seeland.biel/bienne

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

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

## Décision

**Le projet d'agglomération consiste de:**

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

12 mai 2021

**Impressum**

**Mandant**
Association seeland.biel/bienne
c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10, case postale 575, 3000 Berne 14

**Organe de direction, Conférence «Agglomération biennoise»**
Theres Lautenschlager, Studen, mairesse (présidence, dès 01.01.2020)
Stefan Krattiger, Aegerten, maire (présidence, jusqu'au 31.12.2019)
Erich Fehr, Bienne, maire
Sandra Hess, Nidau, mairesse
Heinrich Sgier, Perles, conseiller municipal (dès 01.10.2020)
Philippe Hänni, Orpond, conseiller municipal (jusqu'au 31.03.2020)
Daniel Kopp, Sutz-Lattrigen, conseiller municipal (dès 01.01.2021)
Andreas Stauffer, Täuffelen, maire (jusqu'au 31.12.2020)

**Traitement**
BHP Raumplan S.A., Berne: Thomas Berz, Bernhard Gerber, Martin Lutz, Beda Baumgartner, Kaspar Reinhard, Reto Mohni, Selina Schönbächler
Kontextplan S.A., Berne: Gilles Leuenberger, Roland Uhler
Action paysage Bienne-Seeland S.A. Bienne: Christoph Iseli, Lea Fluri
RSW S.A., Lyss: Patrick Muster, Martin Hess
Transitec S.A., Berne: Urs Gloor, Christian Hänggi, Eva Vontobel

**Traduction**
BIELingua Communication Claisse

## Table des matières

**1 Définition des états de coordination ..... 4**

**2 Mentions d'approbation ..... 5**

**3 Mesures convenues PA1 - PA3 ..... 6**

**4 Aperçu des mesures du PA 4e génération ..... 9**

**5 Fiches de mesures PA 4e génération ..... 14**

# 1 Définition des états de coordination

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

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

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

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

# 2 Mentions d'approbation

Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU)
**Projet d'agglomération Bienne/Lyss 4e génération**

Procédure de participation de la population du 10.02.2020 au 31.03.2020

Examen préalable du 17 décembre 2020

L'approbation abroge:
» Plan directeur des installations générant un trafic important (PIF), agglomération biennoise (approuvé le 30 mars 2005)

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

La présidente:
Madeleine Deckert

Le directeur:
Thomas Berz

Exactitude certifiée des présentes indications:

Bienne, le

Le directeur:
Thomas Berz

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

# 3 Mesures convenues PA1 - PA3

| Gen. | Code ARE | N° PA | Titre | Priorité |
|---|---|---|---|---|
| **Mesures pas cofinancées** | | | | |
| AP1 | 371.202 | S1-7 | Richtplan Siedlung+Verkehr Agglo Biel | |
| AP1 | 371.203 | S8 | Lärmschutz Bahn und Strasse | |
| AP1 | 371.204 | S9 | Naherholungsraum Bielerseebucht | |
| AP1 | 371.205 | S10 | Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal | |
| AP1 | 371.206 | V1 | Angebotsverbesserung öV | |
| AP1 | 371.207 | V3 | Verbesserung im Angebotsumfeld des öffentlichen Verkehrs | |
| AP1 | 371.208 | V4 | Mobilitätsmanagement | |
| AP1 | 371.209 | V21/24 | Richtplan verkehrlich flankierende Massnahmen vfM zur A5 | |
| **Mesures A** | | | | |
| AP1 | 371.027 | | SBB-Bahnhalt Bözingenfeld | A |
| AP1 | 371.028 | | Regio-Tram, Busvorlauf | A |
| AP1 | 371.013 | | MP Bus-Bevorzugung I | A |
| AP1 | 371.015 | | MP Intermodale Schnittstellen I | A |
| AP1 | 371.017 | | MP Schliessen von Netzlücken I | A |
| AP1 | 371.018 | | MP Reparatur Hauptverkehrsstr. I | A |
| AP1 | 371.019 | | MP Reparatur Quartiere I | A |
| AP1 | 371.025 | | Konzept LV_A-Liste | A |
| **Mesures B** | | | | |
| AP1 | 371.012 | | Regio-Tram | B |
| AP1 | 371.026 | | Konzept LV_B-Liste | B |
| AP1 | 371.004 | | Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach | |
| AP1 | 371.004 | | Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Sutz-Lattrigen | |
| AP1 | 371.007 | | Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Aegerten | |
| AP1 | 371.020 | | MP Schliessen von Netzlücken II | B |
| AP1 | 371.021 | | MP Reparatur Hauptverkehrsstr. II | B |
| AP1 | 371.026 | | Konzept LV_B-Liste | B |
| **Mesures pas cofinancées** | | | | |
| AP2 | 0371.2.018 | B 10 | Verkehrsintensive Vorhaben | A |
| AP2 | 0371.2.026 | A 1 | Siedlungsflächenbedarf Wohnen | A |
| AP2 | 0371.2.027 | A 2 | Regionale Wohnschwerpunkte | A |
| AP2 | 0371.2.028 | A 3 | Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsschwerpunkte | A |
| AP2 | 0371.2.029 | A 4 | Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten | A |
| AP2 | 0371.2.030 | A 5 | Regionale Zentralitätsstruktur | A |
| AP2 | 0371.2.031 | A 6 | Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen | A |
| AP2 | 0371.2.032 | A 7 | Aufwertung und Erneuerung der Quartiere | A |
| AP2 | 0371.2.033 | A 8 | Verdichtung des Siedlungsgebietes | A |
| AP2 | 0371.2.034 | A 9 | Spielraum für die örtliche Siedlungsentwicklung wichtige Siedlungsgrenzen | A |
| AP2 | 0371.2.035 | A 10 | Weiler | A |
| AP2 | 0371.2.036 | C 1 | Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus | A |

| Gen. | Code ARE | N° PA | Titre | Priorité |
|---|---|---|---|---|
| AP2 | 0371.2.037 | C 2 | Seeufergebiet | A |
| AP2 | 0371.2.038 | C 3 | Flussufer | A |
| AP2 | 0371.2.039 | C 4 | Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung | A |
| AP2 | 0371.2.040 | C 5 | Vorranggebiete Natur und Landschaft A und B | A |
| AP2 | 0371.2.041 | C 6 | Ökologische Landschaftsentwicklung | |
| AP2 | 0371.2.001 | B 1 | Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität | |
| AP2 | 0371.2.005 | B 4 | Strassengebundener öffentlicher Verkehr | A |
| AP2 | 0371.2.017 | B 9 | Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte | A |
| AP2 | 0371.2.016 | B 8 | Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung | A |
| **Prestations assumées entièrement par l'agglomération** | | | | |
| AP2 | 0371.2.051 | B 11 | Langsamverkehr. Intermodale Schnittstellen – Verbesserung/Umbau Bus Haltestelle Spitalzentrum | Ave |
| AP2 | 0371.2.067 | B 7/I | Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Sutz | Ave |
| AP2 | 0371.2.046 | B 7 | Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss – Marktplatz | Ave |
| AP2 | 0371.2.054 | B 11 | Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Altstadt/Untergasse | Ave |
| AP2 | 0371.2.066 | B 7/I | Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Mörigen | Ave |
| **Mesures A** | | | | |
| AP2 | 0371.2.003 | B 3 | Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltestellen Busswil und Lyss) | A |
| AP2 | 0371.2.021 | B 11 | Langsamverkehr: Reparatur von Hauptverkehrsstrassen | A |
| AP2 | 0371.2.069 | | LV A-Liste | |
| AP2 | 0371.2.045 | B 7 | Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss – Biel-/Hauptstrasse | |
| AP2 | 0371.2.055 | B 11 | Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Kreuzplatz | |
| AP2 | 0371.2.065 | B 7/I | Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: Ipsach | A |
| AP2 | 0371.2.006 | B 5 | Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel) | A |
| AP2 | 0371.2.050 | B 11 | Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen – B&R und Velo-Parkplätze | A |
| AP2 | 0371.2.052 | B 11 | Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Teil: Kleinmassnahmen | A |
| AP2 | 0371.2.064 | B 11 | Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Kleinmassnahmen | A |
| AP2 | 0371.2.069 | | Konzept LV A-Liste | A |
| **Mesures B** | | | | |
| AP2 | 0371.2.004 | B 3/I | Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI | B |
| AP2 | 0371.2.047 | B 11 | Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – 2. Bahnhofpassage Biel | B |
| AP2 | 0371.2.002 | B 2/I | Regiotram | B |
| AP2 | 0371.2.048 | B 11 | Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Bahnunterführung Lyss | B |
| AP2 | 0371.2.053 | B11 | Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken – Teil: BGK Oberer Quai | B |
| AP2 | 0371.2.070 | | LV B-Liste | B |
| AP2 | 0371.2.056 | B11 | Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Mett Zentrum | B |
| AP2 | 0371.2.057 | B11 | Langsamverkehr: Reparatur Quartiere – Teil: Biel Bahnhofstrasse | B |
| AP2 | 0371.2.007 | B 5 | Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss) | B |
| AP2 | 0371.2.014 | B 7/I | Korridor rechtes Bielerseeufer – Teil: LV | B |
| AP2 | 0371.2.023 | B 11 | Langsamverkehr: Reparatur Quartiere | B |
| AP2 | 0371.2.025 | B 11 | Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen | B |

| Gen. | Code ARE | N° PA | Titre | Priorité |
|---|---|---|---|---|
| **Mesures pas cofinancées** | | | | |
| AP3 | 0371.3.019 | S10 | Verkehrsintensive Vorhaben | As |
| AP3 | 0371.3.032 | S1 | Siedlungsflächenbedarf Wohnen | As |
| AP3 | 0371.3.033 | S2 | Regionale Wohnschwerpunkte | As |
| AP3 | 0371.3.034 | S3 | Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsschwerpunkte | As |
| AP3 | 0371.3.035 | S4 | Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten | As |
| AP3 | 0371.3.036 | S5 | Regionale Zentralitätsstruktur | As |
| AP3 | 0371.3.037 | S6 | Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen | As |
| AP3 | 0371.3.038 | S7 | Aufwertung und Erneuerung der Quartiere | As |
| AP3 | 0371.3.039 | S8 | Verdichtung des Siedlungsgebietes | As |
| AP3 | 0371.3.040 | L1 | Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung | As |
| AP3 | 0371.3.041 | L2 | Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus | As |
| AP3 | 0371.3.042 | L3 | Seeufergebiet | As |
| AP3 | 0371.3.043 | L4 | Flussufer | As |
| AP3 | 0371.3.044 | L5 | Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung | As |
| AP3 | 0371.3.045 | L6 | Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiet | As |
| AP3 | 0371.3.046 | L7 | Ökologische Landschaftsentwicklung | As |
| AP3 | 0371.3.047 | L10 | Windenergie | As |
| AP3 | 0371.3.001 | NM-VM-1 | Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität | Av |
| AP3 | 0371.3.002 | NM-VM-2 | Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast | Av |
| AP3 | 0371.3.007 | ÖV-W-1 | ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/Bienne | Av |
| AP3 | 0371.3.008 | ÖV-Str-1 | Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Weiterentwicklung Busangebot | Av |
| AP3 | 0371.3.018 | NM-PP-1 | Parkierungsangebote / Parkieurungsstandorte | Av |
| **Mesures A** | | | | |
| AP3 | 0371.3.021 | LV-N-2 | Oberer Quai | A |
| AP3 | 0371.3P.053 | | Paket LV A-Liste | A |
| AP3 | 0371.3P.054 | | Paket Aufw. Str. A-Liste | A |
| **Mesures B** | | | | |
| AP3 | 0371.3.025 | LV-N-6 | Bahnhofstrasse Biel | B |
| AP3 | 0371.3.028 | LV-N-8 | Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord | B |
| AP3 | 0371.3.055 | | Paket LV-B-Liste | B |
| AP3 | 0371.3.057 | | Paket Aufw. Str. B-Liste | B |
| AP3 | 0371.3.009 | ÖV-Str-2 | Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung | B |
| AP3 | 0371.3.015 | NM-VM-3 | Verkehrsmanagement Agglomeration Biel | B |
| AP3 | 0371.3.056 | | Paket VM B-Liste | B |

