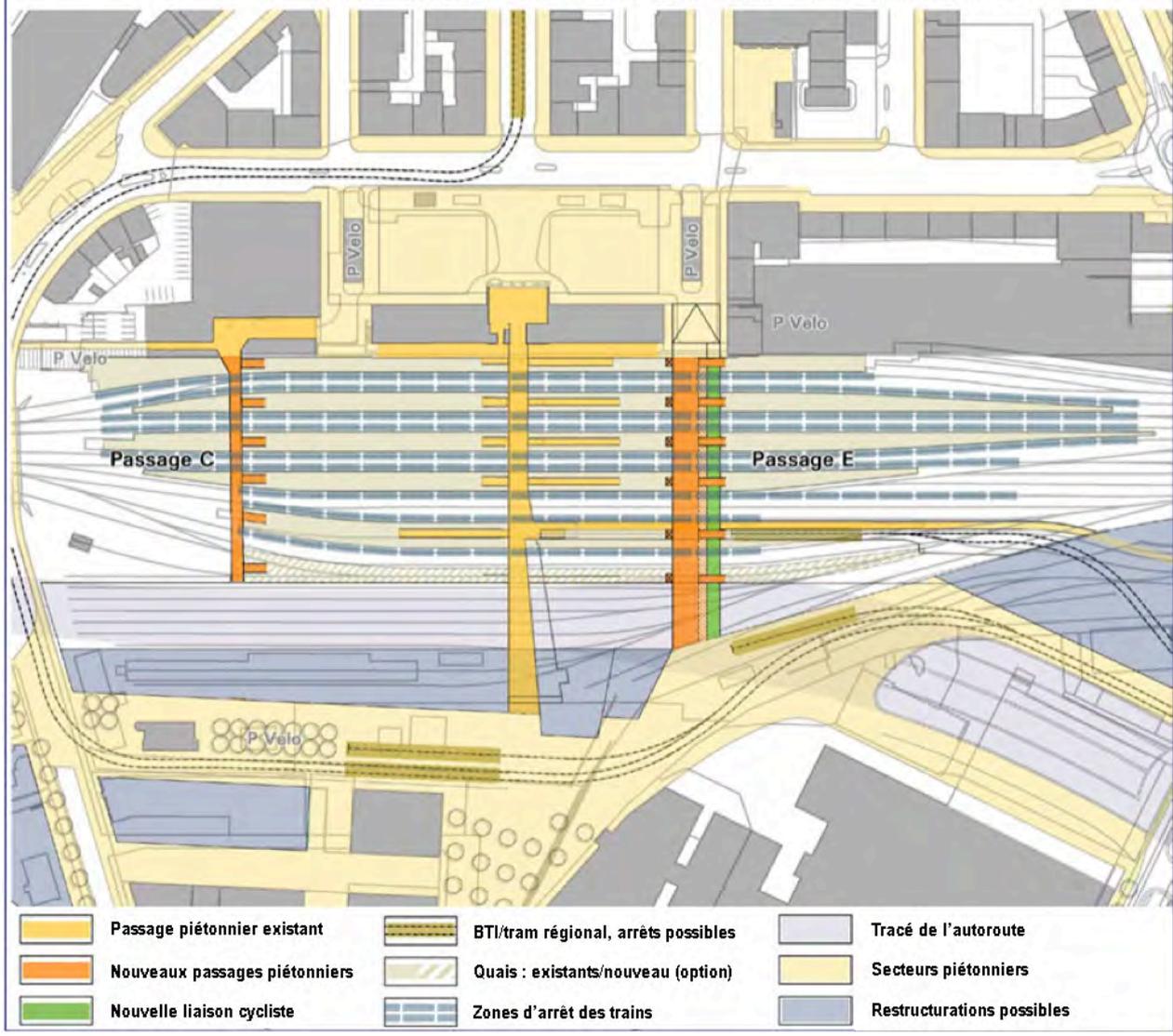
Mobilité douce: Bienne, 2 ^e passage sous la gare		B 11 / III
État: décembre 2016		CRTU n°: LV-N-3 Code ARE: 0371.2.047
Contient des mesures en matière d'infrastructures conformément au projet d'agglomération.		
<input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018		<input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027
Objectif: Améliorer la perméabilité de la gare de Bienne pour la circulation piétonnière et cycliste et accroître les capacités d'accès aux quais. Réalisation d'un ouvrage de remplacement pour liaison cycliste dévalorisée à la rue de la Gabelle / rue de Morat en raison de la jonction Bienne-Centre de l'A5.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> CFF <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC)		Responsabilité: Ville de Bienne
Produit Réalisation d'un deuxième passage sous la gare accessible aux vélos à l'extrémité Est de la place de la Gare avec accès supplémentaires aux quais.		
Mesures et démarche: 1) Clarification des interdépendances et coordination avec la réalisation de l'A5 (branche Ouest), la planification d'accompagnement urbanistique de la branche Ouest de l'A5, les mesures d'accompagnement en matière de circulation MaC (y c. place «dépose-minute» éventuelle au sud de la Gare de Bienne) et les besoins asm/BTI (en tenant compte des exigences pour la future réalisation du tram régional) . 2) Élaboration d'un avant-projet jusqu'à fin 2016 en tenant compte des exigences urbanistiques et en matière de technique de la circulation. Participation financière de la Ville de Bienne et des CFF (clef de répartition à définir). Examen de variantes et de scénarios de réalisation, élaboration de la variante retenue et estimation des coûts. 3) Réglementation du financement de la réalisation du passage piétonnier souterrain. 4) Élaboration du projet de réalisation en tenant compte des besoins en matière de technique de circulation et de transports (CFF, asm, A5, mobilité douce) ainsi que des conditions-cadre urbanistiques. Réalisation de la procédure d'octroi d'autorisations. 5) Exécution.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure		Coûts: 12 millions de fr. Clef de répartition: <input checked="" type="checkbox"/> Confédération 35% (but) <input checked="" type="checkbox"/> Canton* <input checked="" type="checkbox"/> CFF* <input checked="" type="checkbox"/> Commune*
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	Maturité <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	* selon clef de répartition à convenir

<p>Interdépendances, objectifs en concurrence: Le passage se trouve au-dessus de l'autoroute de contournement de Bienne par l'A5, branche Ouest, à réaliser (garantie d'un délai de réalisation rapide).</p> <p>La réalisation du passage E requiert la mise hors service du quai asm, qui pourrait être transformé en station vélos. Cette approche de solution doit être examinée dans le cadre d'un autre projet.</p> <p>Le passage débouche sur le tracé du tram régional projeté sur la place Robert-Walser. Un nouvel arrêt asm est prévu dans ce secteur.</p> <p>Le passage doit aussi être coordonné avec le projet de réaménagement de la place de la Gare.</p> <p>Voir aussi FM B3/II</p>
<p>Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Bienne/Lyss»</p>
<p>Documentation Rapport «Analyse du passage piétonnier souterrain E à la gare de Bienne», Chemins de fer fédéraux suisses / Ville de Bienne, septembre 2012.</p>
<p>Controlling Projet réalisé</p>

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p><u>Qualité du système de circulation:</u> la perméabilité de la gare de Bienne pour la mobilité douce, et ainsi l'attrait de l'axe de mobilité douce entre la ville et le lac, est sensiblement améliorée. Le passage piétonnier souterrain E permet une compensation indispensable à la liaison fortement dévalorisée par la jonction Bienne-Centre (voire même supprimée durant le chantier de l'A5) à la rue de la Gabelle / rue de Morat. Le projet permet d'améliorer les possibilités de correspondance (report modal entre mobilité douce et transports publics à la gare CFF).</p> <p><u>Développement du milieu bâti:</u> la liaison directe et attrayante pour les piétons et cyclistes entre la place de la Gare, resp. le centre-ville, et la place Robert-Walser est une mesure obligatoire en relation avec le développement des secteurs «Gare sud» et «Bienne-centre Est».</p> <p>Umweltbelastung: Die Erhöhung der Qualität der LV-Verbindungen trägt tendenziell zur Reduktion der Umweltbelastung, bzw. des MIV bei.</p>
<p>Interdépendances</p> <p>B2 / I 17 «Tram régional» Place de la Gare</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>La mesure est une condition préalable à une liaison attrayante et rapide pour la mobilité douce entre les parties de la ville situées des deux côtés de la ligne de chemin de fer, resp. entre la ville et les zones de détente de proximité importantes au bord du lac.</p> <p>Pour conserver l'attrait de la gare, et ainsi du train moyen de transport, une extension des capacités du passage sous la gare est indispensable.</p>

Principe des passages piétonniers sous la gare de Bienne, situation à l'échelle 1:2'500



Mobilité douce: Bienne, traversée de la Gare des marchandises		B 11 / IV
État: décembre 2016		CRTU n°: LV-N-4 Code ARE: 0371.2.049
Contient des mesures en matière d'infrastructures conformément au projet d'agglomération.		
<input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018		<input type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027
Objectif: Surmonter l'obstacle de 1,6 km de long constitué par la Gare des marchandises en faveur de la mobilité douce et ainsi améliorer la liaison de mobilité douce nord-sud. Supprimer ainsi une lacune importante du réseau MD.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> CFF <input type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC)		Responsabilité: Ville de Bienne
Produit Créer la liaison au moyen d'une passerelle pour la circulation piétonnière et cycliste.		
Mesures et démarche: 1) Élaboration d'un avant-projet en coopération avec les projets de transformation des CFF dans le secteur de la Gare des marchandises. 2) Réglementation du financement pour la réalisation des passages piétonniers et cyclistes. 3) Élaboration du projet d'exécution compte tenu des exigences des CFF et de la mobilité douce ainsi que du développement urbanistique dans les quartiers directement concernés. Réalisation de la procédure d'octroi des permis de construire. 4) Exécution		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure		Coûts: 4 millions de fr. Clef de répartition: <input checked="" type="checkbox"/> Confédération 35% <input checked="" type="checkbox"/> Canton 35% (du solde) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Commune 65% (du solde)
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	Maturité <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Interdépendances, objectifs en concurrence: -		
Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation ...		
Controlling Projet réalisé		

Représentation cartographique*(cas échéant, extrait du projet ou localisation sur la carte, etc.)***Évaluation des mesures****Effets**

Qualité du système de circulation: la suppression de la lacune formée par la situation de la Gare des marchandises contribue à l'amélioration globale du réseau de la mobilité douce (MD).

Charge sur l'environnement: Charge sur l'environnement: la qualité accrue des liaisons MD tend à réduire le TIM et ainsi la charge sur l'environnement, resp. du TIM.

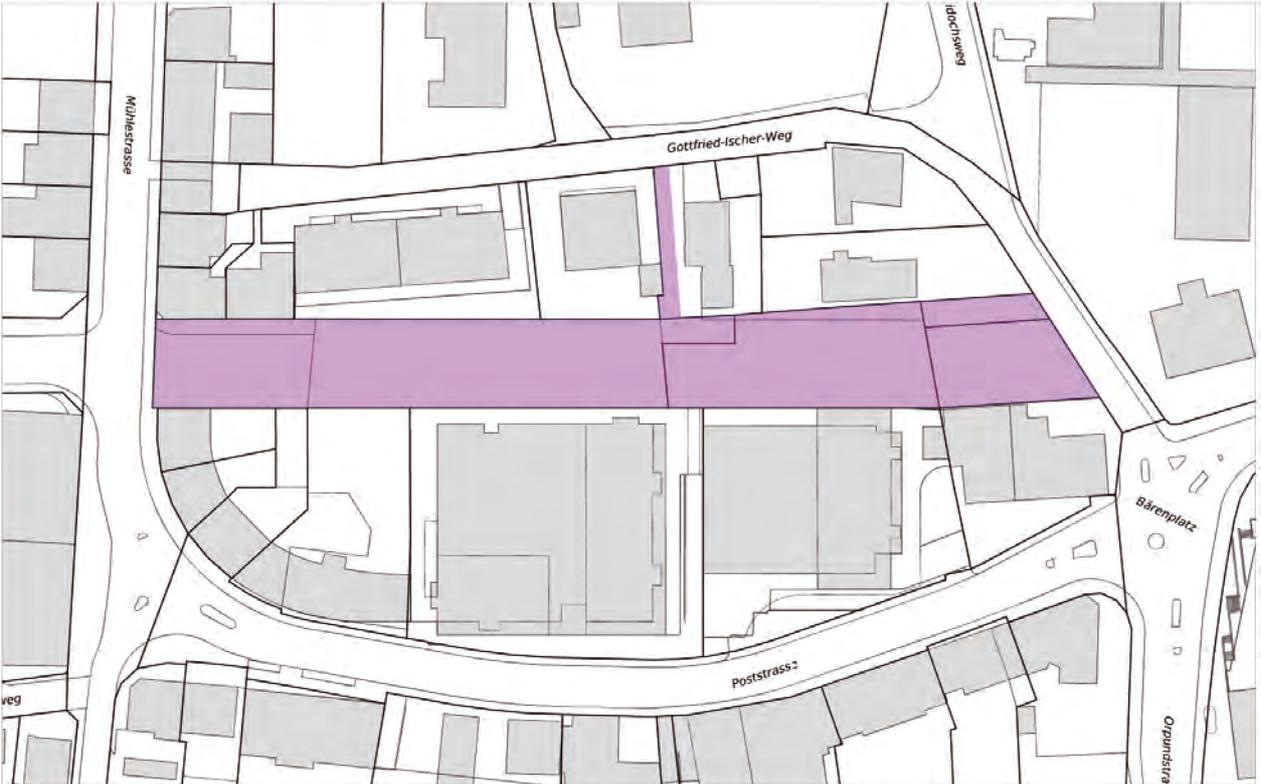
Interdépendances

La mesure peut être mise en œuvre indépendamment d'autres mesures.

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

La Gare des marchandises représente un obstacle considérable empêchant une liaison entre le quartier de la Gurzelen et la rue de Mâche. Cette améliore très sensiblement cette situation, d'où une priorité élevée.

Mobilité douce: Bienne, Mâche-centre		B 11 / V
État: décembre 2016		CRTU n°: LV-N-5 Code ARE: 0371.2.056
<p>Contient des mesures en matière d'infrastructures conformément au projet d'agglomération</p> <p> <input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027 </p>		
<p>Objectif: Réalisation d'un espace libre public de qualité élevée du point de vue fonctionnel et de l'aménagement au centre de Mâche, resp. dans le prolongement de la rue de Gottstatt. Amélioration de la sécurité et de l'attrait pour les piétons et cyclistes (chemin d'école) au centre de Mâche par une voie de circulation alternative par rapport à la rue de la Poste très fréquentée.</p>		
<p>Intervenants:</p> <p> <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC) </p>		<p>Responsabilité: Ville de Bienne</p>
<p>Produit Création d'un axe attractant parallèle à la rue de la Poste pour la circulation piétonnière et cycliste au centre de Mâche.</p>		
<p>Mesures et démarche:</p> <ol style="list-style-type: none"> Réalisation d'un concours de projet (avec préqualification) pour l'aménagement du secteur public situé dans le prolongement de la rue de Gottstatt (2016) compte tenu des besoins et des exigences de la mobilité douce. Poursuite du projet avec l'équipe ayant remporté le concours, réalisation de la procédure d'octroi des permis de construire. Réalisation d'un nouvel axe attractant pour la mobilité douce et d'un espace public de détente de proximité dans le prolongement de la rue de Gottstatt. 		
<p>Réalisation:</p> <p> <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure </p>		<p>Coûts: 4 millions de fr.</p> <p>Clef de répartition:</p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> Confédération 35% (but) <input checked="" type="checkbox"/> Canton 35% (du solde) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Commune 65% (du solde) </p>
<p>État de la mise en œuvre :</p> <p> <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée </p>	<p>Maturité</p> <p> <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 </p>	<p>Prise en compte des parts MaC</p>
<p>Interdépendances, objectifs en concurrence: Des mesures MaC en relation avec la branche Est de l'A5 sont prévues à la rue de la Poste et à la place de l'Ours. Leur réalisation devrait être coordonnée avec la présente mesure compte tenu des exigences de l'éventuel tram régional.</p> <p>Le raccordement ouest de ce nouvel axe doit être coordonné avec l'aménagement d'une nouvelle traversée de la rue du Moulin pour la mobilité douce, afin de pouvoir garantir une continuité de l'itinéraire.</p>		
<p>Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»</p>		

<p>Documentation</p> <p>Programme du concours Avant-projet de tram régional Feuille d'objet n° 4, Plan directeur MaC</p>
<p>Controlling</p> <p>Projet réalisé</p>
<p><i>Représentation cartographique</i></p> 

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>Le projet doit présenter une qualité élevée tant du point de vue fonctionnel qu'urbanistique. Il doit créer un espace libre pouvant être utilisé, d'une part, comme espace de loisirs pour les habitantes et habitants du quartier et, d'autre part, comme promenade.</p> <p><u>Qualité du système de circulation:</u> en tant que chemin d'école et espace libre séparé de la rue de la Poste très fréquentée (TJM0: 14'000 véhicules/jour), il revêt une grande importance en tant qu'axe confortable et sûr pour la mobilité douce (liaison ininterrompue pour les piétons et cyclistes entre la rue du Moulin et la place de l'Ours).</p> <p><u>Développement du milieu bâti:</u> la valorisation de l'espace public et/ou de la promenade forme le dernier élément de la restructuration du secteur «Mâche-centre» et contribue sensiblement à la qualité globale du site.</p> <p><u>Charge sur l'environnement:</u> la qualité accrue des liaisons de la mobilité douce (MD) tend à réduire la charge sur l'environnement et ainsi aussi le trafic individuel motorisé (TIM).</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>Aucune</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>La mesure contribue à améliorer le réseau de la mobilité douce (MD).</p>

Mobilité douce: Bienne, rue de la Gare		B 11 / VI
État: décembre 2016		CRTU n°: LV-N-6 Code ARE: 0371.2.057
Contient des mesures d'infrastructures selon projet d'agglomération :		
<input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014		<input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022
<input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018		<input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026
		<input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027
Objectif: Mise en valeur de la partie basse de la rue de la Gare (tronçon place Guisan – place Centrale) en tant qu'axe de mobilité douce, optimisation des arrêts TP (jusqu'à et avec la place Centrale incluse), valorisation de l'espace public.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC)		Responsabilité: Ville de Bienne
Produit: Réaménagement de la rue de la Gare et des arrêts TP. Optimisation de l'emplacement des arrêts TP à la place Guisan et à la place Centrale (coordination avec le projet de nouvelle place de la Gare). Nouvel aménagement de rue compte tenu des besoins des riverains et riveraines et des TP, amélioration des possibilités de traverser pour les piétons, amélioration de la sécurité pour les piétons et les cyclistes.		
Mesures et démarche: 1) Élaboration et consolidation de l'avant-projet 2) Consultation des milieux intéressés (habitants, commerçants, restaurateurs, transports publics, etc.) 3) Choix d'une variante et développement de l'avant-projet sous les angles de la circulation et de l'urbanisme 4) Crédit d'engagement pour la réalisation 5) Permis de construire 6) Exécution		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure		Coûts: 6,0 millions de fr. Clef de répartition: <input checked="" type="checkbox"/> Confédération 40% (but) <input checked="" type="checkbox"/> Canton 35% (du solde) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Commune 65% (du solde)
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	Maturité: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	Prise en compte de la quote-part du tram régional
Interdépendances, objectifs en concurrence: L'aménagement de la rue de la Gare doit être harmonisée judicieusement avec la partie basse de cette même rue, elle-même influencée par le réaménagement éventuel de la place de la Gare. Cette interdépendance doit être prise en compte lors de la planification de la partie haute de la rue de la Gare. Il est prévu de faire passer le tram régional par la rue de la Gare. Bien que ce projet ait été suspendu, le réaménagement doit en tenir compte. Selon la feuille d'objet «Rue d'Aarberg nord / Place Guisan / Rue des Marchandises / Rue de l'Argent ouest - BZ7» du Plan directeur MaC, la réalisation du tram régional engendre le réaménagement de la place Guisan et de la place Urania.		

En cas de réaménagement de la place de la Gare, la place Guisan devient un nœud routier stratégique important, du fait qu'il doit absorber la circulation issue de la place de la Gare. La planification de la rue de la Gare doit en tenir compte.

Liens avec l'Instrument de conduite :

- Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»

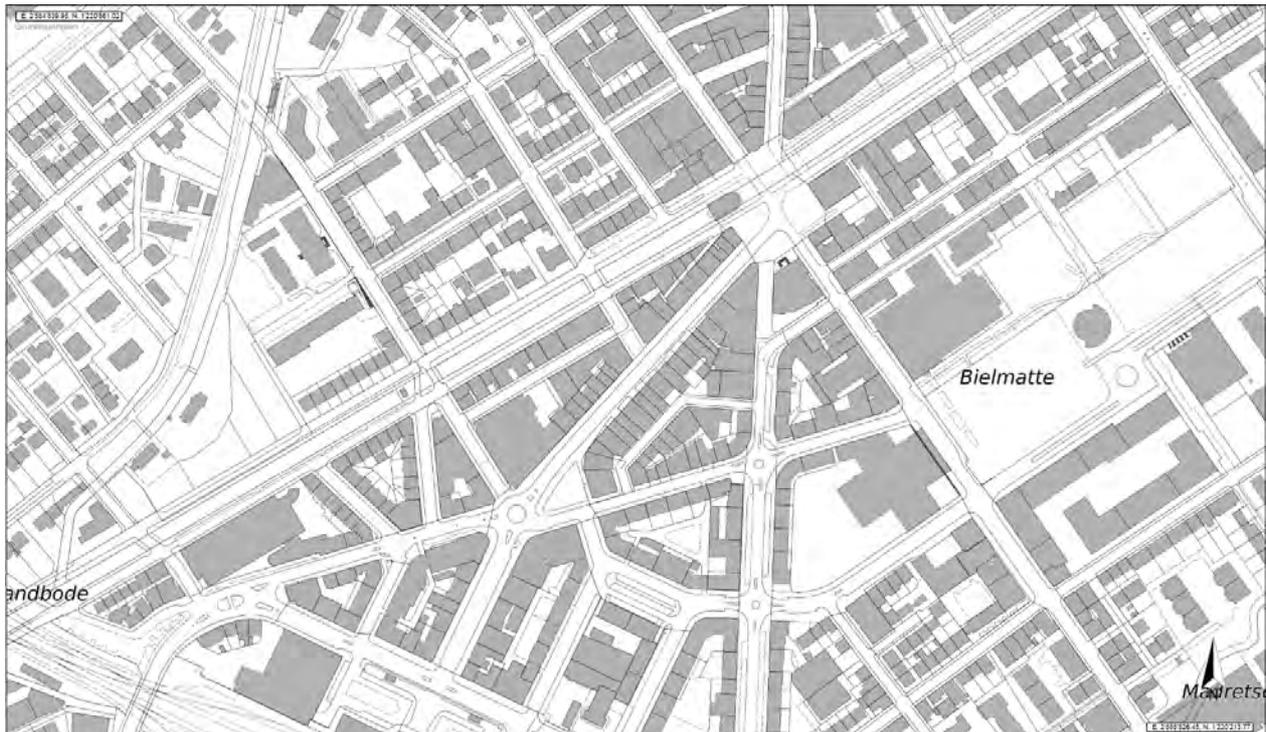
Documentation

...

Controlling

Projet réalisé

Représentation cartographique



Évaluation des mesures

Effets

Qualité du système de circulation: la mesure valorise sensiblement le périmètre concerné pour la mobilité douce (MD) et les TP..

Charge sur l'environnement: la qualité accrue des liaisons MD contribue sensiblement à la réduction et de la charge sur l'environnement et ainsi du trafic individuel motorisé (TIM).

Interdépendances avec d'autres mesures

La mesure peut être mise en œuvre indépendamment d'autres mesures.

Voir «Interdépendances, objectifs en concurrence».

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

.....

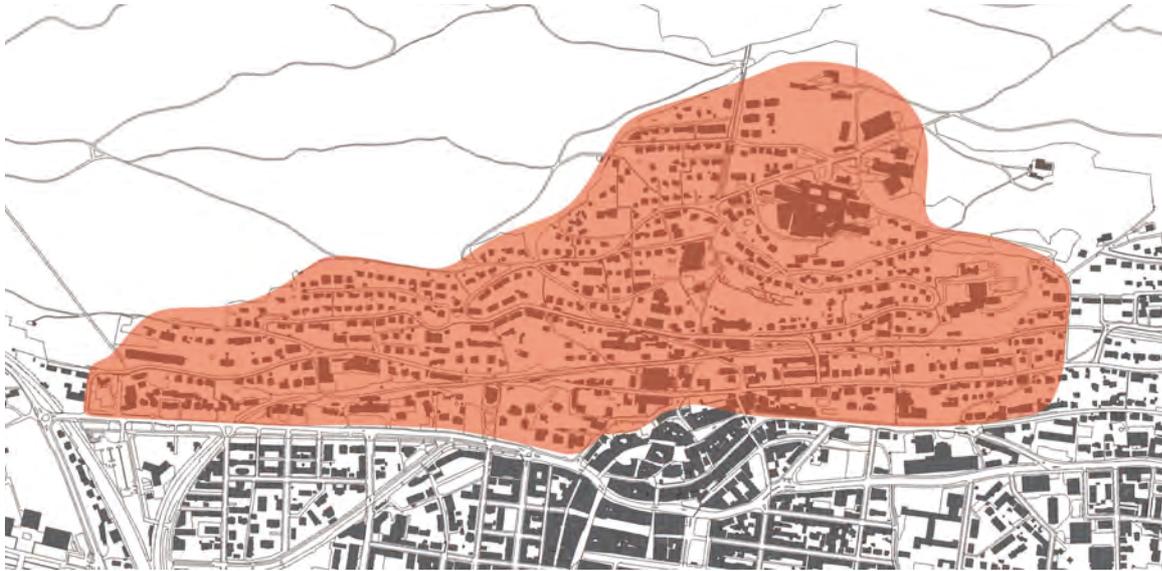
Remarques

--

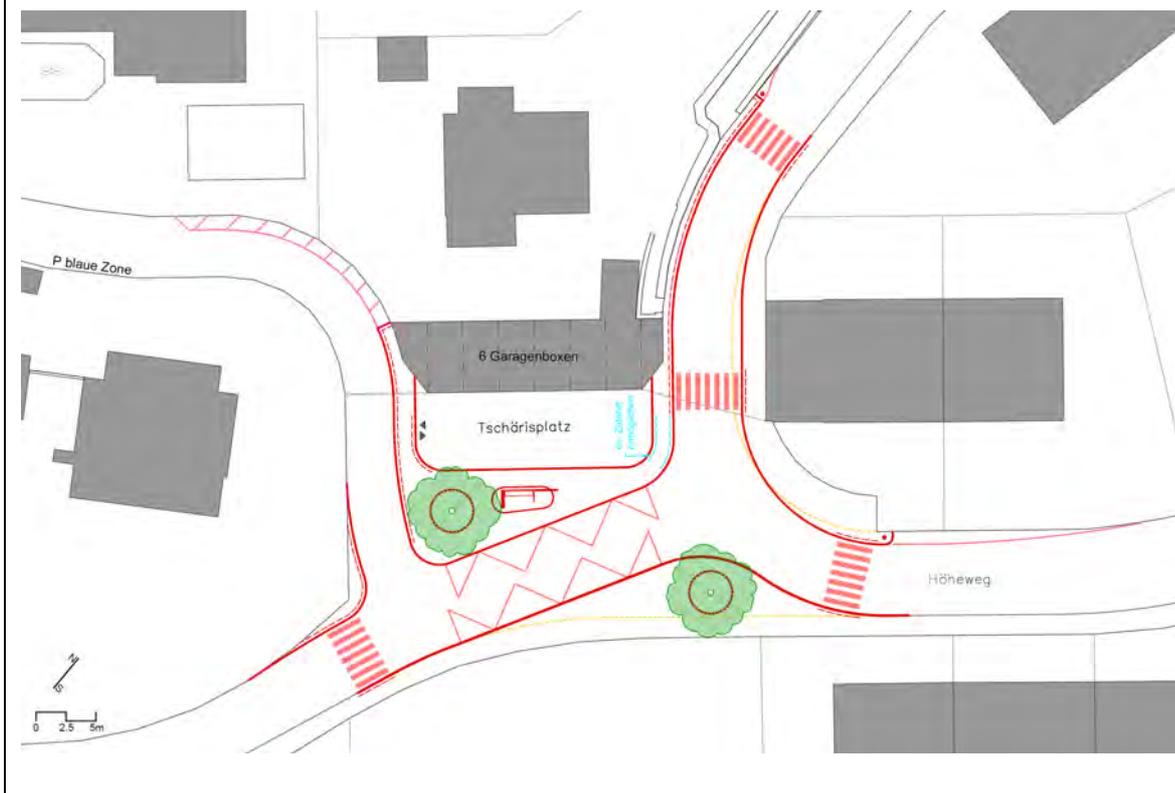
Desserte de quartier Bus/Mobilité douce: Bienne, quartier de Beaumont		B 11 / VII
État: décembre 2016		CRTU n°:LV-N-7 Code ARE: -
Contient des mesures d'infrastructures selon projet d'agglomération :		
<input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027		
Objectif: Amélioration de la sécurité, qualité du trafic et priorité accordée aux bus pour la circulation TP et la mobilité douce sur les axes de desserte du quartier de Beaumont.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> CFF <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC)		Responsabilité: Ville de Bienne
Produit : Mise en valeur de places (place de la Charrière, station amont du funiculaire d'Evilard, place Rosius), amélioration du tracé des bus, mesures de modération du trafic et accroissement de la sécurité.		
Mesures et démarche: 1) Élaboration d'un avant-projet 2) Crédit d'étude 3) Étude en matière de circulation, groupe d'accompagnement 4) Crédit d'engagement pour la réalisation 5) Permis de construire 6) Exécution		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure		Coûts: 4,5 millions de fr. Clé de répartition: <input checked="" type="checkbox"/> Confédération 40% (but) <input checked="" type="checkbox"/> Canton 35% (du solde) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Commune 65% (du solde)
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	Maturité: <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Interdépendances, objectifs en concurrence: La réalisation de la bretelle de raccordement au Centre hospitalier régional (cf. B7) délester les rues du quartier du trafic lié au CHR. Le quartier doit bénéficier de la marge de manœuvre en résultant.		
Liens avec l'Instrument de conduite : – Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation ...		
Controlling Projet réalisé		

Représentation cartographique

Quartier de Beaumont



Exemple: place de la Charrière



Évaluation des mesures

Effets

Qualité du système de circulation: la mesure valorise sensiblement le périmètre concernées en termes de mobilité douce et de transports publics.

Charge sur l'environnement: la qualité accrue des liaisons MD contribue sensiblement à la réduction et de la charge sur l'environnement et ainsi du trafic individuel motorisé (TIM).

Interdépendances

La mesure peut être mise en œuvre indépendamment d'autres mesures.

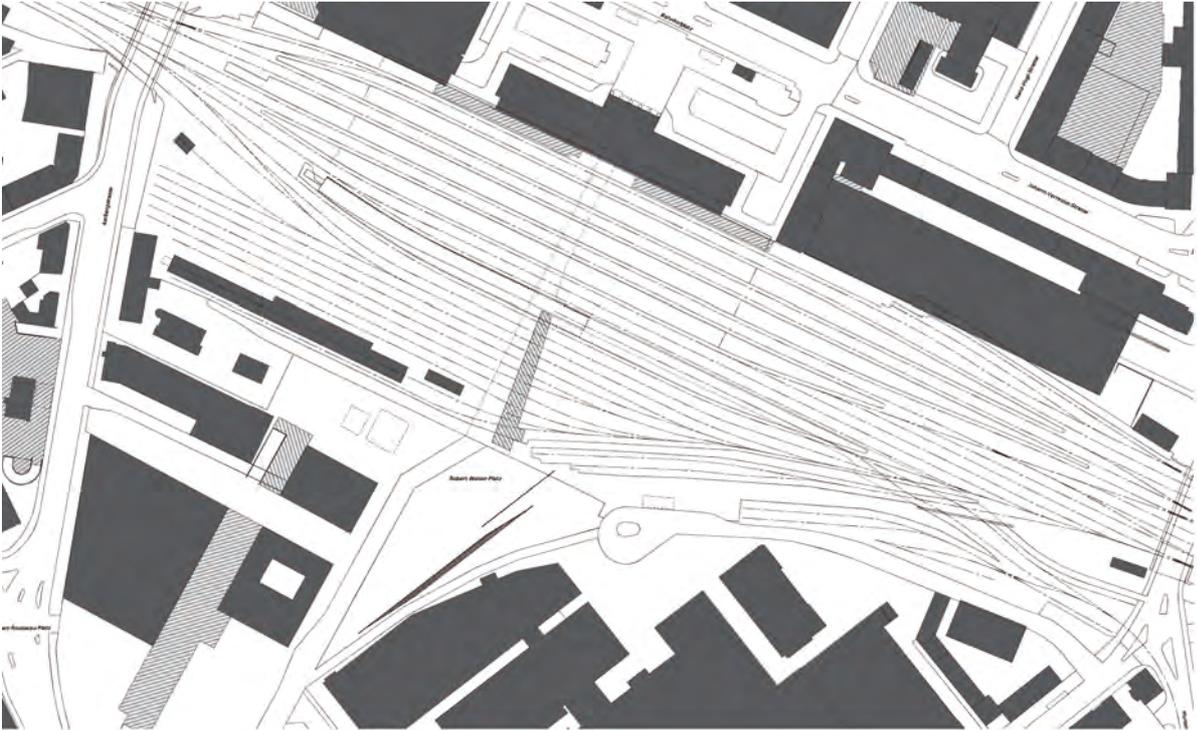
Importance dans le cadre général / Degré de priorité

.....