# 4 Aperçu des mesures du PA 4e génération

**Priorité** Horizon de mise en œuvre **:** A = 2024 à 2027, B = 2028 à 2031, C = dès 2032
**ÉC** État de coordination: IP = Information préalable, CC = Coordination en cours, CR = Coordination réglée
**Coûts** **en millions de fr.**

## Mesures «Paysage»

| N° | Titre | Priorité | ÉC | Page |
|---|---|---|---|---|
| L-Gr.2 | Lyss, parc municipal | As | CR | 15 |
| L-Gr.3 | Brügg, parc de la rive et «Erlenpark» | As | CR | 17 |
| L-Gr.3.1 | Tronçon 1, centrale hydraulique aux jardins familiaux | As | CR | 19 |
| L-Gr.3.2 | Tronçon 2, le long des jardins familiaux | As | CR | 19 |
| L-Gr.3.3 | Tronçon 3, parc de la rive / «Erlenpark» | As | CR | 20 |
| L-Ü.1 | Zone des rives du lac, agglomération | As | CR | 21 |
| L-Ü.3 | Revalorisation du paysage, agglomération | As | CR | 23 |
| L-Ü.4 | Réseau d'espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss | As | CR | 25 |
| L-Ü.5 | Revalorisation des ouvrages historiques dans le Jura | As | CR | 27 |
| L-Ü.6 | Développement écologique du paysage | As | CR | 28 |

## Mesures «Milieu bâti»

| N° | Titre | Priorité | ÉC | Page |
|---|---|---|---|---|
| S-UV.1 | Zones de restructuration et de densification, agglomération | | | 31 |
| S-UV.1.1 | Bienne, Rue du Breuil | avant 2024 | CR | 33 |
| S-UV.1.2 | Bienne, Gurzelen | As | CR | 33 |
| S-UV.1.3 | Bienne, Place de la Croix nord | avant 2024 | CR | 34 |
| S-UV.1.4 | Bienne, Tréfileries, Gorges du Taubenloch | As | CR | 34 |
| S-UV.1.5 | Bienne, Aire Heuer | As | CR | 35 |
| S-UV.1.6 | Bienne, Chemin Isabelle | As | CR | 35 |
| S-UV.1.7 | Bienne, Rue Jakob sud | avant 2024 | CR | 36 |
| S-UV.1.8 | Bienne, Centre de quartier Geyisried | As | CR | 36 |
| S-UV.1.9 | Bienne, Pré-Wildermeth | As | CR | 37 |
| S-UV.1.10 | Bienne, Gare de Mâche | Bs | CR | 38 |
| S-UV.1.11 | Brügg, Ile de Brügg / Neubrück | avant 2024 | CR | 38 |
| S-UV.1.12 | Lyss, Aire Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse | avant 2024 | CR | 39 |
| S-UV.1.13 | Lyss, Kambly-Areal | avant 2024 | CR | 39 |
| S-UV.1.14 | Lyss, Mühleplatz | avant 2024 | CR | 40 |
| S-UV.1.15 | Lyss, Seeland-Center | avant 2024 | CR | 40 |
| S-UV.1.16 | Lyss, Stegmatt | avant 2024 | CR | 40 |
| S-UV.1.17 | Lyss, Bahnhofstrasse | As | CR | 41 |
| S-UV.1.18 | Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse | As | CR | 41 |
| S-UV.1.19 | Lyss, site des casernes et de l'arsenal | Bs | CR | 42 |

| N° | Titre | Priorité | ÉC | Page |
|---|---|---|---|---|
| S-UV.1.20 | Lyss, Nutrexareal Busswil | Bs | CR | 42 |
| S-UV.1.21 | Lyss, Viehmarktplatz | Bs | CR | 43 |
| S-UV.1.22 | Nidau, gare | As | CR | 43 |
| S-UV.1.23 | Nidau, Hauptstrasse sud | As | CR | 43 |
| S-UV.1.24 | Perles, zone de la gare | Bs | CR | 44 |
| S-UV.1.25 | Lyss, zone de la Hauptstrasse | As | CR | 44 |
| S-SW.1 | Pôles d'habitation régionaux, agglomération | | | 45 |
| S-SW.1.2 | Bienne, Scierie | As | CR | 47 |
| S-SW.1.3 | Bienne, Évêché ouest | Bs | CR | 47 |
| S-SW.1.4 | Bienne, Évêché Est | Bs | CR | 47 |
| S-SW.1.5 | Ipsach, Schürlirain | avant 2024 | CR | 48 |
| S-SW.1.7 | Nidau, AGGLOlac | Bs | CR | 49 |
| S-SW.1.8 | Orpund, Römerareal | Bs | CR | 49 |
| S-SW.1.9 | Péry-La Heutte, Champs l'Allemand | Bs | CR | 50 |
| S-SA.1 | Pôles d'emplois régionaux, agglomération | | | 51 |
| S-SA.1.1 | Biel, PDE Champs-de-Boujean | Tâche permanente | CR | 53 |
| S-SA.1.2 | Biel, PDE Masterplan de la gare | Tâche permanente | CR | 53 |
| S-SA.1.3 | Brügg, Marais-de-Brügg | Tâche permanente | CR | 54 |
| S-SA.1.4 | Lyss, PDE de la gare | Tâche permanente | CR | 54 |
| S-SA.1.5 | Lyss, PDE Grien sud | Tâche permanente | CR | 55 |
| S-SA.1.6 | Studen, PDE Studengrien | Tâche permanente | CR | 55 |
| S-VW.3 | Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Habitat», agglomération (horizons A et B) | | | 56 |
| S-VW.3.1 | Perles, centre de Perles – Chlösterlimatte | Bs | CR | 58 |
| S-VA.3 | Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Emplois», agglomération (horizons A et B) | | | 59 |
| S-VA.3.1 | Orpond, Löörezälgli | As | CR | 61 |

## Mesures «Transports»


| N° | Titre | Priorité | ÉC | Coûts | Page |
|---|---|---|---|---|---|
| | **Transports publics** | | | | |
| ÖV-Ort.1 | Bienne-Ipsach, extension à double voie par tronçons | C | CC | – | 63 |
| ÖV-Ort.2 | Examen du tram régional, option de nouvel axe TP dans l'agglomération biennoise | AvE | CC | 0.2 | 65 |
| ÖV-Str.2 | Évilard, place de manœuvre pour le bus local Macolin-Évilard | A | CR | 0.6 | 66 |
| ÖV-Str.3 | Bienne, arrêts TP sur chaussée pour prioriser les bus | A | CR | 3.7 | 68 |
| ÖV-Ü.1 | Études visant à améliorer la desserte TP, agglomération | AvE | CR | 0.2 | 70 |
| ÖV-E.1 * | Bienne, électrification des lignes de bus 2 et 5 | A | CC | 9.6 | 72 |
| ÖV-E.2 | Bienne, électrification des lignes de bus 6 et 8 | B | CC | 17.4 | 74 |
| | **Mobilité combinée** | | | | |
| KM-B.4 | Développement de l'offre «Bikesharing» au cœur de l'agglomération | AvE | CR | 0.1 | 76 |
| KM-Mu.3 | Lyss, réaménagement de la place de la Gare | A | CR | 2.5 | 78 |
| KM-Mu.4 | Brügg, coordination globale de la gare de Brügg | AvE | CR | 0.1 | 81 |
| KM-Mu.5 | Bienne, coordination globale de la gare de Bienne | AvE | CR | 0.4 | 83 |
| KM-Mu.6 | Bienne, réaménagement de la place de la Gare, 1re étape | B | CR | 15.0 | 85 |
| KM-Mu.7 | Nidau, coordination globale de la gare de Nidau | AvE | CR | 0.1 | 88 |
| | **Mobilité douce** | | | | |
| LV-Ü.1 | Séries de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Mobilité douce», horizon A | | | | 90 |
| LV-Ü.1.2 | Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: développement des pistes cyclables entre Morenges et Gerolfingen | A | CR | 1.5 | 92 |
| LV-Ü.1.4 | Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne. Passerelle du Bois-Couchant enjambant la Suze | A | CR | 1.2 | 93 |
| LV-Ü.1.5 | Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne: nouvelle construction Rue des Jardins (Rue des Prés – Rue de Madretsch) | A | CR | 1.6 | 94 |
| LV-Ü.1.6 | Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne: liaison barrage Hauser | A | CR | 1.5 | 95 |
| LV-Ü.1.7 | Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon des chemins de campagne Weiermatt, Ipsach» | A | CR | 0.32 | 96 |
| LV-Ü.1.8 | Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Débouché du chemin de campagne Weienmatt – Beundenring» | A | CR | 0.1 | 97 |
| LV-Ü.1.9 | Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Pont sur le canal Dr.-Schneider-Strasse (du Herrenmoosweg au Balainenweg) | A | CR | 0.05 | 98 |
| LV-Ü.1.10 | Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Débouché Dr.-Schneider-Str. dans la rue d'Aarberg | A | CR | 0.11 | 99 |
| LV-Ü.1.11 | Liaison cycliste Brügg-Bienne: lacune du réseau, aire Notz AG | A | CR | 0.1 | 100 |
| LV-Ü.1.12 | Liaison cycliste Brügg-Bienne: lacune du réseau au nord près de l'échangeur de l'A5 à Brügg | A | CR | 0.4 | 101 |
| LV-Ü.1.13 | Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables Bienne: extension du chemin des Sureaux entre le barrage Hauser et la rue du Jura | A | CR | 1.5 | 102 |
| LV-Ü.1.14 | Brügg, nouvelle chemin pédestre et cycliste entre la gare de Brügg et le Centre hospitalier régional | A | CR | 1.7 | 103 |
| LV-Ü.1.16 | Liaison cycliste La Neuveville-Bienne, tronçon «La Neuveville-Gléresse» | A | CR | 3.0 | 104 |
| LV-Ü.1.17 | Liaison cycliste Bienne-Évilard | A | CC | 0.5 | 105 |

| N° | Titre | Priorité | ÉC | Coûts | Page |
|---|---|---|---|---|---|
| LV-Ü.2 | Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Mobilité douce», horizon B | | | | 106 |
| LV-Ü.2.1 | Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: mesures d'amélioration de la sécurité routière pour le trafic cycliste | B | CR | 2.0 | 108 |
| LV-Ü.2.2 | Liaison cycliste Belmont-Nidau | B | CC | 1.5 | 109 |
| LV-Ü.2.5 | Nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes visant à combler la lacune de réseau entre Nidau et Port t | B | CC | 2.0 | 110 |
| LV-Ü.2.6 | Nidau, extension de la passerelle pour piétons et cyclistes enjambant la Thielle | B | CC | 0.5 | 111 |
| LV-Ü.2.10 | Réduction de la vitesse sur la Dotzigenstrasse, Dotzigen-Scheuren | B | CC | 0.5 | 112 |
| LV-Ü.2.11 | Safnern, comblement de la lacune de réseau sur l'itinéraire de confort | B | CC | 0.5 | 113 |
| LV-Ü.2.12 | Bienne, renforcement du parcage des vélos au sud de la gare | B | CR | 3.0 | 114 |
| LV-Ü.5 | Bienne, liaison chemin du Champ-du-Moulin – sud de la gare (passerelle via rue Alfred-Aebi et rue de Morat) | B | CC | 9.5 | 115 |
| LV-Ü.6 | Lyss, passage sous-voies au nord de la gare | A | CC | 8.0 | 117 |
| LV-Ü.9 | Brügg, lacune du réseau, traversée T6 | A | CR | 6.5 | 119 |
| LV-Ü.10 | Brügg, passerelle pour piétons et cyclistes enjambant le canal Nidau-Büren | B | CC | 7.0 | 121 |
| LV-Ü.11 | Organe de coordination régional «Trafic cycliste» | AvE | CR | 0.2 | 123 |
| LV-Ü.12 | Concept de signalisation et de communication pour les itinéraires cyclables | BvE | CR | 0.1 | 124 |
| | **Trafic individuel motorisé** | | | | |
| MIV-Auf.1 * | Studen-Worben, valorisation de la traversée des localités | A | CR | 7.0 | 125 |
| MIV-Auf.2 | Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Valorisation / sécurité dans l'espaces routier, horizon A | | | 24.0 | 127 |
| MIV-Auf.2.1 | Lyss, Industriering (ceinture industrielle) | A | CR | 1.0 | 128 |
| MIV-Auf.2.2 | Lyss, Aarbergstrasse | A | CR | 1.5 | 129 |
| MIV-Auf.2.3 | Bienne, rue M.-Chipot et rue J.-Aberli | A | CR | 4.0 | 130 |
| MIV-Auf.2.4 | Lyss, espace routier le long du cours d'eau Lyssbach | A | CR | 1.5 | 131 |
| MIV-Auf.2.5 | Bienne, rue de l'Allée, tronçon nord | A | CR | 1.5 | 132 |
| MIV-Auf.2.6 | Lyss, rue de la gare à Busswil | A | CR | 1.2 | 133 |
| MIV-Auf.2.7 | Bienne, rue Georg-Friedrich-Heilmann, tronçon «Rue Bubenberg – rue de Boujean» | A | CR | 4.0 | 134 |
| MIV-Auf.2.8 | Bienne, rue de Madretsch, tronçon «Chemin Albert-Galeer – place du Breuil» | A | CR | 5.0 | 135 |
| MIV-Auf.2.9 | Evilard, place de la Mairie et parc | A | CR | 1.6 | 136 |
| MIV-Auf.2.10 | Evilard, Chemin des Ages et Parc panoramique | A | CR | 0.9 | 137 |
| MIV-Auf.2.11 | Bienne, place J.-J.-Rousseau | A | CC | 3.0 | 138 |
| MIV-Auf.2.12 | Nidau, Zihlstrasse | A | CR | 1.4 | 139 |
| MIV-Auf.2.13 | Nidau, Dr.-Schneider-Strasse | A | CR | 2.0 | 140 |
| MIV-Auf.2.14 | Nidau, Gurnigel-, Kelten- et Guglerstrasse | A | CR | 1.6 | 141 |
| MIV-Auf.2.15 | Nidau, traverse de la localité | A | CR | 3.5 | 142 |
| MIV-Auf.2.16 | Nidau, modération du trafic dans le quartier Hofmatten - Lyssstrasse | A | CR | 1.2 | 143 |
| MIV-Auf.2.18 | Bienne, place de la Croix, partie 2 | A | CR | 4.9 | 144 |
| MIV-Auf.2.19 | Bienne, place de la Thielle | A | CC | 0.8 | 145 |

| N° | Titre | Priorité | ÉC | Coûts | Page |
|---|---|---|---|---|---|
| MIV-Auf.2.20 | Bienne, route de Neuchâtel, tronçon Prés-de-la-Rive | A | CR | 3.0 | 146 |
| MIV-Auf.2.21 | Bienne, route de Neuchâtel, tronçon Vigneules | A | CC | 4.5 | 148 |
| MIV-Auf.2.22 | Bienne, route de Brügg et chemin de la Paix | A | CR | 3.2 | 150 |
| MIV-Auf.4 | Bienne, réaménagement du quai du Bas, tronçon «place Centrale - rue de l'Hôpital» | A | CR | 7.0 | 151 |
| MIV-Auf.5 | Bienne, réaménagement de la rue de la Gare, partie basse | B | CR | 9.5 | 153 |
| MIV-Auf.6 | Bienne/Nidau, CEA route de Berne * | A | CC | 6.0 | 155 |
| MIV-Auf.7 | Bienne, complément et extension de la modération du trafic à Mâche | A | CR | 6.0 | 157 |
| MIV-Auf.8 | Bienne, réaménagement de la rue de Boujean, tronçon «rue du Faucon – rue Gutenberg» | A | CR | 6.0 | 159 |
| MIV-Auf.9 | Bienne, réaménagement de la rue de Mâche, tronçon «Arrêt de bus Piaso – Rue du Moulin» | A | CR | 8.5 | 161 |
| MIV-Auf.10 | Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Revalorisation / sécurité de l'espace routier», horizon B | | CR | | 163 |
| MIV-Auf.10.1 | Lyss, réaménagement de la place du Marché aux bestiaux «Viehmarktplatz» | B | CR | 2.0 | 165 |
| MIV-Auf.10.2 | Lyss, Industriering (ceinture industrielle) | B | CR | 1.0 | 167 |
| MIV-E.3 | A6 Bienne-Berne, déplacement et extension de la jonction de Studen (étude d'opportunité) | AvE | CC | 0.1 | 168 |
| MIV-U.1 | Contournement de Bienne par l'A5, raccordement de la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port) et solution à long terme | AvE | CR | 0.5 | 170 |
| MIV-Ü.1 | Gestion des points noirs (Black Spot Management, BSM) dans l'agglomération | Tâche permanente | CR | | 172 |
| | **Mobilité axée sur la demande** | | | | |
| NM-W.1 | Gestion de la mobilité, agglomération biennoise | AvE | CR | 0.05 | 177 |
| NM-W.2 | Monitoring du trafic, agglomération biennoise | AvE | CR | 0.2 | 178 |
| NM-VM.1 | Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Gestion du trafic», horizon A | | | | 179 |
| NM-VM.1.1 | GT Bienne-Est | A | CC | 5.0 | 181 |
| NM-VM.1.2 | GT Axe Ouest Bienne-Nidau-Brügg | A | CC | 5.0 | 181 |
| NM-VM.2 | Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Gestion du trafic», horizon B | | | | 182 |
| NM-VM.2.1 | GT Bienne-centre | B | CC | 2.8 | 184 |
| NM-VM.2.2 | GT Ipsach-Nidau-Port | B | CC | 3.1 | 184 |
| NM-VM.3 | Bienne, extension du système de guidage des parkings | A | CR | 5.0 | 185 |

* Début anticipé des travaux: pour des mesures avec début de travaux avant la signature du contrat de prestations et de la convention de financement, une demande de début des travaux anticipée doit être présentée auprès de l'OFROU. Le droit au cofinancement expire dans le cas contraire.

## Mesures de la planification nationale

| N° | Titre | Page |
|---|---|---|
| MIV-E.4 | N16 Jonction Bienne (-nord) | 188 |
| MIV-U.2 | A5 Tunnel de Douanne | 189 |

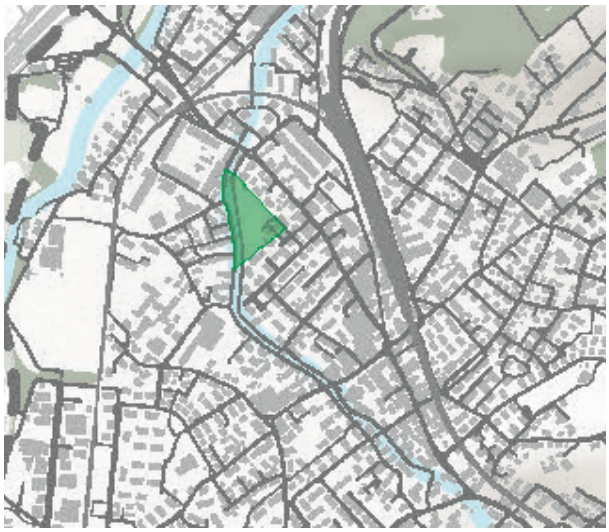
# 5 Fiches de mesures PA 4e génération

**Mesures «Paysage»**

## Lyss, parc municipal

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.L-Gr.2 | 0371.3.042 | 4e génération | As |
| **Ancien nº** | **Remplace la mesure** | **Commune** | |
| – | – | Lyss | |

Carte:



Plan directeur urbanistique «Centre de Lyss» (commune de Lyss, état mai 2020)

**Description de la mesure**

Réaménagement du manège (pelouse) en un parc public et espace vert (parc municipal) avec diverses possibilités d'utilisation pour toutes les catégories de la population, intégration d'installations de jeux et sportives, et une végétation et conception régulant le climat.

**Opportunité**

Lien avec la vision d'avenir:
- Des espaces libres et verts le long des plans d'eau dans l'espace urbain

Lien avec le besoin d'agir:
- Garantir et valorisation des espaces libres et verts dans la zone d'habitation

Lien avec la stratégie partielle «Urbanisation et paysage»:
- Améliorer l'offre d'espaces libres et verts dans la zone d'habitation
- Utiliser les potentiels des rives du lac et de la rivière pour la nature et la détente
- Intégrer des espaces libres et verts dans le réseau de chemins pédestres

**Profit**

Les espaces verts de la zone d'habitation servent à la détente de proximité des zones résidentielles et contribuent à la compatibilité du développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2). La qualité de l'espace vert et libre sera améliorée, la biodiversité renforcée et le trafic de loisirs dans les espaces de loisirs plus éloignés sera réduit (WK 4).

**Coûts (en millions de fr.)**

1.5

**Répartition des coûts**

Pas pertinent

**État de la planification**

La mesure a force obligatoire pour les autorités dans le Plan directeur urbanistique «Centre Lyss».

| Étapes de mise en œuvre | Délais |
|---|---|
| Concept d'affectation et conception | 31.12.2022 |
| Projet/crédit | 31.12.2024 |
| Début des travaux | 31.12.2025 |
| Mise en service | 31.12.2026 |

**Responsabilité**

Commune

**Autres acteurs**

Propriétaires fonciers; groupes d'utilisateurs; Gemeindeverband Lyssbach; riverains; OPC-AIC III

| État de la coordination | Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination réglée | – |

Besoin de coordination, dépendances

–

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

- La mesure est coordonnée avec la revalorisation de l'espace routier le long du Lyssbach (TIM-Auf.2.4).

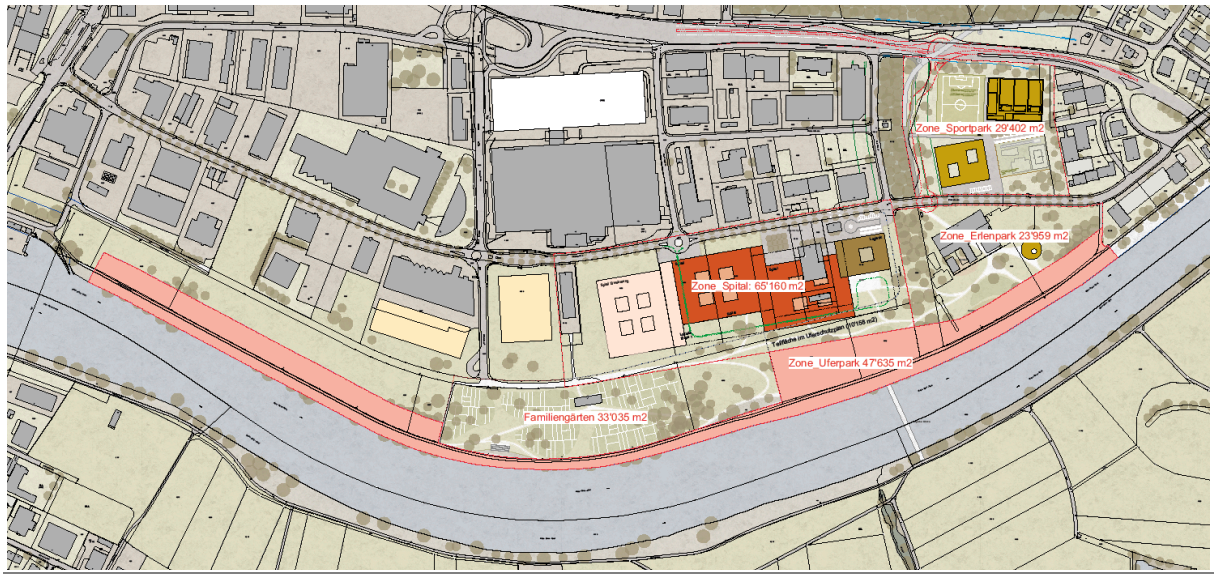
Documents, bases

- Commune de Lyss, Plan directeur urbanistique «Centre Lyss», mesure S13, état 2020
- Commune de Lyss, Plan directeur «Transports Lyss», 2012

## Brügg, parc de la rive et «Erlenpark»

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.L-Gr.3 | – | 4e génération | As |
| Ancien no | | Catégorie | |
| – | | L-Gr Espaces verts marquants pour le milieu bâti | |

Carte:




Description de la mesure

Création d'un parc riverain le long du canal Nidau-Büren avec les caractéristiques suivantes:

Tronçon 1: centrale hydraulique aux jardins familiaux
- Régénération du canal Nidau-Büren (projet de revitalisation)
- Création et conservation de structures de prairies riches en espèces et de sites humides alternés grâce à des zones d'infiltration

Tronçon 2: le long des jardins familiaux
- Régénération du canal Nidau-Büren
- Mise en valeur des structures dans le domaine des talus et riverain
- Aménager des jardins familiaux existants de manière continue et communautaire

Tronçon 3: parc riverain/Erlenpark
- Mesure dans le sens de la Loi sur les rives des lacs et rivières
- Zone riveraine accessible avec des berges plates et des gradins le long de l'Aar
- Des pelouses, chemins et places comme éléments du parc

Le parc riverain fait partie de la chaîne de rang supérieur d'espace libre le long du canal Nidau-Büren entre le lac de Bienne et le Häftli (Vieille Aar). Le projet de passerelle pour piétons et cyclistes par-dessus le canal Nidau-Büren (LV-Ü.10) améliore l'accessibilité et relie les deux rives.