Remarques

Les charges du trafic sur les rues du quartier de Beaumont atteignent jusqu'à 6'000 véhicules/jour (TIMo) avec une tendance à la hausse dudit «trafic parasite» visant à contourner l'axe principal «rue du Canal / Pont-du-Moulin».

Mobilité douce: Bienne, agrandissement du parc à vélos à la place Walser		B 11 / VIII
État: décembre 2016		CRTU n°:KM-B-3 Code ARE: -
Contient des mesures d'infrastructures selon projet d'agglomération :		
<input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027		
Objectif: Pour améliorer les possibilités de correspondance, et par conséquent aussi l'attrait de la mobilité durable, une offre optimale et de qualité de places de stationnement pour vélos à proximité immédiate de la gare est indispensable (Bike + Ride). L'encouragement de la mobilité douce va de pair avec une augmentation des besoins en places de stationnement pour vélos dans le secteur de la gare, ce qui implique une nouvelle infrastructure de parking.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> CFF <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC)		Responsabilité: Ville de Bienne
Produit 500 places pour vélos couvertes et sécurisées dans le secteur sud de la gare en relation avec les passages sous la gare (existants ou à venir).		
Mesures et démarche: 1) Clarification des interdépendances et coordination avec la réalisation de la branche Ouest de l'A5, la planification d'accompagnement urbanistique de la branche Ouest de l'A5, la réalisation du passage sous la gare E (FM B11/III) et les besoins asm/BTI. 2) Élaboration d'un avant-projet compte tenu des exigences urbanistiques et de la technique de circulation. Estimation des coûts. 3) Réglementation du financement (participation éventuelle CFF et asm). 4) Élaboration du projet de réalisation compte tenu des besoins techniques de circulation (CFF, asm, A5, mobilité douce) et des conditions-cadre urbanistiques. Réalisation de la procédure d'approbation. 5) Exécution		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure		Coûts: 2,5 millions de fr. Clé de répartition: <input checked="" type="checkbox"/> Confédération 35% (but) <input checked="" type="checkbox"/> Canton 35% (du solde) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Commune 65% (du solde)
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	Maturité: <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	
Interdépendances, conflits d'objectifs: Harmonisation avec le développement urbanistique du pôle de développement «PDE Masterplan» Harmonisation avec le projet de tram régional Harmonisation avec le deuxième passage sous la gare Harmonisation avec la réalisation de l'A5 (branche Ouest) et la planification d'accompagnement urbanistique de la branche Ouest de l'A5 (y c. MaC et places «dépose-minute» au sud de la gare)		

<p>Liens avec l'Instrument de conduite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fiche de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Bienne/Lyss»
<p>Documentation</p> <p>...</p>
<p>Controlling</p> <p>Projet réalisé</p>
<p><i>Représentation cartographique</i></p> 

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>Qualité du système de circulation: l'amélioration des possibilités de stationnement pour les deux-roues en gare de Bienne contribuera de manière importante à l'amélioration de l'interface vélo/rail, aspect déterminant dans le choix des modes de déplacement. De ce fait, la mesure favorise le report modal vers les types de mobilité durable.</p> <p>Charge sur l'environnement: la mesure encourage l'utilisation du vélo en remplacement de modes de transport (motorisés) et contribue ainsi à réduire le TIM et la charge sur l'environnement.</p>
<p>Interdépendances</p> <p>FM B 11/III: mobilité douce: Bienne, 2^e passage sous la gare (passage E)</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>La mesure constitue une condition préalable pour une interface vélo/rail optimale à la place de la Gare à Bienne.</p>

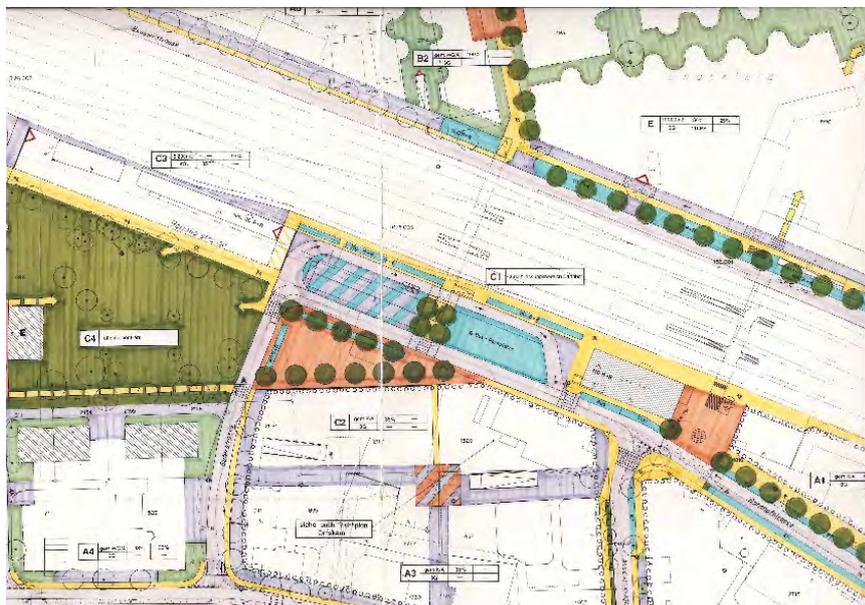
Remarques

-

Mobilité douce: passage sous-voies au nord de la gare de Lyss		B 11 / IX
État: décembre 2016		CRTU n°: LV-N-8 Code ARE: 371.2.048
Contient des mesures en matière d'infrastructures conformément au projet d'agglomération.		
<input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018		<input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027
Objectif: Améliore la perméabilité (voies ferrées) des deux parties de la ville en relation avec les quais et la gare routière et, en même temps la desserte du pôle de développement «Aire Gerber» dans le cadre du PDE de la gare de Lyss.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC)		Responsabilité: Commune de Lyss
Produit Nouveau passage sous-voies au nord de la gare de Lyss.		
Mesures et démarche: 1) Évaluation du site optimal, clarification de questions fondamentales / coordination avec les CFF 2) Crédit d'étude 3) Élaboration de l'avant-projet 4) Crédit d'engagement pour la réalisation 5) Élaboration du projet d'exécution / Procédure 6) Réalisation		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure		Coûts: 8 millions de fr. Clé de répartition: <input checked="" type="checkbox"/> Confédération 35% (but) <input checked="" type="checkbox"/> Canton 35% (du solde) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Commune 65% (du solde)
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée	Maturité <input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Interdépendances, objectifs en concurrence: Coordination avec les autres constructions dans le PDE (surtout Aire Gerber, gare routière, secteur constructible des CFF avec bâtiment de services / parking de dissuasion à la rue de la Gare). L'adaptation / le rattachement des quais de la gare constitue une autre partie du projet poursuivi simultanément par les CFF et devant être réalisé conjointement.		
Liens avec l'Instrument de conduite : Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation Le projet est inclus dans le Plan directeur «Circulation» de la commune de Lyss.		

Controlling

Projet réalisé

Représentation cartographique

Extrait du Plan directeur PDE du secteur de la gare de Lyss (env. emplacement du deuxième passage souterrain)

Évaluation des mesures**Effets**

Cette mesure permet de mettre en œuvre dans le cadre d'une dernière étape le contenu central d'un projet de la planification du PDE «Secteur de la gare de Lyss» adopté en 1996. Ce PDE sera renforcé comme prévu avec le dernier maillon, et permet d'améliorer sensiblement la perméabilité (voies ferrées) des deux parties de la ville en reliant les installations des quais / la gare routière avec une desserte simultanée de ladite Aire Gerber dans le PDE «Secteur de la gare de Lyss».

Interdépendances avec d'autres mesures

Le passage souterrain de la gare Lyss nord doit être réalisé en harmonie avec les futures constructions du PDE «Secteur de la gare de Lyss», en particulier avec l'aménagement définitif de la gare routière et la construction du secteur constructibles des CFF avec un bâtiment de services et un parking de dissuasion P+R entre le parc et les installations ferroviaires. L'adaptation / le rattachement des quais de la gare constitue une autre partie du projet poursuivi simultanément par les CFF et doit être réalisé conjointement si possible.

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

La planification directrice de la circulation maintient que la ligne de chemin de fer coupe en deux secteurs distincts l'espace urbain de Lyss. Les secteurs situés à l'est de la ligne de chemin de fer sont ainsi mal reliés au centre-ville. Pour atténuer cette césure, il faut surtout améliorer la perméabilité dans le secteur de la gare. Le Plan directeur «Circulation» de la commune de Lyss a classé la mesure comme devant être réalisée à moyen terme (2016 – 2022).

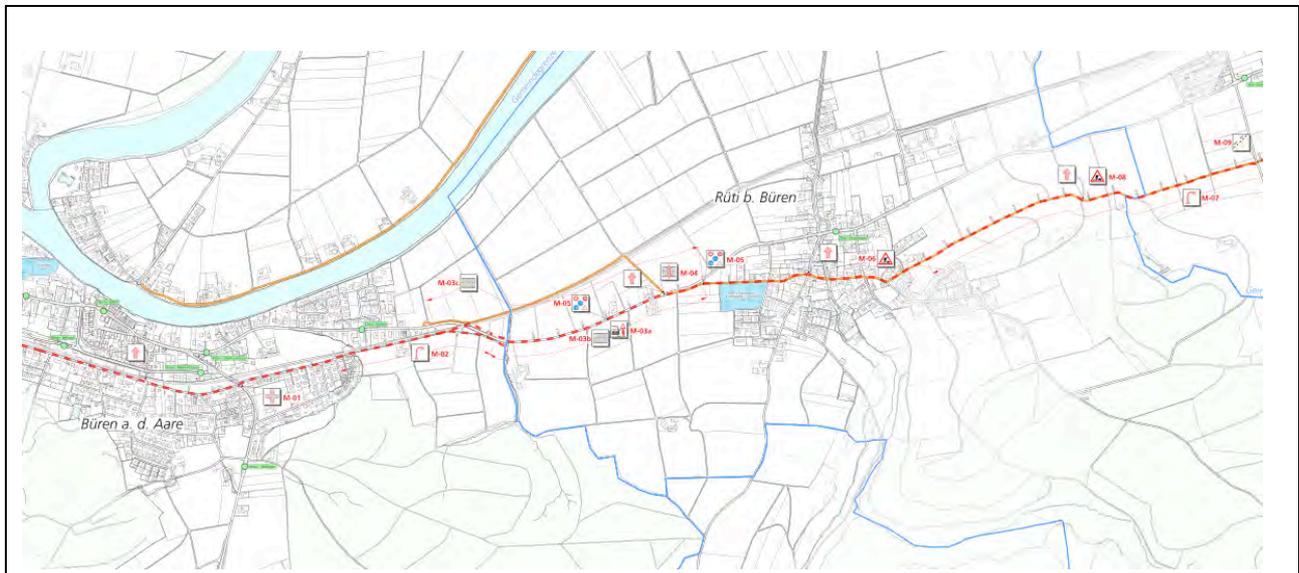
Remarques

Le projet sera concrétisé par la commune de Lyss en coopération avec les CFF d'ici fin 2017.

Corridor cycliste Büren – Leuzigen – Soleure		B 11/X
État: décembre 2016		CRTU n°:LV-N-9 Code ARE: -
Objectif: Liaisons sûres et attrayantes pour le trafic cycliste (trafic cycliste pendulaire et trafic cycliste de loisirs) dans le corridor Büren a.A. – Rüti – Arch – Leuzigen – Soleure.		
Intervenants: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne / CRT <input checked="" type="checkbox"/> CFF <input checked="" type="checkbox"/> CarPostal Suisse S.A. / Région Berne <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC) <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Soleure (AVT)		Responsabilité: Planification: seeland.biel/bienne et/ou Repla Granges-Büren Réalisation: cantons et communes
Produit Réseau d'itinéraires cyclables avec catalogue de mesures et programme de réalisation.		
Mesures et démarche: 1) Analyse: détermination des besoins et des points faibles (sur la base de l'analyse des points faibles par le Canton et d'approfondissements des communes). 2) Concept: fixation du concept d'itinéraires cyclables avec mesures d'amélioration, compte tenu des étapes de planification et d'étude déjà réalisées de la part du Canton (OPC) et des communes. 3) Programme de réalisation: fixation du catalogue de mesures et programme de réalisation. 4) Réalisation: selon priorités à fixer (y c. mesures d'urgence).		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> À une date ultérieure		Coûts (planification): 60'000 fr. Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton: 50% <input checked="" type="checkbox"/> s.b/b / Repla: 50% <input type="checkbox"/> Communes
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée	Maturité: <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2	
Interdépendances, objectifs en concurrence: Le plan sectoriel «Circulation cycliste» du Canton de Berne charge la région de fixer le tracé définitif des itinéraires cyclables dans le corridor Büren-Soleure en coopération avec l'OPC. La planification doit être coordonnée avec le plan de réseau Vélos + Itinéraires SuisseMobile du canton de Soleure.		
Liens avec l'Instrument de conduite : – Feuille de mesures n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation Plan sectoriel «Circulation cycliste» du Canton de Berne Plan de réseau Vélos + Itinéraires SuisseMobile du canton de Soleure. Projets OPC		
Controlling Présent concept de corridor		

Nom du projet	Contenu	Compétence	Coûts
Tronçon Büren a.A CRTU n° LV-N-9.1	Aide à la traversée de la route de Berne, éclairage du chemin des Aulnes.	Büren OPC	0,3 million fr.
Tronçon Büren a.A. – Rüti CRTU n° LV-N-9.2	Piste cyclable au sud de la route cantonale (meilleure variante) Alternatives (à examiner de nouveau avant toute réalisation): bande cyclable ou tracé par chemins ruraux	OPC	1,2 million fr. (variante : 1,5 – 2 millions fr.)
Tronçon Rüti-Arch CRTU n° LV-N-9.3	Conservation de la substance (revêtements), complément à l'éclairage, marquage, signalisation, optimisation du nœud routier.	Rüti, Arch	0,6 million fr.
Tronçon Leuzigen CRTU n° LV-N-9.4	Mesures ponctuelles	Leuzigen	0,01 million fr.

Tronçon Büren a.A. – Rüti - Arch



Évaluation des mesures

Effets
La sécurité et l'attrait de la liaison cycliste «Büren – Leuzigen» sont sensiblement améliorés pour le trafic quotidien et le trafic de loisirs.
Interdépendances avec d'autres mesures
.....
Importance dans le cadre général / Degré de priorité
Le tronçon «Büren-Leuzigen» est séparé comme corridor dans le plan sectoriel de la circulation cycliste, c.-à-d. qu'il représente un potentiel important, mais aussi un déficit de sécurité qu'il faut éliminer.

Remarques

– Charge sur la route cantonale: TJM 2012, tronçon «Büren - Rüti»: 7'000 véhicules/jour.
--

Mobilité douce: liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne centre		B 11 / XI
État: décembre 2016		CRTU n°: LV-N-10 Code ARE: 371.1.017-019
Contient les mesure d'infrastructure selon le projet d'agglomération:		
<input checked="" type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027		
Objectif Le long de l'axe de pénétration dans le centre de l'agglomération, une liaison sûre tout le long, confortable, attrayante et rapide pour le trafic cycliste doit être créée. Avec une alternative attrayante au TMI, la part du trafic cycliste à l'ensemble du trafic doit être augmentée de manière marquante déjà dans «l'état de la branche Est» dans l'espace Ipsach-Port-Nidau-Bienne centre (voir FM B 1/I).		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes de Ipsach, Nidau et Bienne <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC, OIK III)		Responsabilité: Seeland.biel/bienne
Produit Réalisation des mesures nécessaires (infrastructures, signalisation, gestion du trafic (voir projets de mise en œuvre plus bas)).		
Mesures et démarche 1) Élaboration du concept de gestion et de l'étude préalable (2016) 2) Projection et procédure d'approbation pour chaque projet, décisions financières (2017) 3) Exécution (2018)		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 <input type="checkbox"/> 2023 – 2026 <input type="checkbox"/> plus tard		Coûts 0.4 millions de fr. Clef de répartition: <input checked="" type="checkbox"/> Confédération: 40%* <input checked="" type="checkbox"/> Canton: <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes
État de la mise en œuvre <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée	Degré de maturité <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2	* Contributions dans le cadre du paquet de mesures du projet d'agglomération 1 ^{re} génération si possible (voir retro). Aucunes subventions fédérales supplémentaires ne seront demandées.
Interdépendances, objectifs en concurrence La solution doit prendre en considération la circulation des bus planifiée à la Rue Dr Schneider Concertation des mesures concernant la Rue d'Aarberg avec le la Gestion du trafic (FM B 7/III)		
Liens avec l'Instrument de conduite Fiche de mesure n° 4, Mise en œuvre du projet d'agglomération Bienne/Lyss Fiche de mesure n° 25, Mise en œuvre du Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5		
Documentation Concept global de mobilité, état de la branche Ouest de l'A5 2016		

<p>Controlling Vérification de l'état de la mise en œuvre fin 2018</p>

Projets de mise en œuvre (voir illustration à la dernière page)

Numéro		Compétence	Coûts
LV-N-10.1 Code ARE 371.1.017	Asphaltage des chemins de terre (Brünnmatten, Ipsach) Fermeture des lacunes du réseau, AP1 *	Ipsach	
LV-N-10.2 Code ARE 371.1.019	Introduction T30 le long de la Rue Dr Schneider Réparation des quartiers, AP1 *	Nidau	
LV-N-10.3 Code ARE 371.1.018	Optimisation des conditions pour vélos au nœud Rue d'Aarberg / Rue Dr Schneider (temps d'attente installation SL) ainsi du raccordement à la gare de Bienne Réparation des axes routiers principaux, AP1 *	Bienne	
LV-N-10.4 Code ARE 371.1.018	Optimisation de la liaison cycliste à la Rue d'Aarberg (re-marquage des routes, bandes cyclables dans le passage sous-voies ferroviaire incluses) Réparation des axes routiers principaux, AP1 *	Bienne	
LV-N-10.5 Code ARE 371.1.018	Aides à la bifurcation pour vélos à la Place Urania Réparation des axes routiers principaux, AP1 *	Bienne	
			0.4 millions de fr.