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Des espaces libres et vers le long des eaux dans l'espace urbain
- Des eaux en tant qu'axes de connexion et refuges de la biodiversité

Lien avec le besoin d'agir:
- Garantir et valorisation les rives du lac et de la rivière en tant qu'espaces naturels et zones de détente
- Augmenter la biodiversité et la qualité du paysage

Lien avec la stratégie partielle:
- Améliorer l'offre d'espaces libres et verts dans la zone d'habitation

Profit

Les espaces verts de la zone d'habitation servent à la détente de proximité des résidences et contribuent à la compatibilité du développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2). La qualité de l'espace vert et libre sera améliorée, la biodiversité renforcée et le trafic de loisirs dans les espaces de loisirs plus éloignés sera réduit (WK 4).

- Utiliser les potentiels des rives du lac et de la rivière pour la nature et la détente
  - Intégrer des espaces verts et libres dans le réseau de chemins pédestres

| Coûts (en millions de fr.) | Répartition des coûts |
|---|---|
| 9.0 | Confédération; Canton; Fonds écologique BKW; Energie Service Bienne; commune |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** |
| Tronçons 1 et 2: AWA<br>Tronçon 3: commune | |

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

- Landschaftliche Aufwertung – Agglomeration (L-Ü3)
- Réseau des espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss (L-Ü.4)
- Pool régional de mesures de remplacement écologique (L-Ü.6)
- Brügg, passerelle pour piétons et cyclistes enjambant le canal Nidau-Büren (LV-Ü.10)

Documents, bases

- Commune Brügg/Centre hospitalier Bienne S.A., étude de faisabilité Concept de développement et d'espace ouvert pour la nouvelle construction du Centre hospitalier de Bienne à Brügg (2020)

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.L-Gr.3.1 | – | – | – | **Brügg** | | | **Tronçon 1, centrale hydraulique aux jardins familiaux** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Étude de faisabilité 2020 | | | Concours pour la conception de l'espace libre<br>Modification du Plan de zones<br>Adaptation des Plans de protection des rives selon LRLR<br>Plan d'aménagement des eaux; Plans de quartier:<br>Projet d'aménagement des eaux<br>Réalisation | | | | 2021 – 2022<br>2023<br>2023<br><br><br>dès 2024 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Pas pertinent | Pas pertinent | C | 30.7 | - | 30.7 | Coordination réglée | Archéologie; des conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou des préoccupations de protection doivent être clarifiés au cas par cas | |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.L-Gr.3.2 | – | – | – | **Brügg** | | | **Tronçon 2, le long des jardins familiaux** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Étude de faisabilité 2020 | | | Concours pour la conception de l'espace libre<br>Plan d'aménagement des eaux; Plans de quartier<br>Projet d'aménagement des eaux<br>Réalisation | | | | 2021 – 2022<br>dès 2023<br><br>dès 2024 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Pas pertinent | Pas pertinent | C | 5.3 | - | 5.3 | Coordination réglée | Archéologie; des conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou des préoccupations de protection doivent être clarifiés au cas par cas | |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.L-Gr.3.3 | – | – | – | **Brügg** | | | **Tronçon 3, parc riverain/Erlenpark** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Étude de faisabilité 2020 | | | Concours pour la conception de l'espace libre<br>Plans de quartier, ZPO Marais-de Brügg<br>Réalisation | | | | 2021 – 2022<br>dès 2023<br>dès 2024 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Pas pertinent | Pas pertinent | C | 3.5 | | | | Coordination réglée | Archéologie; des conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou des préoccupations de protection doivent être clarifiés au cas par cas |

## Zone des rives du lac, agglomération

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.L-Ü.1 | 0371.3.042 | 4e génération | A |
| Ancien no | Remplace la mesure | Commune | |
| L3 | | Gléresse; Douanne-Daucher; Bienne; Nidau; Ipsach; Sutz-Lattrigen; Morenges; Täuffelen; Hagneck | |

Description de la mesure

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

Mise en oeuvre:
1. La mise en valeur des rives du lac est reconnue en tant que tâche conjointe des communes riveraines.

2. Une planification-cadre conceptuelle est établie en tenant compte des consignes des plans de rives du lac entrés en force. Celle-ci contient:
- La formulation des caractéristiques des espaces partiels spécifiques et des conditions d'aménagement des espaces libres.
- La détermination des points forts fonctionnels (affectations concentrées pour la détente, installations touristiques)
- La détermination des secteurs de régénération et de revitalisation stratégique selon la Loi révisée sur la protection des eaux
- La détermination des équipements (dispositifs induits, infrastructures de base)
- Principes de matérialisation des impacts dus aux constructions
- Principes de desserte et de places de stationnement
- Principes de répartition des coûts pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien.

3. Le secteur Daucher-Bienne–Nidau–Ipsach est une priorité absolue.

| Opportunité | Profit |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Berges préservées avec des fonctions écologiques renforcées<br>- Zones de détente de proximité accessibles et liées au milieu bâti avec des chemins pédestres et des pistes cyclables<br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Sécuriser et mettre en valeur de manière supracommunale les rives du lac en tant qu'espaces naturels et zones de détente<br>- Augmenter la biodiversité et la qualité du paysage<br>Lien avec la stratégie partielle:<br>- Exploiter les potentiels des rives du lac pour la nature et de détente de proximité<br>- Encourager le développement écologique du paysage<br>- Améliorer l'accès aux espaces paysagers et de détente | - Conservation des espaces naturels et paysagers marquants<br>- Création et mise en valeur des espaces verts dans le du milieu bâti et ses abords<br>- Amélioration de la qualité du milieu bâti<br>- Bon accès aux zones de détente de proximité<br>Suppression du trafic par des espaces de détente proches du milieu bâti |

| Coûts (en millions de fr.) | Répartition des coûts |
|---|---|
| inconnus | Canton; communes |

| État de la planification | Étapes de mise en œuvre | Délais |
|---|---|---|
| Pour la baie du lac de Bienne, il existe un état des lieux et une analyse du besoin d'agir (Plan directeur, 1re phase). Les travaux sont suspendus jusqu'à la décision concernant la réalisation du développement urbain AGGLOlac. | Concept d'affectation, d'aménagement et mise en valeur pour la zone des rives du lac | 2021 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Région | OACOT; OPC; OAN; OED; communes; organisations (Action paysage Bienne-Seeland) |
| État de la coordination | Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale |
| Coordination réglée | |

Besoin de coordination, dépendances

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

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

- Réseau des espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss (L-Ü.4)
- Pool régional de mesures de remplacement écologique (L-Ü.6)

Documents, bases

- Canton de Berne: concept de développement des eaux du canton de Berne - GEKOBE.2014, planifications stratégiques selon LEaux/OEaux, planification de la revitalisation 2016-2035 (2014)
- seeland.biel/bienne: Plan directeur de la baie du lac de Bienne, 1re phase (2012)
- Plans communaux de protection des rives
- Plan directeur cantonal des rives du lac

## Revalorisation du paysage, agglomération

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.L-Ü.3 | 0371.3.043 | 4e génération | A |
| Ancien no | Remplace mesure | Commune | |
| L4 | | | |

Description de la mesure

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

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

2. La revalorisation des rives des cours d'eau est reconnue en tant que tâche à traiter conjointement. Les cours d'eau suivants font l'objet des efforts:
- Suze (Reuchenette – Rondchâtel – Frinvillier – Gorges du Taubenloch)
- Suze, y c. bras secondaires à Bienne (ne concerne que Bienne)
- Thielle
- Canal Nidau-Büren
- Leugene
- Lyssbach
- Vieille Aar

3. Une planification-cadre conceptuelle est établie pour chaque cours d'eau en tenant compte des consignes des plans de rives du lac entrés en force. Celle-ci contient:
- La formulation des caractéristiques des espaces partiels spécifiques et des conditions d'aménagement des espaces libres en tenant compte de la fonction hydrologique des cours d'eau.
- La détermination des points forts fonctionnels (affectations concentrées sur la détente, installations touristiques)
- Les itinéraires pédestres et cyclables
- La détermination des secteurs de régénération et la revitalisation stratégique selon la Loi révisée sur la protection des eaux
- La détermination des équipements (dispositifs induits, infrastructure de base)
- Des principes de matérialisation des impacts dus aux constructions
- Des principes en termes de desserte et de places de stationnement
- Des principes de répartition des coûts pour la réalisation, l'exploitation et l'entretien.

Opportunité

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

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

Profit

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

Suppression du trafic par des espaces de détente proches du milieu bâti

- Augmenter la biodiversité et la qualité du paysage

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

| Coûts (en millions de fr.) | Répartition des coûts | |
|---|---|---|
| | Canton; communes | |
| **État de la planification** | **Étapes de mise en œuvre** | **Délais** |
| | Concepts d'affectation, d'aménagement et mise en valeur | 2027 |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** | |
| Région | OACOT; OPC; OAN; OED; communes; organisations (LOS, Action paysage Bienne-Seeland) | |
| **État de la coordination** | **Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale** | |
| Coordination réglée | | |

**Besoin de coordination, dépendances**
- Archéologie
- Des conflits d'intérêts avec d'autres affectations ou préoccupations de protection doivent être clarifiés au cas par cas.

**Référence et délimitation par rapport aux autres mesures**
- Réseau des espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss (L-Ü.4)

**Documents, bases**
- Canton de Berne: concept de développement des eaux du canton de Berne - GEKOBE.2014, planifications stratégiques selon LEaux/OEaux, planification de la revitalisation 2016-2035 (2014)
- seeland.biel/bienne: concept de détente de proximité et paysager le long du canal Nidau-Büren (septembre 2007)

## Réseau des espaces libres de l'agglomération Bienne/Lyss

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.L-Ü.4 | | 4e génération | A |
| Ancien no | Remplace la mesure | Commune | |
| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | |

Description de la mesure

Objectif:
- Création d'un réseau d'espaces libres attrayants d'un seul tenant et faciles d'accès.
- Développement du réseau des espaces libres en tant qu'espaces d'affectation importants et autonomes au sein de l'agglomération.
- Garantie des objectifs écologiques, entre autres de la législation sur la protection de la nature et des eaux.