* Dans le cadre de la gestion / mise en œuvre des paquets de mesure Mobilité douce du AP1 (voir FM B 11, appendice 2), il sera examiné en temps voulu et en accord avec l'ARE quelles marges de manœuvre existent pour la prise en considération de ces mesures.

Évaluation des mesures

<p>Effets La part des cyclistes au trafic global sera augmenté dans le corridor Ipsach – Bienne.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures Voir en haut</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité La mesure appartient au paquet global du Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5, et doit être mise en œuvre à court terme.</p>

Remarques

La concrétisation des projets de mise en œuvre sera effectuée à court terme en rapport avec la mise en œuvre des mesures d'urgence du Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5 (FB B 1 / I). Les mesures du Concept global de mobilité (voir illustration à la page suivante) y seront à nouveau examinées et éventuellement complétées.

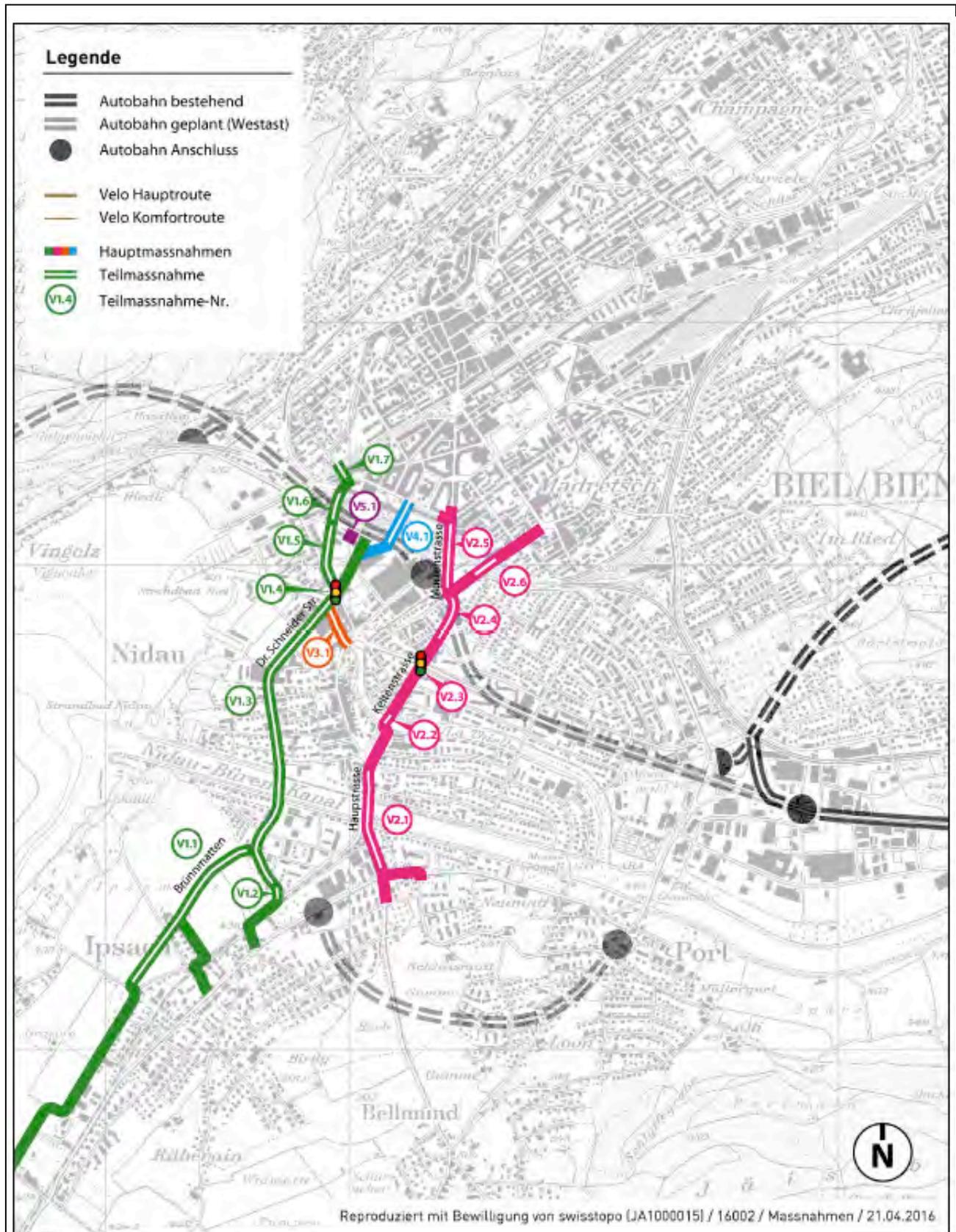


Illustration tirée du Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5, rapport final du 28.06.2016 (fig. 5)

Mobilité douce: liaison cycliste Port – Nidau – Bienne-Centre		B 11 / XII
État: décembre 2016		CRTU n°: LV-N-11 ARE-Code: -
Contient des mesures d'infrastructure selon projet d'agglomération:		
<input type="checkbox"/> Mesure A1 2011 – 2014		<input checked="" type="checkbox"/> Mesure A 2019 – 2022
<input type="checkbox"/> Mesure A2 2015 – 2018		<input type="checkbox"/> Mesure B 2023 – 2026
		<input type="checkbox"/> Mesure C dès 2027
Objectif		
Il faut créer une liaison cycliste continue, sûre, confortable, attrayante et rapide le long des voies d'accès au cœur de l'agglomération. Grâce à une alternative attrayante au TIM, la part du trafic cycliste dans le trafic global doit être déjà sensiblement accrue avec l'«état de la branche Est de l'A5» dans l'espace Ipsach – Port – Nidau – Bienne-Centre (cf. FM B 1/I).		
Intervenants:		Responsabilité:
<input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne		seeland.biel/bienne
<input checked="" type="checkbox"/> Communes de Port, Nidau et Bienne		
<input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC, AIC III)		
Produit:		
Réalisation des mesures nécessaires (infrastructures, signalisation, gestion de réseau; cf. projets de mise en œuvre ci-après).		
Mesures et démarche:		
1) Élaboration d'un concept de gestion et d'une étude préliminaire (2017 en tant que partie intégrante de FM B 1/I).		
2) Étude et procédure d'approbation des projets individuels, arrêtés en matière de financement (2017 – 2020).		
3) Exécution (dès 2021)		
Réalisation:		Coûts:
<input type="checkbox"/> 2011 – 2014		4 millions de fr.
<input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 Clarifications		Clef de répartition:
<input checked="" type="checkbox"/> 2019 – 2022 Clarifications / Réalisation		<input checked="" type="checkbox"/> Confédération 35% (but)
<input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 Réalisation		<input checked="" type="checkbox"/> Canton*
<input type="checkbox"/> À une date ultérieure		<input type="checkbox"/> s.b/b*
		<input checked="" type="checkbox"/> Communes
État de la mise en œuvre :	Degré de maturité	* en fonction de la part de propriété des infrastructures
<input type="checkbox"/> Information préalable	<input checked="" type="checkbox"/> 1	
<input type="checkbox"/> Coordination en cours	<input type="checkbox"/> 2	
<input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence:		
Faisabilité de l'élargissement du pont sur le canal Nidau-Büren / Clarification du lien avec MaC N2 et transformation de la gare avec asm		
Dépendances et interfaces avec le projet de branche Ouest de l'A5 et MaC BMa8 dans le secteur «Keltenstrasse – Rue de Morat – Rue Alfred-Aebi».		
Liens avec l'Instrument de conduite :		
– Fiche de mesures n° 4 «Mise en œuvre du projet d'agglomération Bienne/Lyss»		
– Fiche de mesures n° 25 «Mise en œuvre du concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5»		

<p>Documentation</p> <p>Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5: rapport final de juin 2016, programme de mise en œuvre des mesures d'urgence, septembre 2016.</p>
<p>Controlling</p> <p>Examen de l'état de la mise en œuvre à fin 2022.</p>

Projets de mise en œuvre (cf. illustration en dernière page)

Numéro		Compétence	Coûts
LV-N-11.1 GMK: V2.1	Augmentation de la sécurité du trafic sur le tronçon «Kreuzweg – Pont sur le canal (examen d'une piste cyclable séparée dans le sens inverse du trafic à l'est de la route principale dans le cadre d'étude de variante). Mesure A proposée	OPC AIC III Nidau	
LV-N-11.2 GMK: V2.2	Complément avec une piste cyclable séparée dans le sens inverse du trafic sur le côté Est du pont sur le canal. Mesure A proposée	Nidau	
LV-N-11.4 GMK: V2.4	Suppression de la lacune du réseau «Keltenstrasse / Bielstrasse – Rue Alfred-Aebi». Clarification des interfaces avec la liaison routière prévue en tant que partie intégrante du projet de la branche Ouest de l'A5. Mesure A proposée pour une solution transitoire	Bienne, Nidau (OPC / Construction RN	
LV-N-11.5 GMK: V2.5	Sécurité du trafic accrue sur le tronçon «Rue de Morat – Passage sous-voies CFF – Place Verresius» et clarification des interfaces avec le projet de la branche Ouest de l'A5. Mesure A proposée pour une solution transitoire	Bienne (OPC / Construction RN	
LV-N-11.6 GMK: V2.6	Optimisation de la liaison cycliste au sous-voies de la rue Alfred-Aebi (prise en compte de la MaC modifiée selon BMa8) Financement à titre de MaC anticipée	Bienne	
			4 millions de fr.

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>La part de la circulation cycliste dans le trafic global est augmentée dans le corridor Port – Bienne.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>Voir ci-avant</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>La mesure constitue une mesure centrale de la série de mesures du Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5 et doit être mise en œuvre à moyen terme.</p>

Remarques

La concrétisation des projets de mise en œuvre a lieu à court terme en relation avec la mise en œuvre des mesures d'urgence tirées du Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5 (FM B 1 / I). Les mesures seront alors une nouvelle fois examinées et adaptées le cas échéant.

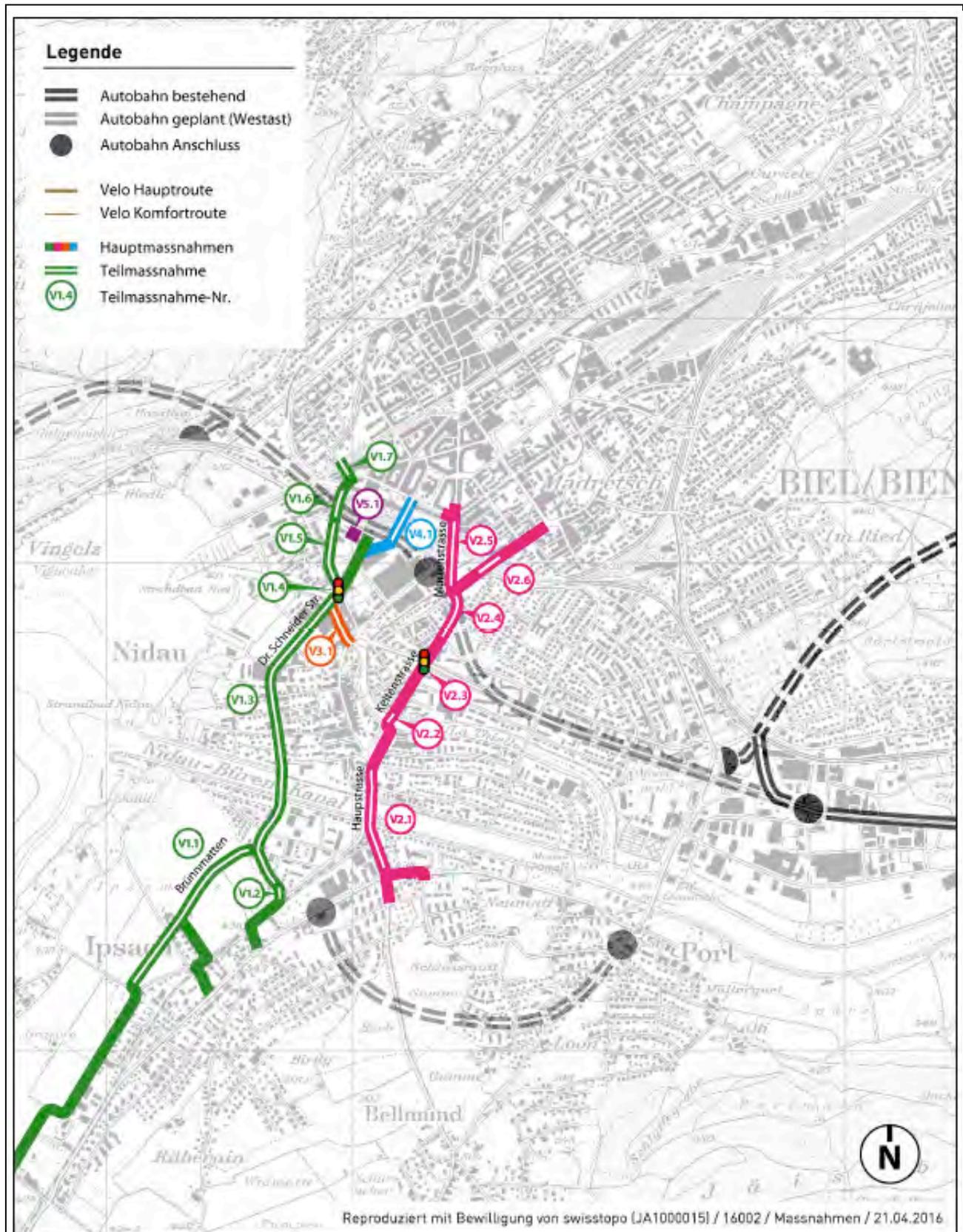


Illustration tirée du Concept global de mobilité, état de la branche Est de l'A5, rapport final du 28.06.2016 (fig. 5)

<p>Interdépendances, objectifs en concurrence:</p> <p>La poursuite du concept d'itinéraire cyclable du Schlössli jusqu'à Bienne sera réalisée dans le cadre du tunnel de l'A5 à Vigneules (dès 2033): bande cyclable sur la route de Neuchâtel, large chemin piétonnier avec cyclistes autorisés (dans les deux sens) côté lac de la route de Neuchâtel comme prolongement du chemin de rive.</p> <p>La poursuite du concept à l'ouest de la gare de Douanne sera fixée et mise en œuvre dans le cadre du projet du tunnel CFF à Gléresse, y c. déconstruction du tracé CFF (dès 2026, cf. FM 4 et 6 en appendice) ainsi que du tunnel de l'A5 à Douanne, y c. déconstruction de l'A5 avant Douanne (cf. FM 2 en appendice).</p> <p>La réalisation des mesures dans le secteur de la galerie près du Schlössli (élargissement du chemin) dépend des travaux d'entretien selon la stratégie UPlaNS de l'OFROU (cf. FM 1 en appendice).</p>
<p>Liens avec l'Instrument de conduite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fiche de mesures n° 4 «Mise en œuvre du projet d'agglomération Bienne/Lyss» - Fiche de mesures n° 18 «Remise en état des paysages de la rive gauche du lac de Bienne»
<p>Documentation</p> <p>Concept d'itinéraire cyclable sur la rive gauche du lac de Bienne, 2016 (Kontextplan S.A.).</p> <p>Résultats de la procédure de consultation et de participation de la population quant au concept d'itinéraire cyclable sur la rive gauche du lac de Bienne, 2016</p>
<p>Controlling</p> <p>-</p>

Projets de mise en œuvre

Numéro		Compétence	Coûts
LV-N-13.1	Mesure d'urgence: optimisation du passage vers le chemin de rive et signalisation dans le secteur du Schlössli.	OFROU Douanne-Tüscherz	
LV-N-13.2	Mesures visant à accroître la sécurité routière et à améliorer la coexistence sur le chemin de rive entre Alfermée et Douanne.	Douanne-Tüscherz	0,08 million fr.
LV-N-13.3	Élargissement du chemin de rive entre Alfermée et l'entrée du tunnel CFF au Rusel.	Douanne-Tüscherz	1,25 million fr.
LV-N-13.4	Élargissement du chemin de rive dans le secteur de la galerie.	OFROU	*
LV-N-13.5	Optimisation des bandes cyclables sur l'A5, surtout en complément à Tüscherz.	OFROU	*
LV-N-13.6	Signalisation et mesures d'information concernant le chemin de rive et l'A5,	OFROU OPC CEP	
			1,33 million fr.

* pas encore déterminés, à la charge de OFROU (UPlaNS)

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>Suppression de la lacune du réseau pour la mobilité douce sur la rive gauche du lac de Bienne, amélioration de la sécurité et réduction des conflits avec les piétons et les riverains. Amélioration des conditions préalables pour accroître la part de la circulation cycliste dans le trafic global sur la rive gauche du lac de Bienne.</p> <p>Le chemin de rive est simultanément un chemin de randonnée et voie de desserte. Le concept proposé permet d'atténuer les conflits.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>Voir ci-avant</p>

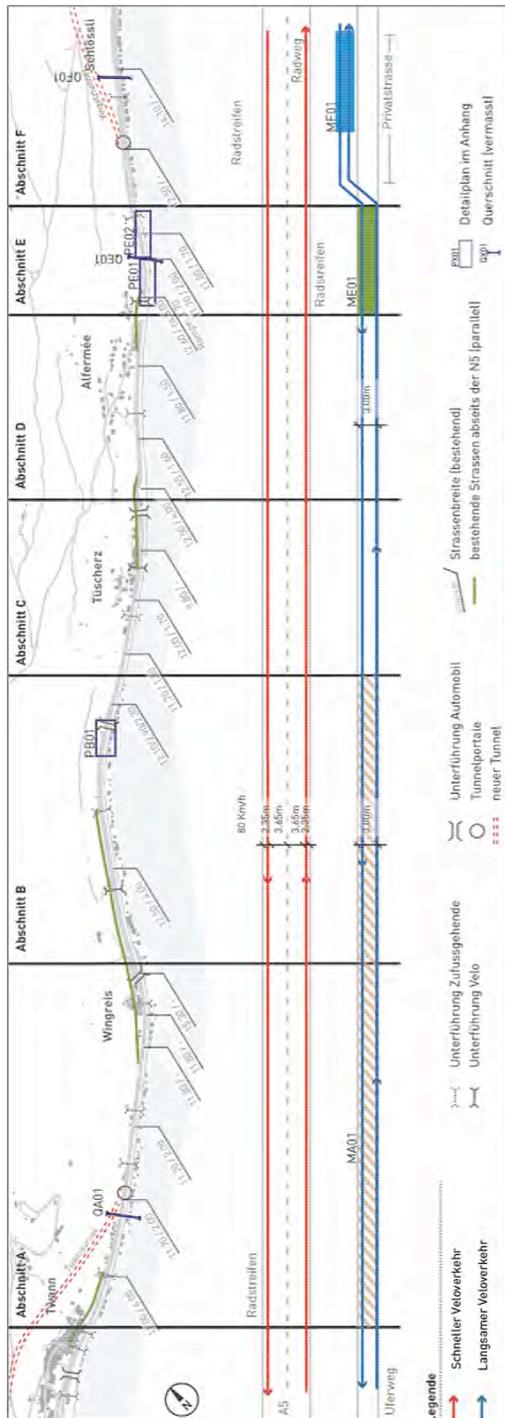
Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Les conditions insatisfaisantes pour la mobilité douce sur la rive gauche du lac de Bienne peuvent être améliorées. En outre, la mesure est importante pour conserver un trafic cycliste sûr durant les travaux d'entretien de l'A5 sur la rive gauche du lac de Bienne selon la stratégie UPlaNS de l'OFROU.

Remarques

La présente fiche de mesures remplace l'ancienne feuille d'objet n° 3 en appendice.

**Bestvariante 4: Langsame Veloverkehr auf dem Uferweg,
Radstreifen auf der A5, Ausbau Galerie**



MA01: Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Uferweg (Abschnitte A&B)

Auf dem Uferweg sind verkehrsberuhigende Massnahmen vorgesehen. In erster Linie bestehen diese aus markierten farbigen Bändern im Bereich von Einfahrten und wo punktuell nötig Vertikalversätze im Bereich von Fussgängerunterführungen (Schutz für den Fussverkehr) (Siehe Anhang Variante 4PB01).

ME01: Ausbau des Uferwegs zwischen Allfermée und Tunnelportal SBB Rusel im Abschnitt E.

Damit im Abschnitt E der Fuss- und Veloverkehr ohne Probleme auf der gleichen Fläche geführt werden kann, ist der Uferweg (heute 1.50 m) auszubauen. Vorgesehen ist eine Fahrbahnbreite von 2.00 bis 2.40 m. Damit diese Massnahme durchgeführt werden kann, ist ein Landerwerb notwendig (Siehe Anhang Variante 4 PE01/02).

MF01: Verbreiterung der Galerie.

Im Rahmen der Sanierung der A5 kann die Stützmauer gegen die Bergseite verlegt werden und damit Platz für einen neuen Fuss- und Veloweg mit einer Breite von mindestens 3.50 m geschaffen werden (insbesondere im Bereich der Rampen). Diese Massnahme tangiert die nahegelegene Privatstrasse nicht. Der Uferweg mündet beim Schössli in den geplanten abgetrennten Fuss- und Veloweg zwischen Vingels und Biel (Siehe Anhang Variante 4 PF01/02).

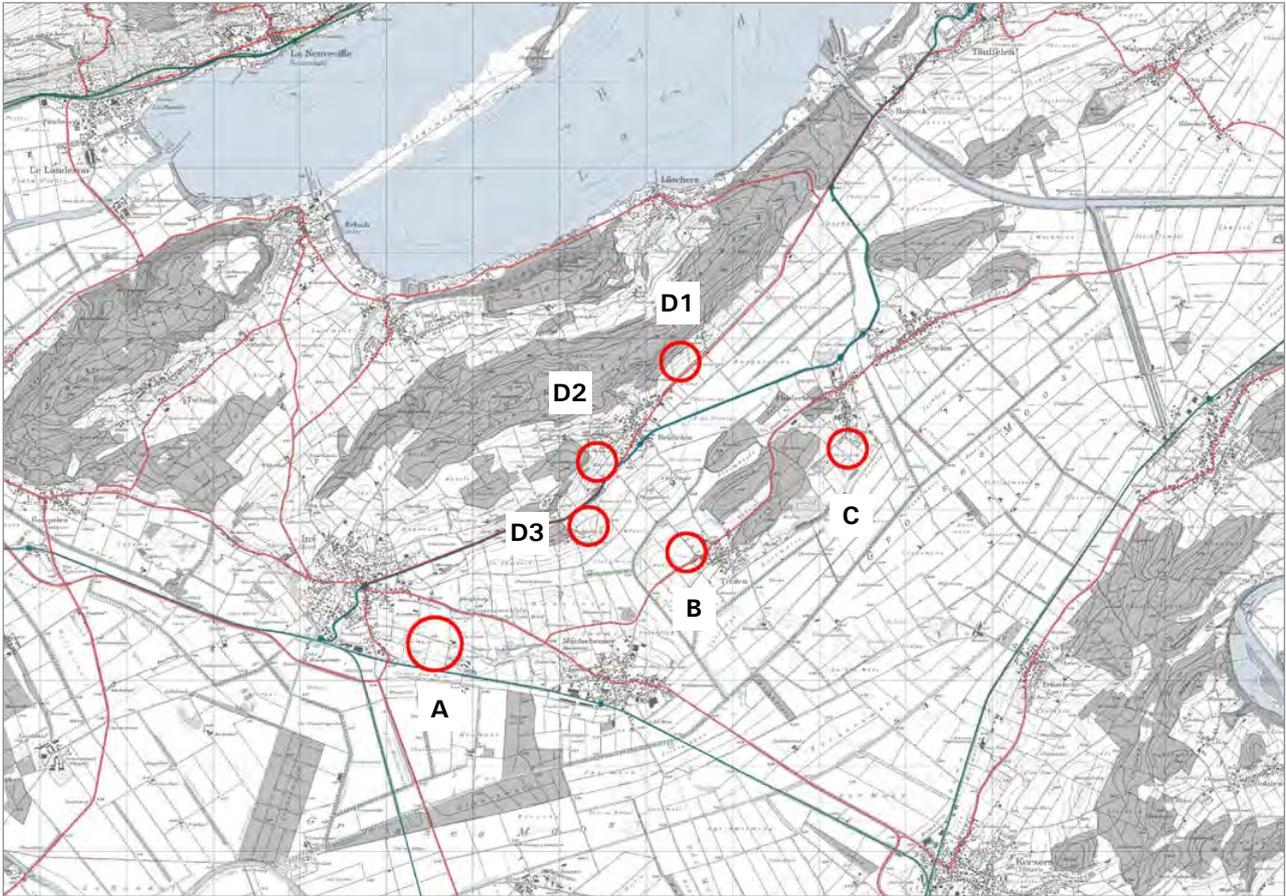
Zones prioritaires pour la détente, les loisirs et le tourisme		C 1
État: décembre 2015	CRTU n° L2 Code ARE: 0371.2.036	
Objectif: Pour les besoins dans le domaine de la détente et des loisirs, des offres sont créées dans des zones ad hoc		
Intervenants: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Canton de Berne <input checked="" type="checkbox"/> Propriétaires fonciers		Responsabilité: Communes d'implantation
Produit Planification d'offres dans le domaine de la détente et des loisirs		
Mesures et démarche: <ol style="list-style-type: none"> 1) Les zones prioritaires pour la détente et les loisirs représentées dans la carte du Plan directeur prévalent comme options pour l'intégration d'offres publiques, semi-publiques ou privées dans le domaine des loisirs, du sport, de la détente, de la culture ou du tourisme. 2) Les communes conservent la marge de manœuvre de planification dans les zones prioritaires pour la détente et les loisirs et, si besoin, édictent les bases légales requises dans le domaine du droit de l'aménagement. 3) L'Association seeland.biel/bienne coordonne l'évaluation des sites pour les installations de détente et de loisirs fortement fréquentées par le public en tenant compte de leur adéquation, en particulier des conditions préalables de desserte pour des types de transports déterminants. 4) Pour les installations supracommunales, les communes concernées prennent les mesures nécessaires sous forme de partenariat. 5) L'existence, la fonction et l'entretien des zones de détente de rang supérieur sont garantis. Lesdites zones de détente de rang supérieur avec leurs fonctions principales sont : <ul style="list-style-type: none"> - Rives du lac et des cours d'eau (cf. fiches de mesures C 2 et C 3) - Montagne de Boujean (point de vue, randonnées, tourisme/gastronomie, parapente) - Macolin (activités sportives, randonnées, tourisme/gastronomie) - Längholz (sport, promenades) - Büttenberg (piscine/camping, randonnées) - Hueb (point de vue, promenades, autres fonctions ouvertes) - Montagne de Douanne (randonnées) - Rive gauche du lac de Bienne (tourisme, gastronomie, randonnées, etc.) - Arch, secteur du pont sur l'Aar (tourisme, tourisme nautique et aquatique) - Zone de rive de la Thielle, Gampelen, Gals (camping, tourisme nautique et aquatique, etc.) 6) Les zones de détente sont entretenues par les communes et institutions concernées en tenant compte des affectations agricoles et forestières et équipées en fonction de leur affectation. Les communes concernées s'entendent pour fixer une clé de répartition des coûts pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien. 7) Les offres touristiques sont développées de façon mesurée dans les centres touristiques au rayonnement suprarégional, en particulier dans la baie supérieure du lac de Bienne, sur la rive gauche du lac de Bienne, à Aarberg et Büren. 8) Les zones de détente sont desservies par des routes attrayantes du point de vue de la mobilité douce. 		

Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche permanente	Coûts: – Clef de répartition <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée	
Interdépendances, conflits d'objectifs: – Desserte pour le trafic individuel motorisé (TIM)	
Liens avec l'Instrument de conduite : Fiche de mesures n° 14, «Programme d'action pour la mise en valeur des cours d'eau»	
Documentation –	
Controlling Compatibilité des décisions concernant les sites pour des installations de détente et de loisirs avec les zones prioritaires.	

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indications sur le contenu	Communes	État
Camping TCS au bord du lac de Neuchâtel CRTU n°: L2-1	Le camping du TCS existant est situé dans une réserve naturelle, et le Canton de Berne a donc décidé en 2003 de le supprimer à l'échéance 2018. Toutefois, les communes de l'arrondissement de Cerlier et de la région s'y opposent et envisagent d'entreprendre des démarches correspondantes.	Gampelen	
Vacances au potager CRTU n°: L2-2	Un village de vacances d'un nouveau genre avec une capacité de 300 lits doit voir le jour sur le site de l'Inforama Seeland à Anet. Le but essentiel est la vie dans et avec la nature ainsi que l'expérience de produits naturels, de nourriture saine et style de vie durable. Divers emplacements ont été examinés dans quatre communes lors d'une étude de faisabilité (projet NPR T5) et soumis à une première appréciation en termes d'organisation du territoire. Lors de l'évaluation, le site de l'Inforama Seeland à Anet a été retenu (cf. carte, emplacement A). La coordination a été réglée lors d'une procédure séparée dans le Plan directeur / CRTU. Une condition préalable est une décision positive intermédiaire à l'échéance de l'étude de faisabilité.	Anet (Ins)	CC

Vue d'ensemble des sites examinés «Vacances au potager»



Évaluation des mesures

Effets

De nouvelles installations touristiques et de loisirs doivent être dirigées vers des sites jugés prioritaires au point de vue de l'aménagement du territoire. La délimitation des zones n'est toutefois pas exhaustive et d'autres sites sont encore possibles. Dans les zones désignées, les pouvoirs publics doivent jouer un rôle déterminant en matière d'aménagement. Ces zones et leur desserte respectueuse de l'environnement contribuent à la qualité de vie et d'habitat dans la région.

Interdépendances avec d'autres mesures

Les conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou exigences en matière de protection doivent être clarifiés au cas par cas.

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Dans le cadre général, la mesure est centrale et prioritaire.

Rives du lac de Bienne		C 2
État: décembre 2016	CRTU n°: L3 Code ARE: 0371.2.037	
Objectif: Les rives du lac de Bienne sont mises en valeur dans le sens d'une mise à jour du Plan directeur cantonal des rives ainsi qu'au point de vue de l'aménagement et de l'écologie.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC, OACOT, OAN) <input checked="" type="checkbox"/> Organisation (Action paysage Bienne-Seeland)	Responsabilité: seeland.biel/bienne	
Produit Concept d'affectations et d'aménagement des rives du lac / Principes directeurs en matière de tourisme dans le bassin supérieur du lac de Bienne.		
Mesures et démarche: 1) La mise en valeur des rives du lac de Bienne est reconnue en tant que tâche conjointe des communes riveraines. 2) Une planification-cadre conceptuelle est établie en tenant compte des consignes à caractère obligatoire des plans de rives du lac. Elle englobe les aspects suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Formulation des caractéristiques des espaces partiels et des conditions de planification des espaces libres. - Détermination des points forts fonctionnels (affectations concentrées pour la détente, installations touristiques). - Détermination des secteurs de revitalisation et de la revitalisation stratégique selon la Loi révisée sur la protection des eaux. - Détermination des éléments d'équipement (dispositifs induits, infrastructures de base). - Principes de matérialisation des impacts dus aux constructions. - Principes de desserte et de parcage. - Principes de répartition des coûts pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien. 3) L'Association seeland.biel/bienne gère un pool régional de mesures de remplacement et de compensation écologique pour encourager la mise en œuvre coordonnée de mesures de remplacement écologiques lors d'impacts dus aux constructions. 4) Le secteur Tüscherz - Bienne - Nidau - Ipsach revêt une priorité absolue. 5) Une extension des offres est recherchée pour le secteur du bassin supérieur du lac de Bienne (Cerlier, Fenil, Lüscherz (Locras), Le Landeron, La Neuveville).		
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: indéterminés Clef de répartition : <input type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton 50% (planification des rives du lac) <input checked="" type="checkbox"/> s.b/b (Principes directeurs en matière de tourisme) <input checked="" type="checkbox"/> Communes 50% (planification des rives du lac)	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence: - Pool régional de mesures de remplacement et de compensation écologique: cf. FM C6 «Développement écologique du paysage».		
Liens avec l'Instrument de conduite : Fiche de mesures n° 4, mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		

Documentation

- Plans communaux de protection des rives
- Plan directeur cantonal des rives du lac
- Scénarios de développement urbanistique / Vision Lac de Bienne, juillet 2007 (sur mandat de la Ville de Bienne)

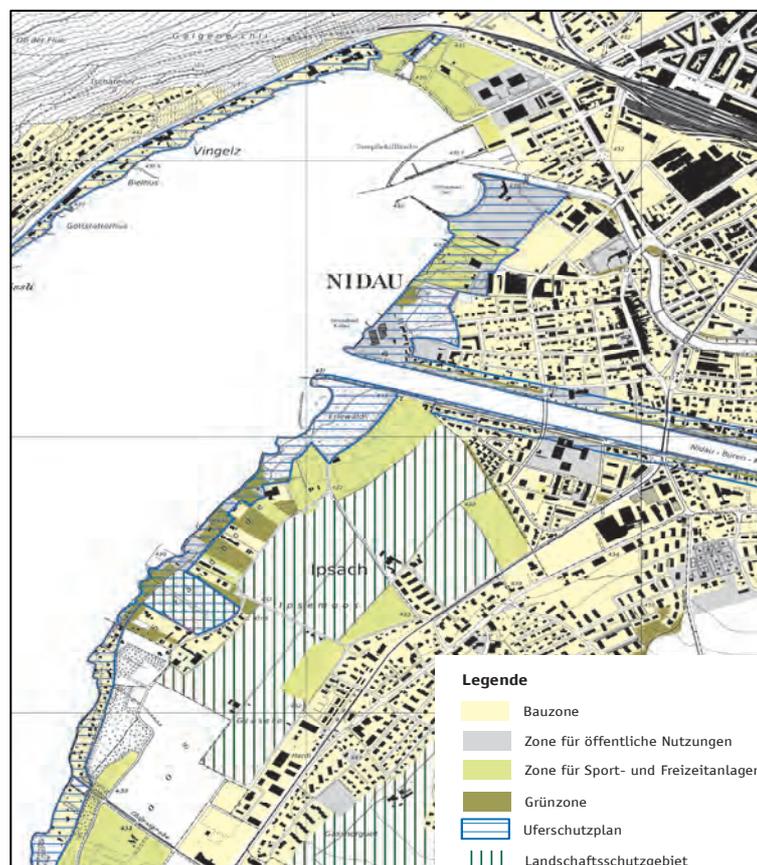
Controlling

Existence d'un concept politique et professionnel consolidé.