Mise en œuvre:
Création d'une vue d'ensemble des espaces libres de l'agglomération (rives du lac, rives des cours d'eau, espaces verts) avec les contenus suivants:
- Identification des espaces libres régionaux, communaux et locaux importants
- ~~Besoins et groupes d'affectation actuels et futurs~~
- ~~Fonctions et qualités visées des espaces libres~~
- ~~Transitions vers les zones d'habitation et vers d'autres agglomérations~~
- Connexion vers un réseau d'espaces libres proches du lieu de résidence et facilement accessibles
- ~~Desserte et accessibilité, orientation des visiteurs et visiteuses~~
- Identification des secteurs déficitaires

Mise en œuvre :
1. Vue d'ensemble et principes régionaux
2. Concepts et mesures communaux

| Opportunité | Profit |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Réseau d'espaces libres et verts avec une qualité de séjour élevée dans l'espace urbain<br>- Zones de détente de proximité accessibles et liées au milieu bâti avec des chemins pédestres et des pistes cyclables<br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Sécuriser et mettre en valeur les espaces verts urbains marquants supracommunaux<br>- Sécuriser et mettre en valeur de manière supracommunale les rives du lac en tant qu'espaces naturels et zones de détente<br>- Augmenter la biodiversité et la qualité du paysage<br>Lien avec la stratégie partielle:<br>- Améliorer l'offre d'espaces libres et verts dans le milieu bâti<br>- Utiliser les potentiels des rives du lac pour la nature et la détente de proximité<br>- Encourager le développement écologique du paysage<br>- Améliorer l'accès aux espaces paysagers et de détente | - Conservation des espaces naturels et paysagers marquants<br>- Création et mise en valeur des espaces verts dans le milieu bâti et ses abords<br>- Amélioration de la qualité du milieu bâti<br>- Bon accès aux zones de détente de proximité<br>Suppression du trafic par des espaces de détente proches du milieu bâti |

| Coûts (en millions de fr.) | Répartition des coûts |
|---|---|
| | Canton; région; communes |

| État de la planification | Étapes de mise en œuvre | Délais |
|---|---|---|

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

| | |
|---|---|
| En attente | Vue d'ensemble et principes régionaux 31.12.2024 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Vue d'ensemble et principes régionaux : région<br>Concepts et mesures communaux : communes | OACOT; OPC; OAN; OED; communes; organisations |

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

Besoin de coordination, dépendances

–

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

- Zone de la rive du lac – Agglomération (L-Ü.2)
- Mise en valeur du paysage – Agglomération (L-Ü.3)
- Mise en valeur des constructions historiques dans le Jura bernois – Agglomération (L-Ü.5)
- Sites prioritaires de détente / loisirs / tourisme (T-V.1)

Documents, bases

- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021
- Concepts et Plans directeurs des communes

## Revalorisation des ouvrages historiques dans le Jura

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.L-Ü.5 | | 4e génération | A |
| Ancien no | Remplace la mesure | Commune | |
| – | – | Orvin, Péry-La Heutte, Sauge | |

Description de la mesure

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

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

| Opportunité | Profit |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir :<br>- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles.<br>- Paysage jurassien en tant que zone de détente pour les activités de loisires proches de la nature et tourisme doux<br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles variées grâce à des instruments, programmes et coopérations appropriés<br>Lien avec la stratégie partielle:<br>- Conserver et renforcer les caractéristiques paysagères culturelles | - Conservation des terres cultivées régionales typiques.<br>- Augmentation de la qualité de détente du paysage et de son attrait pour le tourisme doux. |

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

| État de la planification | Étapes de mise en œuvre | Délais |
|---|---|---|
| En attente | Inventaire<br>Mise en œuvre | 2024<br>Tâche permanente |

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

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

Besoin de coordination, dépendances

–

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

–

Documents, bases

–

## Développement écologique du paysage

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.L-Ü.6 | 0371.3.046 | 4e génération | A |
| Ancien no | Remplace la mesure | Commune | |
| L7 | | | |

Description de la mesure

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

Mesures et procédure:
1. Élaboration de bases et principes pour une évolution coordonnée du paysage.

2. Organe régional de coordination «Nature et paysage» avec les tâches suivantes:
- Coordination des acteurs dans le domaine de la nature et du paysage
- Coordination, accompagnement et mise en œuvres des tâches régionales et des projets dans le domaine de la nature et du paysage
- Exploitation du pool de mesures de remplacement écologique (PMRE)
- Coordination, élaboration et mise en œuvre des conventions-programmes RPT en termes de biodiversité et de paysage
- Mise en œuvre de l'entretien écologique du paysage
- Information, formation continue et conseils
- Monitoring et contrôle des résultats
- Sensibilisation du public.

3. Soutien et encouragement des mesures suivantes:
- Mesures de mise en œuvre für les secteurs de valorisation selon PCAP et autres secteurs
- Revalorisation des espaces vitaux spécifiques pour des espèces cibles importantes
- Désignation et analyse de couloirs écologiques et déduction des mesures correspondantes
- Mise en œuvre des mesures de revitalisation selon GEKOBE
- Revalorisation des cours d'eau et des rives du lac
- Revalorisation des canaux des marais
- Revalorisation des lisières de forêts
- Encouragement des réserves naturelles communales.

| Opportunité | Profit |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Conservation des caractéristiques paysagères culturelles<br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Encourager la biodiversité et la qualité du paysage par des instruments, programmes et coopérations appropriés<br>Lien avec la stratégie partielle:<br>- Encourager l'évolution écologique du paysage | - Conservation des caractéristiques paysagères culturelles<br>- Entretien et revalorisation écologiques du paysage<br>- Qualité de détente accrue du paysage et de son attrait pour le tourisme doux. |

| Coûts (en millions de fr.) | Répartition des coûts |
|---|---|
| 0.05 par an | Confédération, Canton, région, communes, autres |

| État de la planification | Étapes de mise en œuvre | Délais |
|---|---|---|
| Mise en œuvre | Exploitation de l'Organe de coordination «Nature et paysage» | Tâche permanente |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Région | OACOT; OAN; OFDN; communes; organisations (LOS, Action paysage Bienne-Seeland, Fondation «Biotopverbund Grosses Moos», Pro Natura, Pro Agricultura) |

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

Besoin de coordination, dépendances

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

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

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

Documents, bases

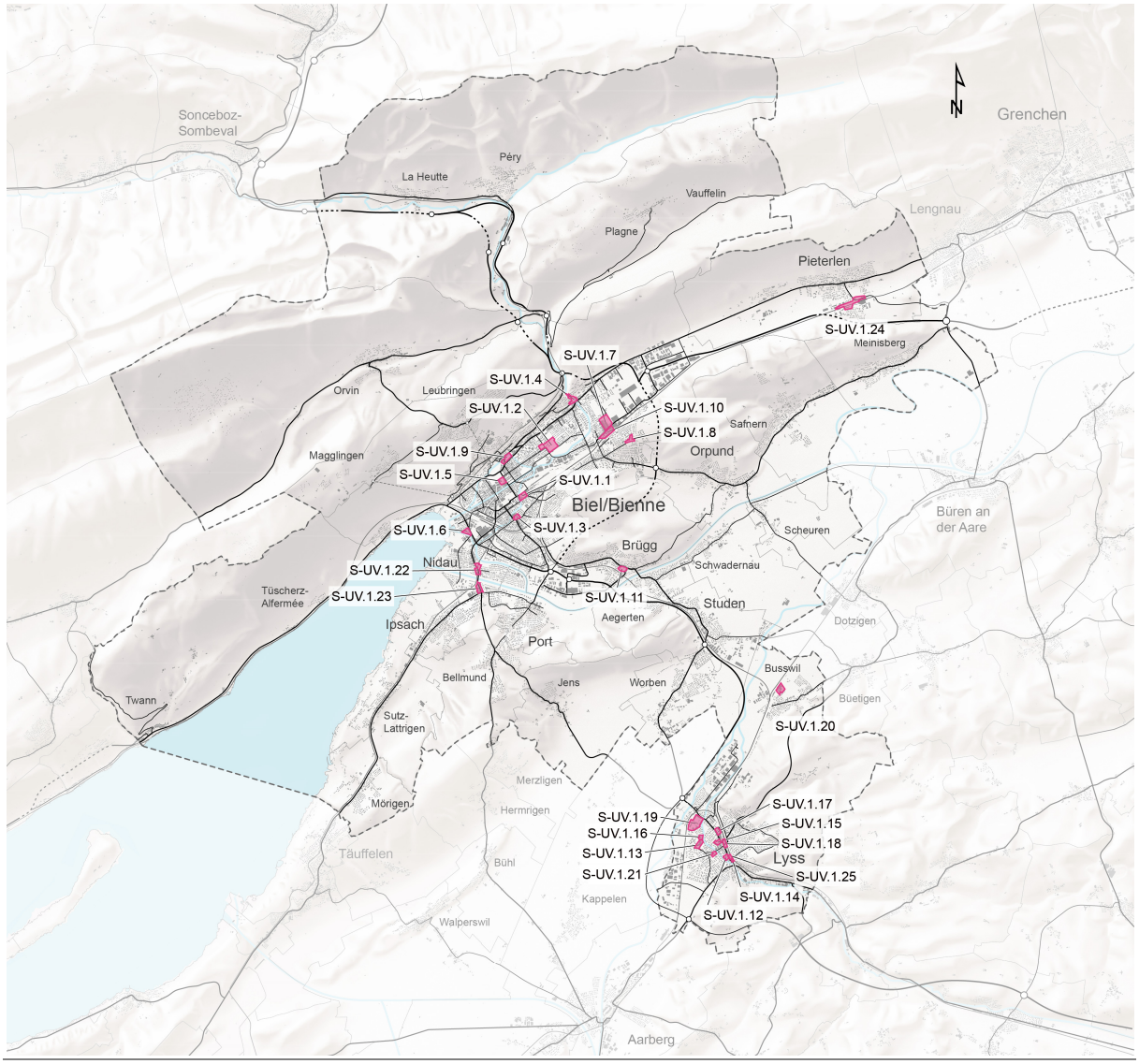
- seeland.biel/bienne Pool régional de mesures de remplacement pour les mesures de remplacement et de compensation écologiques, rapport sur la phase initiale (février 2016)
- seeland.biel/bienne: Plan directeur pour l'ensemble de la région: module de travail R 22: paysage, agriculture, ressources (mars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

## Mesures «Milieu bâti»

## Zones de restructuration et de densification, agglomération

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.S-UV.1 | 0371.3.039 | 4e génération | Voir mesures partielles |
| Ancien nº | | Catégorie | |
| S8 | | S-UV Zone de restructuration et densification | |

Carte:




Description de la mesure

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

Mise en œuvre:
1. Les communes font avancer activement la planification et la réalisation des zones de densification et de restructuration.

2. En collaboration avec les propriétaires fonciers, les communes créent des organisations de projets appropriées et réalisent une procédure garantissant la qualité pour la planification.

3. Les communes garantissent par des prescriptions correspondantes une densité de l'habitat adéquate et une mixité d'affectations, une qualité élevée du milieu bâti et des espaces libres, une desserte optimale pour le trafic piétonnier et cycliste, et une réduction de la production de TIM. Pour des projets de plus de 50 places de stationnement (besoin standard sans réduction), une gestion de

mobilité et de places de stationnement doit être mise en œuvre avec comme objectif de minimiser le volume de trafic TIM.

4. Les communes encouragent la disponibilité des zones de restructuration et de densification par la prise de contact avec des propriétaires fonciers et, si possible, par l'achat de terrains à bâtir.

5. Les communes garantissent une réalisation dans les délais de l'infrastructure publique.

| Fonctionnalité | Affectation |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Espace urbain à affectation dense avec une qualité élevée au cœur de l'agglomération<br>- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération<br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Renforcer l'urbanisation interne et réduire les extensions du milieu bâti<br>- Favoriser les formes de mobilité peu encombrantes et à faible taux d'émissions<br>- Améliorer la qualité du milieu bâti<br>Lien avec la stratégie partielle:<br>- Permettre une densification de haute qualité pour l'habitat et le commerce dans l'espace urbain<br>- Exploiter les potentiels de développement dans la zone d'habitation existante<br>- Renforcer et valoriser les secteurs centraux<br>- Orienter les milieux bâtis avec une mobilité peu encombrante et à faible taux d'émissions<br>- Améliorer la qualité urbanistique et architectonique | La concentration de l'espace résidentiel et des places de travail dans la zone urbaine existante à des endroits bien desservis par les transports publics, encourage le développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2), renforce le système des TP et améliore la répartition modale (WK 1). La densification d'affectation permet de mieux utiliser les infrastructures existantes, réduit l'utilisation des espaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et les paysages (WK 4). |
| Coûts (en millions de fr.) | Répartition des coûts |
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| Responsabilité | Autres acteurs |
| Commune | Propriétaires fonciers; Canton, région |
| Référence et délimitation par rapport aux autres mesures | |
| – | |
| Documents, bases | |
| - Plan directeur 2030 Canton de Berne, fiches de mesures A_06, A_07<br>- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021<br>- Concepts et Plans directeurs des communes | |

| PA 4e génération | | Réalisation avant 2024 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.1 | | | | **Biel/Bienne** | | **Rue du Breuil** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | Délais | |
| Concept urbanistique en cours. Le site, où se trouve encore des terrains en friche à côté de l'usine Mikron, offre un potentiel élevé pour un lotissement mixte de qualité élevée aux plans urbanistique et architectonique. | | | Plan de quartier, réalisation échelonnée | | | 2021 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | B | 1.7 | – | – | Coord. régl. (2021) | – |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.2 | – | – | – | **Biel/Bienne** | | **Gurzelen** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | Délais | |
| Réglementation fondamentale en matière de construction entrée en force. L'ancien stade de football remplacé par la Tissot Arena aux Champs-de-Boujean doit être démoli et faire place à un lotissement de grande qualité projeté selon les principes du développement durable. Il est aussi prévu une nouvelle place publique et l'agrandissement de l'école de la Champagne. | | | Plan de quartier, réalisation échelonnée | | | 2023 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | B | 5.5 | – | – | Coord. régl. (2021) | Archéologie |

| PA 4e génération | | Réalisation avant 2024 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.3 | – | – | – | **Biel/Bienne** | | | **Place de la Croix nord** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Planification-test achevée. Encore beaucoup de potentiel urbanistique dans le secteur sud de l'aire Schnyder, où un lotissement à affectation mixte de qualité doit voir le jour ces prochaines années. Hormis une maison-tour de 14 étages, le secteur situé le long de la rue de Madretsch doit en particulier être revalorisé sur le plan urbanistique. | | | Réalisation | | | | Dès 2022 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | B | 1.0 | – | – | Coord. régl. (2021) | Archéologie | |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.4 | – | – | – | **Biel/Bienne** | | | **Tréfileries, Gorges du Taubenloch** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Concours de projets achevé, procédure d'octroi de permis de construire en cours. Un nouveau lotissement de grande qualité avec hôtel et logements doit voir le jour sur le côté ouest de la Suze. | | | Réalisation | | | | Jusqu'en 2027 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement(ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | B | 1.9 | – | – | Coord. régl. (2021) | Archéologie | |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.5 | – | – | – | **Biel/Bienne** | | | **Aire Heuer** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Un concept urbanistique doit être développé pour ladite aire Heuer pour déterminer comment un lotissement mixte peut être réalisé et l'école Dufour agrandie pourrait être utilisée. En même temps, il s'agit de créer un espace extérieur public de grande qualité, soit comme nouvelle place, soit comme le parc actuel. | | | Chang./Augm. affectation<br>Réalisation | | | | Dès 2025<br>Dès 2027 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | B | 1.4 | – | – | Coord. régl. (2021) | Archéologie | |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.6 | – | – | – | **Biel/Bienne** | | | **Chemin Isabelle** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| En attente.<br>Le but est un renouvellement urbanistique et une revalorisation. | | | Chang./Augm. affectation<br>Plan de quartier<br>Réalisation | | | | Jusqu'en 2022<br>Jusqu'en 2022<br>Dès 2025 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | A / B | 1.4 | – | – | Coord. régl. (2021) | Archéologie | |

| PA 4e génération | | Réalisation avant 2024 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | Lieu |
| BBS.S-UV.1.7 | | | | **Biel/Bienne** | | **Rue Jakob sud** |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | Délais |
| Planification en cours.<br>Un nouveau quartier doit voir le jour dans le secteur de la rue Jakob sud, entre le quartier de Mâche surtout voué à l'habitat et les zones d'activités des Champs-de-Boujean. On projette un lotissement urbain dense avec un parc généreux au centre accessible au public. | | | Chang./Augm. affectation.<br>Plan de quartier<br>Réalisation échelonnée | | | 2020<br>2020<br>Dès 2023 |

| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Capacités de transports disponibles | suffisante | B / C | 4.6 | | | Coord. régl. (2021) | |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | Lieu |
| BBS.S-UV.1.8 | | | | **Biel/Bienne** | | **Centre de quartier Geyisried** |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | Délais |
| En attente.<br>Les parcelles concernées doivent être construites à moyen terme. Hormis un pôle d'habitation, le site doit offrir aussi de la place pour des affectations artisanales, des espaces extérieurs publics et semi-publcis de grande qualité devant contribuer à animer aussi l'endroit. | | | Chang./Augm. affectation<br>Plan de quartier<br>Réalisation échelonnée | | | 2023<br>2023<br>Dès 2027 |

| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Capacités de transports disponibles | suffisante | B | 1.3 | | | Coord. régl. (2021) | |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | Lieu |
| BBS.S-UV.1.9 | – | – | – | **Biel/Bienne** | **Pré-Wilderrmeth** |

| État de la planification | Mise en œuvre | Délais |
|---|---|---|
| Les parcelles entourant le Pré-Wildermeth offrent un potentiel urbanistique élevé comme le montrent les surfaces en friche. Ces parcelles doivent être densifiées à moyen et à long terme avec des constructions de grande qualité et le site revalorisé à proximité immédiate de la Vieille Ville.<br>Un parc doit demeurer en son centre qui, par la tâche des affectations actuelles (places de stationnement, école enfantine) doit de nouveau devenir un espace de de détente de proximité de grande valeur. Aucune intention de construire à ce jour de la part des propriétaires fonciers. | Chang./Augm. affectation<br>Plan de quartier<br>Réalisation | 2020<br>Dès 2025<br>Dès 2025 |

| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Capacités de transports disponibles | suffisante | B | 2.0 | – | – | Coord. régl. (2021) | Archéologie |

| PA 4e génération | | Horizon B (2028-2031) | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | Lieu |
| BBS.S-UV.1.10 | | | | **Biel/Bienne** | | **Gare de Mâche** |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | Délais |
| Le secteur de l'ancienne gare de Mâche n'est plus utilisé que partiellement par les CFF. Les halles industrielles sises au nord sont en partie affectées de manière temporaire et doivent être remplacées à moyen et à long terme. Des mandats d'étude parallèles doivent prochainement être réalisés dans le but de créer une nouvelle partie de quartier avec des affectations mixtes et du petit artisanat local.<br>Il s'agira de profiter de la chance d'intégrer des parties inutilisées du site ferroviaire. Aucune intention de constuire urgente à ce jour. | | | Chang./Augm. affectation<br>Réalisation | | | Dès 2025<br>Dès 2031 |

| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Suffisante | B | 2.9 | | | Coord. régl. (2021) | |

| PA 4e génération | | Réalisation avant 2024 | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | Lieu |
| BBS.S-UV.1.11 | A8.5.1 | A8.5.1 | 0371.2.033 | **Brügg** | | **Ile de Brügg / Neubrück** |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | Délais |
| Planification en cours. ZPO «Ile de Brügg» en procédure d'édiction. Mandats d'étude parallèles octroyés pour le secteur partiel de la ZPO. | | | Plan de quartier<br>Réalisation | | | Jusqu'en 2022<br>Jusqu'en 2024 |

| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Suffisante | B / C | 1.3 | | | Coord. régl. (2016) | |

| PA 4e génération | | Réalisation avant 2024 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.12 | – | – | – | **Lyss** | | | **Aire Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Secteur de développement partiel Gnossi (PQ) en cours de planification | | | Chang./Augm. affectation<br>Réalisation | | | | Jusqu'en 2022<br>Jusqu'en 2024 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | C | 0.8 | – | – | | Coord. régl. (2021) | Archéologie |

| PA 4e génération | | Réalisation avant 2024 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.13 | – | – | – | **Lyss** | | | **Kambly-Areal** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Secteur de développement partiel Kambly (ZPO/PQ) achevé | | | Réalisation | | | | Jusqu'en 2024 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | B / C | 1.5 | – | – | | Coord. régl. (2021) | – |

| PA 4e génération | | Réalisation avant 2024 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.14 | – | – | – | **Lyss** | | | **Mühleplatz** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Modification du plan de zones achevée | | | Procédure de concours<br>Demande de permis de construire | | | | Jusqu'en 2024 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | C / D | 0.25 | – | – | | Coord. régl. (2021) | Archéologie |

| PA 4e génération | | Réalisation avant 2024 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.15 | – | – | – | **Lyss** | | | **Seeland-Center** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Concours de projets réalisé; examen préalable suspendu; vérification complète avec plan directeur urbanistique pour le centre (en cours). | | | ZPO/PQ/Demande PC<br>Réalisation | | | | Jusqu'en 2024 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | B | 1.0 | – | – | | Coord. régl. (2021) | – |

| PA 4e génération | | Réalisation avant 2024 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.16 | – | – | – | **Lyss** | | | **Stegmatt** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Planification cité du 3e âge Stegmatt achevée (ZPO/PQ) | | | Réalisation | | | | Jusqu'en 2024 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | C | 0.7 | – | – | | Coord. régl. (2021) | – |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.17 | – | – | – | **Lyss** | | | **Bahnhofstrasse** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Étude de faisabilité, vérification complète avec plan directeur urbanistique (en cours). | | | Chang./Augm. affectation<br>Réalisation dans des zones partielles | | | | dès 2026 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | | B | 1.0 | – | – | Coord. régl. (2021) | – |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.18 | – | – | – | **Lyss** | | | **Hirschenplatz / Hauptstrasse** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Vérification complète avec plan directeur urbanistique pour le centre (en cours). | | | Chang./Augm. affectation<br>Réalisation dans des zones partielles | | | | dès 2026 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | | C | 0.95 | – | – | Coord. régl. (2021) | – |

| PA 4e génération | | Horizon B (2028-2031) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.19 | – | – | – | **Lyss** | | | **Site des caserenes et de l'arsenal** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Vérification complète avec plan directeur urbanistique pour le centre (en cours). Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la prochaine révision de la planification sectorielle (départ armée). | | | Chang./Augm. affectation<br>Réalisation | | | | Jusqu'en 2031 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | C | 5.6 | – | – | Coord. régl. (2021) | – | |

| PA 4e génération | | Horizon B (2028-2031) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.20 | – | – | – | **Lyss** | | | **Nutrexareal Busswil** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Réorientation de l'affectation (cas échéant zone mixte) Examen jusqu'en 2025. | | | Chang./Augm. affectation<br>Réalisation | | | | Jusqu'en 2031 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | C | 2.1 | – | – | Coord. régl. (2021) | – | |

| PA 4e génération | | Horizon B (2028-2031) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.21 | – | – | – | **Lyss** | | | **Viehmarktplatz** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Vérification complète avec plan directeur urbanistique pour le centre (en cours). | | | Chang./Augm. affectation<br>Réalisation | | | | Jusqu'en 2031 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | | B / C | 0.6 | – | – | Coord. régl. (2021) | Archéologie |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.22 | – | – | – | **Nidau** | | | **Gare** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la révision en cours de la planification sectorielle. | | | Chang./Augm. affectation<br>Réalisation | | | | Jusqu'en 2021<br>Jusqu'en 2027 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | | B | 2.0 | – | – | Coord. régl. (2021) | Archéologie |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.23 | – | – | – | **Nidau** | | | **Hauptstrasse sud** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Examen de mesures de mise en œuvre dans le cadre de la révision en cours de la planification sectorielle. | | | Chang./Augm. affectation<br>Réalisation | | | | Jusqu'en 2021<br>Jusqu'en 2027 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | | B | 1.8 | – | – | Coord. régl. (2021) | – |