Observation quant au point 3) «Mesures et démarche»: en cas d'impacts ne pouvant pas être compensés judicieusement sur place, il est créé la possibilité d'une indemnisation financière. La région veille à ce que les moyens financiers correspondants permettent de réaliser une mesure de remplacement ad hoc à un autre endroit. Géographiquement, ce système ne se limite pas seulement aux rives du lac.

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Coûts
C 2.01 Planification coordonnée des rives du lac / Plan directeur de la baie du lac de Bienne CRTU n°: L3-1	Plan-cadre pour l'étude coordonnée de mesures de conservation, de développement et de mise en valeur des rives du lac.	s.b/b	60'000 fr. 1 ^{re} phase
C 2.02 Mise en valeur du bassin supérieur du lac de Bienne CRTU n°: L3-2	Mise en valeur touristique du bassin supérieur du lac de Bienne (entre autres, amélioration de la liaison Le Landeron-Cerlier avec un nouveau pont pour la circulation piétonnière et cycliste enjambant le canal de la Thielle, cf. FM B 11/1).	s.b/b	indéterminés

Zones d'aménagement, plan directeur de la baie du lac de Bienne

Évaluation des mesures**Effets**

En leur qualité de zone de détente de proximité pour la région, les rives du lac sont planifiées et mises en valeur d'un point de vue régional. Cela contribue sensiblement à l'attrait de la région en tant que lieu de résidence et destination touristique. Une prise en compte soigneuse des exigences écologiques contribue à protéger et à mettre en valeur des éléments naturels.

Interdépendances avec d'autres mesures

Les conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou exigences en matière de protection doivent être clarifiés au cas par cas.

Importance dans le cadre général / Degré de priorité

Dans le cadre général, la mesure est centrale et prioritaire. Les planifications concrètes dans la baie du lac ainsi que dans le bassin supérieur du lac de Biemme fixent des priorités pour les zones où le besoin d'agir est important. Des compléments sont prévus à une date ultérieure.

Rive de cours d'eau		C 3
État: décembre 2016	CRTU n°: L4 Code ARE: 0371.2.038	
Objectif: Rives et cours d'eau appropriés accessibles en continu et mis en valeur au point de vue qualitatif et écologique.		
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC, OACOT, OAN) <input checked="" type="checkbox"/> Organisation (LOS, Action paysage Bienne-Seeland)	Responsabilité: seeland.biel/bienne	
Produit Concept d'utilisation et d'aménagement des rives des cours d'eau		
Mesures et démarche 1) La mise en valeur des rives du lac de Bienne est reconnue en tant que tâche conjointe des communes riveraines. Dans la mesure du possible, on vise à éviter la perte de terres cultivables. 2) Les cours d'eau suivants font l'objet des efforts: <ul style="list-style-type: none"> - Canal Nidau-Büren - Suze, y compris les bras secondaires (concerne uniquement Bienne et Nidau) - Thielle - Leugene - Canal de la Thielle - Canal de Hagneck - Aar - Vieil Aar 3) Pour les différents cours d'eau, une planification-cadre conceptuelle est établie en tenant compte des plans de protection des rives en vigueur (pour le canal Nidau-Büren). Elle englobe les aspects suivants: <ul style="list-style-type: none"> - Formulation des caractéristiques des espaces partiels et des conditions de planification des espaces libres en tenant compte de la fonction hydrologique des cours d'eau. - Détermination des points forts fonctionnels (affectations concentrées pour la détente, installations touristiques). - Trafic cycliste et piétonnier. - Détermination des secteurs de revitalisation et de la revitalisation stratégique selon la Loi révisée sur la protection des eaux. - Détermination des éléments d'équipement (dispositifs induits, infrastructure de base). - Principes de matérialisation des impacts dus aux constructions. - Principes de desserte et de parcage. - Principes de répartition des coûts pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien. 		
Réalisation <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input checked="" type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts indéterminés Clef de répartition : <input type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton (quote-part à fixer) <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes (quote-part à fixer)	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence: - Planification de l'A5 dans le secteur de la jonction Bienne-Centre - Krautkuchen		
Liens avec l'Instrument de conduite :		

Fiche de mesures n° 4, mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»
Documentation <ul style="list-style-type: none"> - Cf. concept de détente de proximité le long du canal Nidau-Büren du 19 septembre 2007 - Planification stratégique GEKOBÉ concernant la mise en valeur des cours d'eau
Controlling Existence d'un concept politique et professionnel consolidé.

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Coûts
C 3.01 Projet de mise en œuvre «Détente et paysage, canal Nidau-Büren CRTU n°: L4-1	Réalisation en cours	Communes	indéterminés
C 3.02 Planification coordonnée des rives de la Suze CRTU n°: L4-2	Plan-cadre pour l'étude coordonnée de mesures de conservation, de développement et de mise en valeur dans le secteur des rives de la Suze.	Bienne / Nidau	indéterminés

Évaluation des mesures

Effets En leur qualité de zone de détente de proximité pour la région, les rives du lac sont planifiées et mises en valeur d'un point de vue régional. Cela contribue sensiblement à l'attrait de la région en tant que lieu de résidence et destination touristique. Une prise en compte soigneuse des exigences écologiques contribue à protéger et à mettre en valeur des éléments naturels.
Interdépendances avec d'autres mesures Les conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou exigences en matière de protection doivent être clarifiés au cas par cas et pondérés en conséquence.
Importance dans le cadre général / Degré de priorité Dans le cadre général régional, la mesure est centrale et prioritaire.

Espaces verts structurants / Réseau		C 4
État: décembre 2016	CRTU n°: L5 Code ARE: 0371.2.039	
Objectif: Les espaces verts structurants importants servant à la mise en réseau écologique sont conservés et mis en valeur dans et en dehors du milieu bâti.		
Intervenants: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OPC, OACOT, OAN)	Responsabilité: Communes d'implantation	
Produit Garantie sur le plan du droit de l'aménagement et utilisation judicieuse des espaces verts.		
Mesures et démarche 1) Les espaces verts structurants du milieu bâti désignés dans la carte du Plan directeur sont conservés et mis en valeur en tant que zones agricoles, espaces de détente ou superficies proches de l'état naturel. Dans la mesure où ils sont recouverts par des «zones prioritaires pour la détente et les loisirs», ce spectre d'utilisation s'étend conformément à la fiche de mesures C 1. 2) Les communes déterminent et garantissent les corridors de liaison internes au milieu bâti en fonction de leurs besoins (cours d'eau, corridors verts, voies ferrées, superficies avec un fort coefficient d'espaces verts, etc.). Dans ce contexte, il convient au moins <ul style="list-style-type: none"> - de garantir les cours d'eau de la Suze, de la Thielle, du canal Nidau-Büren, du ruisseau de Lyss ainsi que de l'Aar à Aarberg et de les aménager selon leur fonction de réseau; - d'entretenir au plus près de l'état naturel les buissons le long des lignes de chemin de fer, en particulier au sein du milieu bâti; - de garantir des espaces verts suffisants conformes à un échange écologique au sein du milieu bâti, et ce, entre les corridors de liaison cités et les collines du Jura ainsi qu'entre le Längholz et les rives de lacs et des cours d'eau. 		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: – Clef de répartition : <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input checked="" type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, objectifs en concurrence: – Lien avec la fiche de mesures C 6		
Lien avec l'instrument de conduite: Fiche de mesures n° 4, mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»		
Documentation – Concept de développement du paysage, Ville de Bienne, mai 2003 – Association seeland.biel/bienne, Plan directeur pour l'ensemble de la région: module de travail R 22: paysage, agriculture, ressources, 23.03.2009		
Controlling – La région vérifie la mise en œuvre de la mesure dans le cadre d'un controlling périodique.		

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Coûts
C 4.01 Plan de mesures «Espaces verts Bienne-Brügg-Nidau CRTU n°: L5-1	Instructions quant à l'entretien courant et périodique.	Bienne / Brügg / Nidau	indéterminés

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>Lesdits espaces verts structurants contribuent au maintien et à la mise en valeur d'éléments naturels proches du milieu bâti et ainsi à la qualité de vie et à la mise en valeur écologique à proximité du milieu bâti.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>Les conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou exigences en matière de protection doivent être clarifiés au cas par cas et pondérés en conséquence.</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>Dans le cadre général régional, la mesure est centrale et prioritaire.</p>

Paysages à protéger / Zones agricoles		C 5
État: décembre 2016	CRTU n°: L6 Code ARE: 0371.2.040	
Objectif: Les paysages importants pour la subdivision et l'image globale de la région sont conservés et renforcés dans leur multiplicité naturelle et leur intégrité spatiale.		
Objectif: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT, OAN) <input checked="" type="checkbox"/> Organisations (LOS, Action paysage Bienne-Seeland, Réseau de biotopes du Grand Marais)	Responsabilité: - seeland.biel/bienne - Communes d'implantation	
Produit Mesures de protection et de valorisation du paysage. Selon la situation, les zones à protéger remplissent aussi la fonction de ceintures de séparation avec le milieu bâti.		
Mesures et démarche: 1) Les paysages à protéger A délimités dans la carte du Plan directeur englobent tous les secteurs faisant l'objet d'une protection particulière en raison de leur valeur aux plans écologique, des paysages et socioculturel. Les communes doivent donc prendre les mesures suivantes: a) interdiction de construire, exception faite d'installations liées au site telles que réservoirs d'eau, ouvrages de pompage, simples abris pour animaux; b) interdiction de modifier les terrains par des remblais, fouilles ou décharges. Des mesures d'amélioration foncière sont admissibles. c) protection, soin et valorisation ciblée des éléments naturels tels qu'arbres, haies et ruisseaux. 2) Par principe, concernant les paysages à protéger B, les communes renoncent à des projets engendrant des immissions gênantes ou du trafic ainsi que des changements de terrains et des gênes pour les espaces vitaux. Cela ne concerne pas les mesures d'amélioration foncière, l'aménagement d'ouvrages et d'installations agricoles ou des extensions dans le cadre d'un rehaussement intérieur, compte tenu du paysage et des espaces vitaux écologiques précieux. Dans ce sens, les communes font une distinction entre les impacts en fonction de la sensibilité locale au moyen de mesures du droit de l'aménagement (plans directeurs, plans de zones à protéger). Des extensions de zones à bâtir et de zones d'agriculture intensive sont exclues. Des dispositions de protection de rang supérieur (sites IFP, réserves naturelles cantonales, zones de protection des eaux, etc.) demeurent réservées (cf. remarque au verso). 3) Dans le reste de la zone agricole, des constructions, installations et projets conformes au site demeurent garantis. 4) En fonction de leurs besoins, les communes d'implantation élaborent des concepts de développement du paysage et garantissent les mesures requises de protection, de mise en valeur et d'entretien compte tenu de l'affectation agricole. 5) Si besoin, l'Association seeland.biel/bienne coordonne les mesures de protection, de mise en valeur et d'entretien dans les communes.		
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: – Clef de répartition : <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée		

<p>Interdépendances, objectifs en concurrence:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conflits potentiels avec les terrains à vocation agricole, les infrastructures, la détente. - Le Plan directeur régional Bienne-Seeland et les plans directeurs du paysage EOS et Granges-Büren sont remplacés avec le Plan directeur / CRTU de 2^e génération (cf. remarque au verso).
<p>Liens avec l'Instrument de conduite : Fiche de mesures n° 4, mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»</p>
<p>Documentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Association seeland.biel/bienne, plan directeur pour l'ensemble de la région: module de travail R 22: paysage, agriculture, ressources, 23.03.2009
<p>Controlling État des prescriptions en matière de protection dans les communes</p>

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Coûts
-			

Observations:

La présente fiche de mesure et les paysages à protéger délimités dans la carte du Plan directeur remplacent les plans directeurs encore valides des anciennes régions Bienne-Seeland, EOS et Granges-Büren. Les paysages à protéger délimités tiennent compte des corridors à conserver pour le passage des animaux sauvages.

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>La conservation et la mise en valeur des paysages intacts préserve et renforce la qualité de vie et d'habitat pour la population de la région ainsi que l'attrait pour les visiteuses et visiteurs, ce qui crée aussi les conditions préalables pour atteindre les objectifs de développement fixés. Par la même occasion, les valeurs naturelles et écologiques sont également préservées.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>D'autres mesures telles que les limites d'urbanisation permettent de clarifier les chevauchements avec le milieu bâti. Les conflits potentiels avec l'agriculture doivent être réglés au cas par cas. Les dispositions stipulées au point «Mesures et démarche» tiennent compte pour l'essentiel des requêtes de l'agriculture.</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>Dans le cadre général, la mesure C5 est centrale et prioritaire.</p>

Développement écologique du paysage		C 6
État: décembre 2016	CRTU n°: L7 Code ARE: 0371.2.041	
Objectif: Conservation, encouragement et développement de la multiplicité écologique et des paysages agricoles à préserver typiques de la région.		
Objectif: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT, OAN) <input checked="" type="checkbox"/> Organisations (LOS, Action paysage Bienne-Seeland, Réseau de biotopes du Grand Marais, Pro Natura, Pro Agricultura)	Responsabilité: - seeland.biel/bienne - Communes d'implantation	
Produit Développement coordonné du paysage / Coordination nature et paysage		
Mesures et démarche: 1) Élaboration d'études de base et de principes concernant un développement coordonné du paysage. 2) Soutien et encouragement des mesures suivantes: <ul style="list-style-type: none"> - Mesures de mise en œuvre pour les secteurs cantonaux de valorisation selon PCAP et autres sites. - Valorisation d'espaces vitaux spécifiques pour des espèces cibles importantes. - Désignation et analyse d'axe de liaison et mesures correspondantes en résultant. - Valorisation de cours d'eau. - Valorisation de canaux du marais. - Valorisation d'ourlets forestiers. - Encouragement de projets de réseautage OQE. - Encouragement de la protection de la nature au niveau communal. 3) Mise en œuvre de l'entretien écologique du paysage par la création d'un organe de coordination Nature et paysage ayant pour tâche : <ul style="list-style-type: none"> - coordination des acteurs dans le domaine de la nature et du paysage, - coordination, accompagnement et mise en œuvre des tâches et projets régionaux dans le domaine de la nature et du paysage, - gestion d'un pool régional de mesures de remplacement et de compensation écologique - information, formation continue et conseils, - monitoring et contrôle d'efficacité, - sensibilisation du public. 		
Réalisation: <input checked="" type="checkbox"/> 2016 Organe de coordination N + P <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts 2015: - Organe de coordination N + P: Fr. 25'000.- - Mise en œuvre / Coordination: Fr. 25'000.- Coûts 2016 et plus tard: encore pendants	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée	Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input checked="" type="checkbox"/> Canton (50% pour mise en œuvre / coordination) <input checked="" type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes	
Interdépendances, conflits d'objectifs: - Lien avec la fiche de mesures C2 «Rives du lac de Bienne» - Protection du paysage, cf. fiche de mesures C 5 «Paysages à protéger / Zone agricoles»		