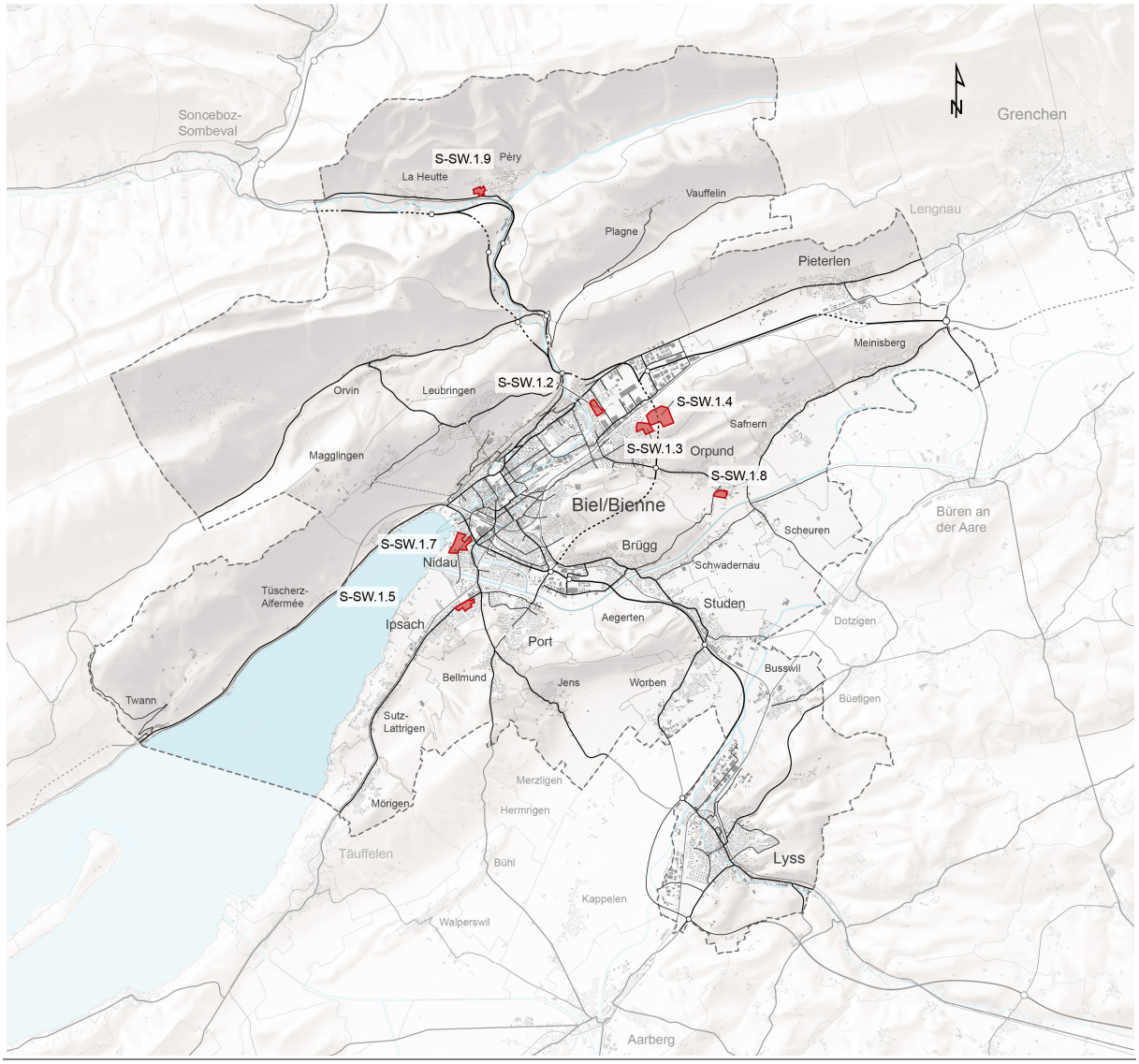
| PA 4e génération | | Horizon B (2028-2031) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.24 | – | – | – | **Perles** | | | **Zone de la gare** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| En attente | | | Chang./Augm. affectation<br>Réalisation | | | | Jusqu'en 2031 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | C | 5.0 | – | – | | Coord. régl. (2021) | – |

| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-UV.1.25 | – | – | – | **Lyss** | | | **Zone de la Hauptstrasse** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Préparation de la convention de planification | | | Chang./Augm. affectation | | | | Ab 2021 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | C | 0.45 | – | – | | Coord. régl. (2021) | Plan directeur urbanistique Centre Lyss |

## Pôles d'habitation régionaux, agglomération

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.S-SW.1 | 0371.3.033 | 4e génération | Voir mesure partielle |
| Ancien no | | Catégorie | |
| S2 | | S-SW Pôles d'habitation | |

Carte:




Description de la mesure

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

Mise en œuvre:
1. Les communes jouent un rôle actif au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière pour la réalisation des pôles d'habitation. Elles évitent par une observation continue et une intervention correspondante la création d'obstacles à la réalisation. Si nécessaire, elles mettent un terme aux développements indésirables avec l'édiction d'une zone réservée.

2. En collaboration avec les propriétaires fonciers, les communes créent des organisations de projets appropriées et réalisent une procédure garantissant la qualité.

3. Les communes garantissent par des prescriptions correspondantes une densité de l'habitat adéquate et une mixité d'affectations, une qualité élevée du milieu bâti et des espaces libres, une desserte optimale pour la circulation piétonne et cycliste, et une réduction de la production de TIM. Pour des projets de plus de 50 places de stationnement (besoin standard sans réduction), une gestion de mobilité et de places de stationnement doit être mise en œuvre avec comme objectif de minimiser le volume de trafic TIM.

4. Les communes encouragent la disponibilité des pôles d'habitation par la prise de contact avec des propriétaires fonciers et, si possible, par l'achat de terrains à bâitr.

5. Les communes garantissent une réalisation dans les délais de l'infrastructure publique.

| Fonctionnalité | Affectation |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Espace urbain à affectation dense avec une qualité élevée au cœur de l'agglomération<br>- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération<br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Renforcer l'urbanisation internet et réduire les extensions du milieu bâti<br>- Favoriser les formes de mobilité peu encombrantes et à faible taux d'émissions<br>- Améliorer la qualité du milieu bâti<br>Lien avec la stratégie partielle:<br>- Permettre une densification de haute qualité pour l'habitat et le commerce dans l'espace urbain<br>- Exploiterr les potentiels de développement dans le milieu bâti existant<br>- Orienter les milieux bâtis avec une mobilité peu encombrante et à faible taux émission<br>- Améliorer la qualité urbanistique et architectonique | La concentration de l'espace résidentiel dans des lieux particulièrement adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire réduit le volume supplémentaire de trafic et améliore la répartition modale (WK 1). Le développement du milieu bâti vers l'intérieur est soutenu avec une qualité urbaine élevée (WK 2). La combination du développement urbain avec des mesures de circulation augmente la sécurité routière (WK 3). L'affectation dense permet une desserte efficace et rentable et réduit l'utilisation des espaces (WK 4). |

| Coûts (en millions de fr.) | Répartition des coûts |
|---|---|
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** |
| Commune | Propriétaires fonciers ; Canton |

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

–

Documents, bases

- Plan directeur 2030 Canton de Berne, fiches de mesures A_06, A_08
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021
- Concepts et Plans directeurs des communes

| PA 4e génération | | A-Horizon (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SW.1.2 | S2.3 | – | 0371.3.033 | **Biel/Bienne** | | | **Scierie** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Planification achevée. Aucune intention de construire à ce jour de la part des propriétaires fonciers. | | | Réalisation | | | | Dès 2025 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | | B | 4.2 | – | – | Coord. régl. (2012) | Zone de développement prioritaire «habitat» selon Canton; archéologie |

| PA 4e génération | | B-Horizon (2028-2031) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SW.1.3 | – | – | – | **Biel/Bienne** | | | **Échêvé ouest** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Les consignes en termes du droit de la construction doivent être réexaminées et remaniées en profondeur. Aucune intension urgente de développement à ce jour. | | | Chang./Augm. aff. | | | | Dès 2025 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | | B / C | 5.1 | – | – | Coord. régl. (2021) | Archéologie |

| PA 4e génération | | B-Horizon (2028-2031) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SW.1.4 | S2.4 | – | 0371.3.033 | **Biel/Bienne** | | | **Échêvé Est** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| La mise en œuvre du pôle d'habitation requiert un changement d'affectation. Aucune intention urgente de développement à ce jour. | | | Chang./Augm. affectation | | | | Dès 2025 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | | C | 14.4 | – | – | Coord. régl. (2012) | Changement d'affectation requis (camping en habitat) |

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

| PA 4e génération | | Réalisation avant 2024 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SW.1.5 | – | – | – | **Ipsach** | | | **Schürlirain** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Plan de quartier | | | Réalisation | | | | Jusqu'en 2024 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | | B / C | 4.2 | – | – | Coord. régl. (2021) | Archéologie |

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

| PA 4e génération | | Horizon B (2028-2031) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SW.1.7 | S2.5 | – | 0371.3.033 | **Nidau** | | | **AGGLOlac** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Étude de faisabilité, concours d'idées et planification-test achevés. Réglementation fondamentale en matière de construction disponible, rejetée par les parlements de Bienne et Nidau en 2021. | | | Chang./Augm. aff | | | | oouvert | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Capacités de transports disponibles. Nouvelle ligne de bus vers la gare de Bienne dès 2021. | suffisante | B | 9.3 | – | – | Coord. régl. (2012) | Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht; Archéologie | |

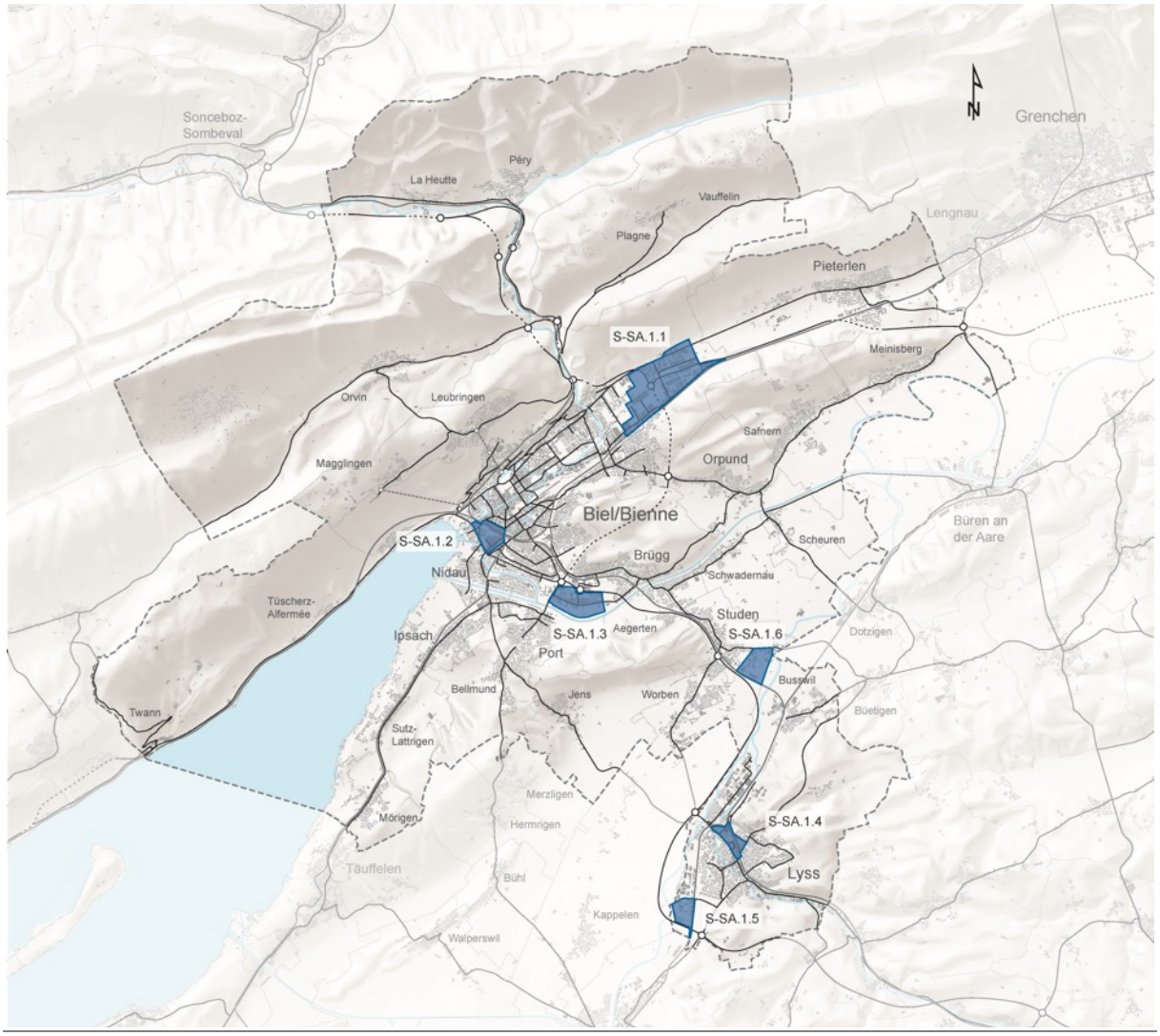
| PA 4e génération | | Horizon B (2028-2031) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SW.1.8 | – | – | – | **Orpund** | | | **Römerareal** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Réglementation fondamentale en matière de construction entrée en force | | | Plan de quartier<br>Réalisation | | | | Jusqu'en 2024<br>Jusqu'en 2027 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Capacités de transports disponibles. Densification des cadences sur la ligne de bus Bienne-Montménil dès 2021. | suffisante | D | 3.0 | – | – | Coord. régl. (2021) | – | |