<p>Liens avec l'Instrument de conduite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fiche de mesures n° 1, «Nouvelle politique régionale NPR» - Fiche de mesures n° 4, «Mise en œuvre du projet d'agglomération Urbanisation et transports» - Fiche de mesures n° 13, «Mise en œuvre de la planification agricole du Seeland occidental» - Fiche de mesures n° 20, «Pool de mesures régional pour des mesures de remplacement et de compensation écologiques» - Fiche de mesures n° 22, «Organe de coordination Nature et paysage»
<p>Documentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Association seeland.biel/bienne, Plan directeur pour l'ensemble de la région: module de travail R 22: paysage, agriculture, ressources, 23.03.2009 - Conception du paysage du Seeland, juin 1997, Syndicat d'aménagement régional Bienne-Seeland - Association seeland.biel/bienne, Nouvelle politique régionale: Entretien intégré du paysage dans le Seeland (projet L4) - Pool régional de mesures de remplacement et de compensation écologique, rapport sur la phase de démarrage (février 2016, Sigmaplan / Action paysage Bienne-Seeland).
<p>Controlling</p> <ul style="list-style-type: none"> - État du concept de développement du paysage dans les communes

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Coûts
C 6.01 Organe de coordination «Nature et paysage»	Mise sur pied d'un organe de coordination «Nature et paysage» (2015) Fonctionnement de l'organe de coordination (dès 2016)	s.b/b	25'000 fr. encore pendants
C 6.02 Mesures de remplacement écologiques KLB	Des mesures de remplacement sont projetées en relation avec le nouvel axe routier de la route principale Lyss-Büren – H6, jonction Lyss-nord. Le Plan directeur KLB est déterminant (cf. appendice b1)	Communes	

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>La mesure améliore la qualité de l'espace vital naturel.</p>
<p>Interdépendances</p> <p>La mesure est en partie en conflit avec d'autres exigences (agriculture, urbanisation, détente) et ces conflits doivent être résolus au cas par cas.</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>L'actuel Plan directeur / CRTU contient déjà divers sujets ayant trait au paysage. Il convient de citer spécialement les paysages à protéger selon FM C5. La mesure C6 vise une mise en œuvre et une coordination à grande échelle dans le domaine de la nature et du paysage. L'organe de coordination doit mettre en réseau les diverses exigences et ainsi exploiter des synergies. La mesure a un effet de soutien et de poursuite des efforts déjà entrepris et est donc prioritaire.</p>

Planification globale des activités agricoles		C 7
État: décembre 2016	CRTU n°: L8 Code ARE: 0371.2.042	
<p>Objectif: Création de conditions optimales pour le futur développement de l'agriculture et pour l'assainissement économique à grande échelle des infrastructures agricoles, et ce, compte tenu d'une conception uniforme impliquant les sollicitations diverses de terres agricoles.</p>		
<p>Intervenants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Association des communes du district du Lac <input checked="" type="checkbox"/> Communes, communes bourgeoises <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT, OAN, Inforama, OED, Pêche, IP, Monuments historique, JCE, IGG) <input checked="" type="checkbox"/> Organisations (LOS, Pro Agricultura, réseau de biotopes, Action paysages, Pro Natura, syndicats d'amélioration foncière, producteurs maraîchers) 	<p>Responsabilité:</p> <ul style="list-style-type: none"> - seeland.biel/bienne - Canton de Berne (OAN) 	
<p>Produit La Conférence de l'espace partiel Anet-Cerlier veille à ce que la mise en œuvre des mesures élaborées dans le cadre de la planification agricole du Seeland occidental soient introduites par les acteurs directement concernés et harmonisées avec les mesures, tant sur le plan organisationnel que du contenu.</p> <p>S'il s'avère nécessaire d'assainir à grande échelle des infrastructures agricoles dans d'autres espaces partiels de la région, l'élaboration d'une planification agricole sera soutenue selon l'exemple du projet-pilote Anet-Cerlier, tant sur le plan organisationnel que du contenu.</p>		
<p>Mesures et démarche:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Accompagnement de la mise en œuvre de la planification agricole dans l'espace partiel Anet-Cerlier: préservation des sols / amélioration des terres agricoles, écologie, canaux intérieurs, réseaux de chemins, irrigation et évacuation des eaux (cf. feuilles de mesures de la planification agricole). 2) En cas de besoin prouvé, extension de la planification agricole à d'autres espaces partiels de la région. 		
<p>Réalisation:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable <input checked="" type="checkbox"/> Mesure 1 <input checked="" type="checkbox"/> si besoin (mesure 2) 	<p>Coûts: Mesure 1: Coordination: 9'000 fr. par an</p> <p>Carte des sols 2016-2020. 24'000 fr. (part s.b/b)</p> <p>Mesures 2: coûts pendants</p> <p>Clef de répartition:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes 	
<p>État de la mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée 		
<p>Interdépendances, objectifs en concurrence:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Feuille de mesures C 6 «Développement écologique du paysage» - Feuille de mesures C 5 «Paysages à protéger / Zones agricoles» - Projet NPR T2 «Extension de l'offre touristique dans le Seeland» - Projet-modèle, gestion intégrale des eaux Seeland-Broye 		

<p>Liens avec l'Instrument de conduite :</p> <p>Fiche de mesures n° 13 «Planification agricole du Seeland occidental» Fiche de mesures n° 20 «Pool régional de mesures de remplacement et de compensation écologiques» Fiche de mesures n° 22 «Organe de coordination Nature et paysages»</p>
<p>Documentation</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planification agricole du Seeland occidental, 05.11.2014 - Association seeland.biel/bienne, Plan directeur pour l'ensemble de la région: module de travail R 22: paysage, agriculture, ressources, 23.03.2009
<p>Controlling</p> <p>-</p>

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Coûts
Mise en œuvre de la planification agricole du Seeland occidental CRTU n°:L8-01	Coordination et harmonisation des mesures de mise en œuvre.	s.b/b / EP Anet-Cerlier	9'000 fr. / an
Carte des sols CRTU n°: L8-02	Élaboration d'une carte des sols et développement de principes pour des projets d'assainissement et de valorisation des sols.	PAC/ EP Anet-Cerlier	Total : 920'000 fr. Part s.b/b : 120'000 fr. (2016-2020)

Évaluation des mesures

<p>Effets</p> <p>La mesure améliore les bases d'existence pour l'agriculture et optimise les différents besoins dans les zones agricoles.</p>
<p>Interdépendances avec d'autres mesures</p> <p>La mesure tient compte des différents intérêts et des exigences diverses.</p>
<p>Importance dans le cadre général / Degré de priorité</p> <p>Dans le sens de l'objectif, les mesures doivent renforcer l'agriculture et ont donc la priorité. Une extension à d'autres secteurs est prévue.</p>

Forêts / Exploitation du bois		C 8	
État: décembre 2016		CRTU n°:L9 Code ARE: 0371.2.043	
Objectif: Garantie d'aspects forestiers spécifiques en dehors des forêts.			
Intervenants: <input checked="" type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT, OAN, OFOR)		Responsabilité: - seeland.biel/bienne - Communes d'implantation	
Produit Instrument de coordination entre les plans forestiers régionaux et le Plan directeur pour l'ensemble de la région.			
Mesures et démarche: 1) Garantie des routes de transport pour l'évacuation du bois. 2) Coordination prévisionnelle de site pour les places de stockage humides en cas de grands événements. 3) Évaluation de sites potentiels pour des places de stockage couvertes pour le bois-énergie. 4) Évaluation de sites possibles pour des reboisements de compensation. 5) Garantie du chargement de bois sur rail.			
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011- 2014 <input type="checkbox"/> 2015 - 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable		Coûts: - Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée			
Interdépendances, objectifs en concurrence: -			
Liens avec l'Instrument de conduite : -			
Documentation - Association seeland.biel/bienne, Plan directeur pour l'ensemble de la région: module de travail R 22: paysage, agriculture, ressources, 23.03.2009 - Office des forêts, division forestière 7: plan forestier Pied sud du Jura - Office des forêts, division forestière 7: plan forestier Seeland supérieur - Office des forêts, division forestière 7: plan forestier Seeland inférieur - Office des forêts, division forestière 7: plan forestier Frienisberg, Laupenamnt			
Controlling -			

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Coûts
-			

Évaluation des mesures

Effets La mesure garantit la coordination entre la logistique forestière et la planification forestière.
Interdépendances avec d'autres mesures
Importance dans le cadre général / Degré de priorité La mesure contribue au soutien de l'économie forestière et du bois. Priorité moyenne.

Énergie éolienne		C 9
État: décembre 2016	CRTU n°: L10 Code ARE: 0371.2.044	
Objectif: Exploiter le potentiel d'énergie éolienne à des emplacements appropriés au sein du périmètre de la future Conférence régionale Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois		
Intervenants: <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input checked="" type="checkbox"/> Cantons voisins (SO, NE, FR) <input checked="" type="checkbox"/> Canton de Berne (OACOT, SPN, OCEE, Inspection de la chasse) <input checked="" type="checkbox"/> Organisations (Suisse Éole, Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage)	Responsabilité: - seeland.biel/bienne - Jura Bienne	
Produit Des parcs éoliens doivent être réalisés en priorité sur les hauteurs du Jura, là où les conditions de vent sont favorables et la force du vent suffisante. Les sites concrets doivent être fixés en tenant compte des exigences essentielles en matière de protection de la nature et du paysage, de desserte, de bruit et de sécurité, etc. Il faut créer d'autres sites dans la région seeland.biel/bienne s'il est prouvé que la force du vent est suffisante et que les autres exigences sont satisfaites.		
Mesures et démarche: 1) Les régions du Jura bernois fixent dans le Plan directeur «Parcs éoliens» les sites appropriés pour l'installation d'éoliennes. Des sites sur les hauteurs du Jura se trouvant dans le périmètre de seeland.biel/bienne sont désignés comme étant prioritaires seront fixés légalement et de manière adéquate. 2) Dans le reste du périmètre de seeland.biel/bienne, il est renoncé tout d'abord à élaborer un plan directeur «Énergie éolienne», mais sous réserve d'une obligation découlant du Plan directeur cantonal (adaptation courante de la fiche de mesures C_21). Sur mandat d'un investisseur, l'élaboration d'un tel plan directeur peut toutefois être envisagée, s'il est prouvé que la force du vent est suffisante, et si l'on peut penser que les exigences peuvent être satisfaites aux emplacements prévus. 3) Avec le soutien du Canton, les régions veillent à ce que la plus-value tirée de l'énergie éolienne profite aussi aux intervenants régionaux.		
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011– 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable	Coûts: – Clef de répartition: <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre : <input type="checkbox"/> Information préalable <input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours <input type="checkbox"/> Coordination réglée		
Interdépendances, conflits d'objectifs: - Fiche de mesures C6 «Développement écologique du paysage» - Fiches de mesures C5 «Paysages à protéger / Zone agricoles» - Projet NPR L4 «Entretien intégré du paysage dans le Seeland» - Projet NPR T2 «Extension de l'offre touristique dans le Seeland» - Promotion des énergies indigènes: biomasse, bois, soleil, géothermie - Une adaptation de la fiche de mesures C_21 est en cours, où il est prévu que les régions soient tenues d'élaborer des «plans directeurs éoliens» jusqu'en 2020.		
Liens avec l'Instrument de conduite : Fiche de mesures n° 12 «Concept énergétique régional»		

Documentation – seeland.biel/bienne, Plan directeur pour l'ensemble de la région: module de travail R 22: paysage, agriculture, ressources, 23.03.2009
Controlling –

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Indications sur le contenu	Compétence	Coûts
–			

Évaluation des mesures

Effets La mesure fixe comme priorité l'installation d'éoliennes sur les hauteurs du Jura et renonce à une planification positive dans le Seeland. Elle ne l'exclut toutefois pas si le besoin se fait sentir et si les exigences peuvent être satisfaites.
Interdépendances avec d'autres mesures L'énergie éolienne est en conflit avec le paysage, l'écologie et, en partie, aussi avec le milieu bâti. Il convient de procéder à une pondération soignée des intérêts en jeu.
Importance dans le cadre général / Degré de priorité La promotion des énergies renouvelables représente une grande importance pour la région seeland.biel/bienne. Dans le Seeland, toutefois, la priorité est accordée à d'autres formes d'énergie (bois, photovoltaïque, géothermie).

Contrôle d'efficacité		D 1	
État: décembre 2016		CRTU n°: C1 Code ARE: -	
Objectif: La réalisation des mesures du Plan directeur est contrôlée périodiquement.			
Intervenants: <input type="checkbox"/> seeland.biel/bienne <input checked="" type="checkbox"/> Communes <input type="checkbox"/> Canton de Berne		Responsabilité: seeland.biel/bienne	
Produit Contrôle du Plan directeur.			
Mesures et démarche: 1) Dans le cadre de la mise à jour quadriennale du Plan directeur, l'Association seeland.biel/bienne établit un rapport concernant les mesures prises, les projets en découlant et leur efficacité. 2) L'Association seeland.biel/bienne définit et met en place les modalités de contrôle des objectifs stratégiques du Plan directeur et de l'efficacité des mesures. Le contrôle a lieu au moins tous les 4 ans.			
Réalisation: <input type="checkbox"/> 2011 – 2014 <input type="checkbox"/> 2015 – 2018 <input checked="" type="checkbox"/> Tâche durable		Coûts: 5'000 fr./an Clef de répartition <input type="checkbox"/> Confédération <input type="checkbox"/> Canton <input checked="" type="checkbox"/> s.b/b <input type="checkbox"/> Communes	
État de la mise en œuvre <input type="checkbox"/> Information préalable <input type="checkbox"/> Coordination en cours <input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée			
Interdépendances, objectifs en concurrence: -			
Lien avec l'Instrument de conduite Fiche de mesures n° 4, mise en œuvre du projet d'agglomération «Urbanisation et transports»			
Documentation -			
Controlling -			

Projets de mise en œuvre

Nom du projet	Contenu	Compétence	Coûts
-			

Plan directeur / CRTU Bienne-Seeland de 2^e génération

Appendice aux fiches de mesures

Fiches d'objets de la rive gauche du lac de Bienne

Fiche d'objet 1:	A5, mesures d'urgence et à court terme
Fiche d'objet 2:	A5, concept d'assainissement à long terme
Fiche d'objet 4:	Gléresse, tunnel CFF à double voie
Fiche d'objet 5:	Gléresse, desserte TP
Fiche d'objet 6:	Gléresse, démontage de la voie CFF
Fiche d'objet 7:	Urbanisation et paysages

Les contenus du Plan directeur revêtant un caractère obligatoire pour les autorités sont encadrés dans les fiches d'objets et désignés comme suit: coordination réglée (CR), coordination en cours (CC) ou information préalable (IP).

Plan directeur de la planification coordonnée Lyss-Busswil KLB (extrait)

Fiche d'objet 1 A5, mesures d'urgence et à court terme; stratégie d'entretien (UPlANS)

Données de base Dans le but d'améliorer la sécurité routière, diverses mesures ont été mises en œuvre dans les années 2006–2007 sous la responsabilité du Canton (limitations de vitesse, interdictions de doubler, mesures d'aménagement).

L'A5 nécessite un assainissement partiel. Des mesures d'urgence (surtout la réfection de murs de soutènement) ont déjà été réalisées sous la responsabilité de l'OFROU dans les années 2013–2015. Dans le cadre de la stratégie d'entretien UPlANS, les assainissements encore pendants seront réalisés entre 2023 et 2027.

Principes

Dans le cadre de la stratégie d'entretien UPlANS, les objectifs d'amélioration de la sécurité routière auront toujours la priorité absolue. En outre, les principes suivants s'appliquent: **CR**

- Réfections supportables pour le paysage et le site, en particulier lors de l'aménagement de murs de soutènement, de viaducs et mesures antibruit.
- Optimisation du trafic cycliste et garantie d'un trafic cycliste sûr aussi durant les travaux de construction.
- Coordination des mesures dans le secteur de Vigneules avec les mesures d'accompagnement du contournement autoroutier de Biemme par l'A5 en matière de circulation (MaC), tunnel de Vigneules.

Mise en œuvre

Les mesures sont discutées dans le cadre de la Conférence «Rive gauche du lac de Biemme». Si besoin, d'autres intervenants régionaux sont impliqués dans la recherche de solutions. **CR**

Lors des travaux d'étude, l'OFROU fait appel à un spécialiste de l'aménagement.

Démarche

- Complément du dossier «Concept de mesures» et fixation du degré de priorité des mesures. 2015
- Élaboration d'études de projets selon les priorités fixées. 2016 – 2021
- Travaux de réfection. 2023 - 2027

Interdépendances

- Fiche d'objet 2: coordination des mesures avec le concept d'assainissement à long terme (tronçons importants).
- FM B11/XIII: prise en compte du concept de trafic cycliste.

Responsabilité OFROU, Filiale Estavayer-le-Lac

Intervenants Autres intervenants:

- OPC, Service spécialisé pour le trafic cycliste
- OPC, Arrondissement d'ingénieur en chef III / RNConstruction
- Police cantonale bernoise
- Office de la circulation routière et de la navigation du Canton de Berne (OCRN)/
- seeland.biel/bienne (Conférence «Rive gauche du lac de Biemme»)
- Communes concernées
- Commission pour la protection de la nature et du paysage CFNP
- Organisations de protection

Fiche d'objet 2 A5, concept d'assainissement à long terme

Données de base

La rive gauche du lac de Bienne figure dans l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP). La Confédération, les cantons et les communes sont obligés d'en tenir compte. Le tracé actuel de l'A5 porte atteinte aux sites et le bruit engendré nuit à la qualité de vie dans la plupart des localités situées sur la rive gauche du lac de Bienne. Du reste, l'A5 représente un fort impact sur le paysage.

En outre, le standard d'aménagement axé sur le trafic routier de l'actuelle A5 (signalisée en bleu) sur la rive gauche du lac de Bienne n'est pas satisfaisant, surtout dans les secteurs avec des riverains et des bifurcations, en matière de sécurité routière et de vitesse. Le trafic motorisé passera probablement d'environ 13'000 véhicules en 2013 à environ 17'600 véhicules jusqu'en 2026.

Principes

L'A5 sur la rive gauche du lac de Bienne doit être aussi à double voie à long terme. **CR**

La succession de tronçons à ciel ouvert et de tunnels de contournement doit permettre de supprimer, au moins en partie, les gênes pour la population et les impacts sur le paysage ainsi que d'accroître la sécurité routière. **CR**

Lors de la réalisation des tunnels de contournement, les traversées des localités de Vigneules, Tüscherz-Alfermée et Douanne doivent être réaménagées en parallèle et déconstruites (le démontage doit être réalisé de façon à pouvoir maîtriser le flux de circulation lors des fermetures temporaires des tunnels).

Les tronçons de route devant être déconstruits doivent être adaptés à leur nouvelle fonction au moyen d'un réaménagement et d'une nouvelle répartition de leur section.

Les zones de portail des tunnels doivent être aménagées de manière à préserver le paysage au maximum.

Concept

Mesures de première priorité: **CR**

- Tunnel de contournement de Vigneules avec semi-jonction à Vigneules -Rusel (vers et depuis Neuchâtel) ; si possible solution provisoire visant à ménager le paysage pouvant être déconstruite en cas de réalisation du tunnel de contournement de Douanne-Tüscherz.
- Tunnel de contournement de Douanne.
- Optimisation du régime de circulation, y c. pour le trafic cycliste entre le portail du tunnel de Douanne-est et le portail du tunnel de Vigneules-ouest.

Options à long terme **IP**

- Tunnel de contournement Tüscherz-Alfermée (garantie de l'option dans le cadre du projet de contournement de Vigneules).
- Tunnel de contournement de La Neuveville.

Mise en œuvre	<p>Tunnel de contournement de Vigneules:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet général existe • Projet définitif en cours d'élaboration / Approbation 2017 • Mise en service env. 2030 <p>Tunnel de contournement de Douanne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet général existe • Projet définitif à remanier suite à un recours • Réalisation du tunnel CFF de Gléresse (objectif régional) avant 2025 <p>Pour les options de contournement de Tüscherz-Alfermée et de La Neuveville, il faut encore élaborer des études d'opportunité, des arrêtés de principe au niveau fédéral, des projets généraux et des projets d'exécution. avant 2030</p>
Interdépendances	<p>Fiche d'objet 1: Les mesures du concept d'assainissement à court terme doivent correspondre au concept d'assainissement à long terme.</p> <p>FM B11/XIII: Mise en œuvre en relation étroite avec la conception à long terme du trafic cycliste.</p> <p>Fiche d'objet 4: Coordination avec le tunnel CFF à double voie.</p> <p>Fiche d'objet 5: Desserte TP de Gléresse: la réalisation du tunnel de contournement routier de Douanne permettrait de supprimer le goulet d'étranglement (système de voie unique) à Kleintwann et faciliterait l'introduction de l'offre de remplacement TP pour Gléresse, du fait que les bus pourraient mieux respecter leurs horaires.</p>
Responsabilité	OFROU
Intervenants	<p>Autres intervenants:</p> <ul style="list-style-type: none"> • OPC, Service spécialisé pour le trafic cycliste • OPC, Arrondissement d'ingénieur en chef III / RNConstruction • seeland.biel/bienne • Communes concernées • Organisations de protection • Commission pour la protection de la nature et du paysage CFNP
Observations	En cas de réalisation du tunnel de contournement de Tüscherz-Alfermée, il faut examiner si la circulation cycliste peut être séparée sur le tronçon entre le portail du tunnel de Tüscherz-ouest et Douanne-est.

Fiche d'objet 4 Gléresse, tunnel CFF à double voie

Données de base

Le tronçon de voie ferrée d'environ 2 km Douanne – Gléresse représente le dernier maillon manquant de double voie sur la ligne du pied sud du Jura. Un projet d'aménagement à double voie avec un tunnel long de 1,3 km contournant Gléresse et un déplacement de la gare de 300 m vers l'ouest vers Chavannes était bien avancé dans les années 80, mais a échoué face à la résistance rencontrée en faveur de la protection du paysage dans la région.

Du point de vue du trafic ferroviaire, le tronçon à voie unique Douanne – Gléresse pose de gros problèmes, en ce sens qu'il empêche la mise en œuvre de la 2^e étape de «Rail 2000» avec une cadence d'un train toutes les demi-heures des liaisons interrégionales (Zurich/Bâle) Bienne - Neuchâtel - Lausanne (- Genève). La réalisation d'un tronçon à double voie permettrait d'accroître de 60% la capacité entre Bienne et Neuchâtel.

La ligne de chemin de fer actuelle a un impact important sur le paysage des rives et du vignoble d'importance nationale. En outre, elle engendre des immissions très élevées pour la localité de Gléresse et les hameaux voisins de Bipschal et Chavannes (bruit, secousses) ainsi que des risques dus à la fréquence de transports de marchandises dangereuses.

Principes

Afin d'éliminer le goulet d'étranglement et libérer le paysage des rives et les milieux bâtis (Gléresse, Chavannes) des fortes immissions et des risques, il faut réaliser un tunnel de contournement à double voie d'environ 2 km de long, soit quasi parallèlement au tunnel autoroutier existant et supprimer la gare de Gléresse. **CR**

Mise en œuvre

L'aménagement de la double voie CFF à Gléresse figure dans le projet FAIF approuvé en 2014 (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) et fait partie de l'étape d'aménagement 2025. Étapes:

- Études de variantes et de faisabilité, fixation de la variante pour l'avant-projet. 2014 / 15
- Élaboration de l'avant-projet et du projet de construction 2015 / 17
- Procédure d'approbation des plans selon la législation sur les chemins de fer 2018 / 19
- Réalisation dès 2020

La planification est accompagnée par la Conférence «Rive gauche du lac de Bienne» qui veille aux intérêts de la région (cf. aussi «Observations»)

Interdépendances	<p>Fiche d'objet 2: Le choix de la variante et les phases de construction dépendent de la réalisation du tunnel de l'A5 à Douanne.</p> <p>Fiche d'objet 5: L'offre de remplacement TP pour Gléresse doit être introduite en même temps que la mise en service du tunnel à double voie.</p>
Responsabilité	Office fédéral des transports (OFT) / CFF
Intervenants	<p>Autres intervenants:</p> <ul style="list-style-type: none">• Office fédéral de l'environnement (OFEV)• Office des transports publics et de la coordination des transports du Canton de Berne• OPC, Arrondissement d'ingénieur en chef III et NSbau• seeland.biel/bienne (Conférence «Rive gauche du lac de Biemme»)• Communes concernées• Organisations de protection• Commission pour la protection de la nature et du paysage CFNP
Observations	<p>Pour le secteur concerné de Douanne – Bipschal, la Conférence «Rive gauche du lac de Biemme» a élaboré une étude servant de base d'appréciation pour la planification du tunnel. Les objectifs suivant sont poursuivis:</p> <ul style="list-style-type: none">• Impact minimal sur le site dans le secteur Kleintwann – Bipschal.• Impact minimal sur le paysage dans le secteur Bipschal et sur la rive du lac.• Amélioration de la qualité de l'habitat et du milieu bâti à Kleintwann (bruit, vue, etc.).• Mise en valeur et réaménagement de la place de la Gare.• Pertes minimales de surfaces (milieu bâti, secteur de la rive du lac, surfaces restantes).• Garantie de la liaison routière Douanne-Gléresse.• Amélioration des liaisons cyclistes et piétonnières le long de la rive du lac et transversalement.• Garantie de la desserte de la rive du lac et de Kleintwann. <p>Ces critères doivent être pris en compte aussi bien lors du choix de la variante que lors de l'étude, où il convient d'appliquer une procédure garante de qualité.</p>

Fiche d'objet 5 Gléresse, desserte TP

Données de base	À ce jour, Gléresse jouit d'une desserte TP optimale: la gare est centrale et à proximité immédiate du funiculaire et de l'embarcadère. Avec le futur aménagement visé du tronçon de ligne ferroviaire à double voie entre Douanne et Gléresse, la gare serait supprimée et Gléresse serait coupée des transports publics (hormis le funiculaire et les bateaux).
Principes	La réalisation du tunnel CFF à double voie suppose donc la mise en place d'une offre TP de remplacement à la fois suffisamment attrayante et financièrement supportable. CR
Exigences	<ul style="list-style-type: none"> • De tôt le matin jusqu'à tard le soir, liaisons TP régulières entre Gléresse et Bienne (par principe chaque heure, davantage selon la demande aux heures de pointe), trajet de 15 min maxi, donc 5 min de plus qu'aujourd'hui (la relation Gléresse – Bienne est absolument prioritaire !) • Liaisons TP régulières de jour entre Gléresse et Neuchâtel, trajet de 30 min maxi, soit 10 min de plus qu'aujourd'hui. • Desserte fine améliorée de Gléresse (Bipschal/Unterdorf). • De tôt le matin à 20h minimum, liaisons régulières entre Prêles et Bienne avec des correspondances optimales à Gléresse. • Capacité de transport suffisante pour pouvoir absorber convenablement les charges du trafic quotidien (aux heures de pointe) et le trafic de loisirs et tourisme (surtout de juin à septembre) (sans droit à une place assise sur de courts trajets en bus.) • Type de transport attrayant pour compenser au maximum la perte de confort (changement supplémentaire) et des temps de parcours plus longs par rapport à la desserte ferroviaire. • Système de billetterie facile d'utilisation (au moins qualité de notre époque). • Exploitation de synergies entre le service de remplacement du train et Vinifuni (asm) pour minimiser les frais supplémentaires par rapport à la situation actuelle. <p>Ces exigences doivent être examinées lors de la mise en œuvre au vu des conditions-cadre du moment.</p> CC
Mise en œuvre	Élaboration et introduction du concept au moment de la mise en service du tunnel CFF à double voie. Il faut alors examiner une nouvelle fois différentes variantes et les comparer entre elles.

Interdépendances	<p>Fiche d'objet 2: A5, concept d'assainissement à long terme: la réalisation du tunnel de contournement routier permettrait de supprimer le goulet d'étranglement (circulation à sens unique) à Kleintwann et faciliterait ainsi l'introduction de l'offre TP de remplacement pour Gléresse, du fait que les bus pourraient mieux respecter les horaires.</p> <p>Fiche d'objet 4: Tunnel CFF à double voie à Gléresse: l'offre TP de remplacement pour Gléresse doit être introduite en même temps que la mise en service du tunnel à double voie, du fait que la gare de Gléresse sera supprimée simultanément.</p>
Responsabilité	CRT 1
Intervenants	<p>Autres intervenants:</p> <ul style="list-style-type: none">• Communes concernées• Office des transports publics et de la coordination des transports du Canton de Berne• seeland.biel/bienne (Conférence «Rive gauche du lac de Biemme»)• Association régionale Jura-Bienne• CFF• Aare seeland mobil asm• CarPostal
Observations	<p>Les clarifications préliminaires réalisées par la CRT (2005) ont conclu que la meilleure variante est un service de bus navettes entre Douanne et Gléresse, y compris correspondances immédiates avec les trains régionaux à Douanne (croisements de trains) et le Vinifuni (asm). La CRT élaborera en temps utile un concept adapté aux conditions-cadre du moment.</p>

Fiche d'objet 6 Gléresse, démontage de la voie CFF

Données de base	Avec la réalisation du tunnel à double voie de Gléresse, le tracé CFF ne sera plus emprunté par le train à l'avenir.
Principes	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p>La zone de rive fortement marquée jusqu'ici par la ligne de chemin de fer dans les communes de Gléresse et de Chavannes (commune de La Neuveville) doit être valorisée à titre de mesure d'accompagnement. Le tracé de la voie ferrée sera supprimé et remplacé par de nouvelles affectations. CR</p></div>
Mise en œuvre	La planification correspondante (planification sectorielle, adaptation des plans de protection des rives) doit être introduite et réalisée en temps utile, afin que la mise en œuvre puisse débuter immédiatement lors de la mise en service du tunnel ferroviaire.
Interdépendances	Fiche d'objet 4: Le tunnel CFF à double voie doit être réalisé.
Responsabilité	Communes de Gléresse et de La Neuveville
Intervenants	Autres intervenants: <ul style="list-style-type: none">• seeland.biel/bienne (Conférence «Rive gauche du lac de Biemme»)• CFF• Organisations de protection
Observations	Il faut profiter de manière optimale de cette chance unique, et appliquer des procédures garantes de qualité. Une planification réalisée en temps utile doit permettre de démontrer concrètement le profit à tirer du tunnel ferroviaire.

Fiche d'objet 7 Urbanisation et paysages

Données de base

La rive gauche du lac de Biemme figure dans l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP); de la même façon que les villages et les hameaux sont inscrits dans l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance régionale à protéger en Suisse (ISOS). Les instruments de planification communaux et régionaux actuels tiennent compte de cet état de fait. Les organisations de protection sont actives depuis des décennies et contribuent par leurs programmes à la conservation et la mise en valeur du paysage et de l'aspect écologique. La réunification des vignobles de Gléresse-Douanne-Tüscherz-Alfermée a créé la base pour la conservation à long terme du vignoble. Les requêtes en matière de protection et de détente de proximité ont été prises en compte et la mise en valeur écologique a été soutenue.

La rive gauche du lac de Biemme constitue une zone importante de détente de proximité et présente déjà des signes de surcharge aux heures de pointe.

Le paysage et le milieu bâti ont pu être conservés jusqu'à ce jour de manière intacte entre Vigneules et La Neuveville grâce à ces efforts. Les axes de transport (route nationale A5 et ligne CFF du pied sud du Jura) représentent des éléments dérangeants.

Principes

Le paysage du vignoble et les sites correspondants doivent être conservés à long terme. Il faut atténuer autant que possible les impacts et les gênes dus à la route nationale et à la voie ferrée et harmoniser les divers besoins d'affectation (vignoble, tourisme, développement du site) entre eux et avec les exigences en matière de protection.	CR
---	-----------

- | | |
|---|-----------|
| <ul style="list-style-type: none"> • Les mesures liées à la réfection de l'A5 et aux CFF doivent avoir lieu dans le cadre des solutions fixées dans les fiches d'objets correspondantes. Les travaux d'étude doivent tenir compte de la sensibilité des paysages. • Les mesures nécessaires en matière de protection antibruit (A5, CFF) doivent être coordonnées entre elles et réalisées dans les meilleurs délais. • Les communes renoncent à délimiter de nouvelles zones à bâtir importantes et tiennent compte particulièrement des exigences en matière de protection dans leurs prescriptions de construction. • Les mesures de valorisation et d'entretien des organisations de protection sont poursuivies. | CR |
|---|-----------|

Les mesures et les dépenses des communes engagées en faveur de la détente de proximité doivent être cofinancées par l'agglomération.	CC
--	-----------

Mise en œuvre	<p>La mise en œuvre concernant l'A5 et le transport ferroviaire a lieu dans le cadre des fiche d'objets correspondantes. La coordination des mesures antibruit doit être garantie dans le cadre de la marge de manœuvre disponible.</p> <p>Il incombe aux communes de mettre en œuvre les plans d'affectation.</p> <p>Il faut garantir le financement à long terme des mesures d'entretien et de valorisation en tenant compte des possibilités IFP.</p> <p>Cofinancement des mesures pour la détente de proximité par l'agglomération: thématization dans les organes correspondants de l'Association seeland.biel/bienne.</p>
Interdépendances	-
Responsabilité	Communes concernées
Intervenants	Autres intervenants: <ul style="list-style-type: none">• OFROU• Canton: OACOT, OPC• seeland.biel/bienne• CFF• Organisations de protection• CFNP