| PA 4e génération | | Horizon B | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SW.1.9 | – | – | – | **Péry-La Heutte** | | | **Champs l'Allemand** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| En attente | | | Réalisation | | | | Jusqu'en 2027 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Le site à 500 m de la gare de Reuchenette-Péry (temps de trajet de 11 min. jusqu'à la gare de Bienne cadence horaire). En plus, une ligne de bus dessert la zone d'activités des Champs-de-Boujean (temps de trajet 15 min., cadence horaire).<br>La classe de desserte TP ne peut pas être améliorée par une densification de cadence. | Suffisante | | D / E | 2.9 | – | – | Coord. régl. (2021) | Plan directeur régional (CRTU) Jura bernois: JB-U-PH.2.3 |

## Pôles d'emplois régionaux, agglomération

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.S-SA.1 | 0371.3.033 | 4e génération | Tâche permanente |
| Ancien no | | Catégorie | |
| S3 | | S-SA Pôles d'emplois | |

Carte:




Description de la mesure

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

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

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

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

Mise en œuvre:
1. Les communes encouragent activement au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière la présence d'offres suffisantes en surfaces dans les pôles d'emplois.
Elles évitent par une observation continue et une intervention correspondante la création d'obstacles à la réalisation. Si nécessaire, elles mettent un terme aux développements indésirables en édictant une zone réservée.

2. Les communes garantissent par des prescriptions correspondantes une densité de l'habitat adéquate et une mixité d'affectations, une qualité élevée du milieu bâti et des espaces libres, une desserte optimale pour le trafic piétonnier et cycliste, et une réduction de la production de TIM. Pour des projets de plus de 50 places de stationnement (besoin standard sans réduction), une gestion de mobilité et de places de stationnement doit être mise en œuvre avec comme objectif de minimiser le volume de trafic TIM.

3. Les communes évitent avec des prescriptions appropriées l'implantation de nouvelles affectations liées à la vente. Des pôles de développement «Services», ainsi que les affectations liées à la ventre pour le besoin local et à proximité de plaques tournantes des TP en sont exclus.

4. Les communes garantissent une réalisation par étapes et la création dans les délais de l'infrastructure publique.

5. La région coordonne, en cas de besoin, la proposition d'admission de nouveaux pôles de développement, respectivement d'extension de pôles de développement cantonaux existants dans le Plan directeur cantonal.

| Fonctionnalité | Affectation |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Espace urbain à affectation dense avec une qualité élevée au cœur de l'agglomération<br>- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération<br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Renforcer l'urbanisation interne du milieu bâti existant et réduire les extensions du milieu bâti<br>- Permettre le développement de zones d'emplois<br>- Favoriser les formes de mobilité peu encombrantes et à faible taux d'émissions<br>- Améliorer la qualité du milieu bâti<br>Lien avec la stratégie partielle:<br>- Continuer à développer les pôles d'emplois | - Absorption d'une partie essentielle de la croissance démographique prévue dans la zone d'habitation existante<br>- Densité de l'habitat dans des secteurs bien desservis par les TP<br>- Minimisation de l'utilisation des surfaces pour les extensions du milieu bâti (classements en zone à bâtir)<br>- Réduction de l'augmentation du trafic et transfert sur les TP et la mobilité douce<br>La concentration des emplois dans des lieux particulièrement adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire réduit le volume supplémentaire de trafic et améliore la répartition modale (WK 1). La combination du développement urbain avec des mesures de circulation augmente la sécurité routière (WK 3). L'affectation dense permet une desserte efficace et rentable et réduit l'utilisation des espaces (WK 4). |
| Coûts (en millions de fr. CHF) | Répartition des coûts |
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| Responsabilité | Autres acteurs |
| Commune | Propriétaires fonciers ; Canton |

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

Documents, bases

- Plan directeur 2030 Canton de Berne, fiches de mesures A_06, A_04
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021
- Concepts et Plans directeurs des communes

| PA 4e génération | | Tâche permanente | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SA.1.1 | S3.2 | – | 0371.3.033 | **Biel/Bienne** | | | **PDE Champs-de-Boujean** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Plan d'affectation en vigueur. Un potentiel important pour des affectations supplémentaires dans le cadre du plan d'affectation en vigueur, de la densification et de la restructuration. | | | Chang./Augm. affectation | | | | Dépend du projet | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Le développement et la densification à long terme de l'ESP ne sont possibles qu'avec une modification de la répartition modale et un transfert du TIM vers les transports publics et le trafic piétonnier et cycliste, en raison de l'infrastructure routière limitée. Un concept de mobilité pour la coordination du milieu bâti et des transports est en cours d'élaboration. | Suffisante | B / C | 137.7 | – | – | Coord. régl. (2012) | Pôle de développement cantonal «Services»; Archéologie | |

| PA 4e génération | | Tâche permanente | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SA.1.2 | S3.1 / A3.1 | – | 0371.3.033 | **Biel/Bienne** | | | **PDE Masterplan de la gare** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Plan de quartier «Aire Feldschlössli» (Campus) édicté, permis de construire Campus Biel/Bienne de la BFH (aire Felddschlössli) et Swiss Innovation Park (cœur du Masterplan) en cours. | | | Demande de permis de construire | | | | Dépend du projet | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances | |
| Capacités de transports | Suffisante | A | 24.6 | – | – | Festsetzung (2012) | Pôle de développement cantonal «Services»; Archéologie | |

| PA 4e génération | | Tâche permanente | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SA.1.3 | S3.5 | – | 0371.3.033 | **Brügg** | | | **Marais-de-Brügg** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Nouveau site pour le Centre hospitalier Bienne en cours de planficiation. | | | ZPO Marais-de-Brügg, Plans de quartier Demande de permis de construire | | | | Dépend du projet | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | Suffisante | B / C | 45.70 | | | | Coord. régl. (2012) | Archéologie |

| PA 4e génération | | Tâche permanente | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SA.1.4 | S3.7 | – | 0371.3.033 | **Lyss** | | | **PDE de la gare** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Mesure largement réalisée. Seuls quelques secteurs constructibles encore pendants et en traitement. Potentiel de densification en cours de clarification.. | | | Demande de permis de construire | | | | Dépend du projet | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | Suffisante | B | 18.3 | – | – | | Coord. régl. (2012) | Pôle de développement cantonal «Services» |

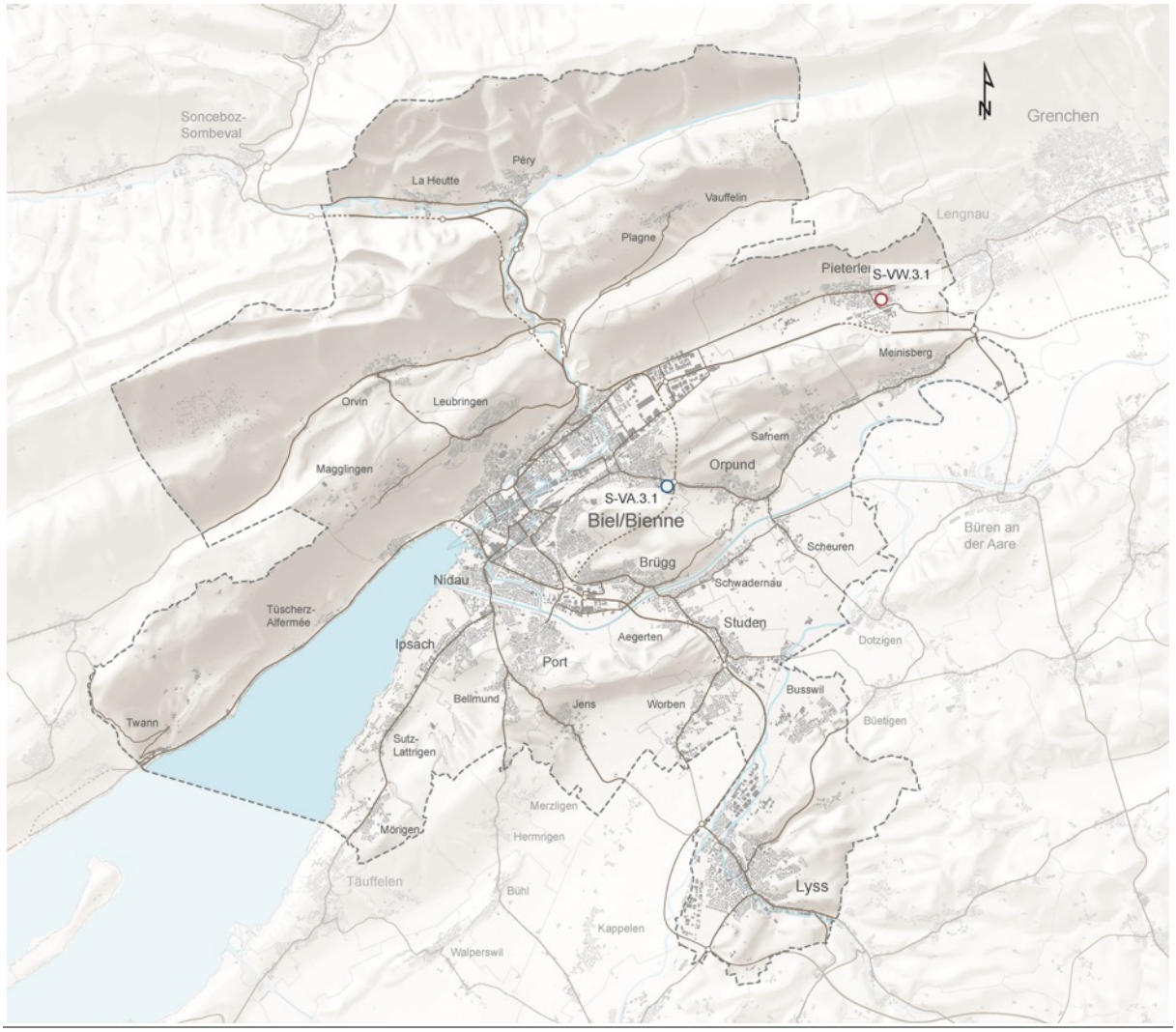
| 4e génération | | Tâche permanente | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SA.1.5 | S3.8 | – | 0371.3.033 | **Lyss** | | | **PDE Grien sud** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Mesure largement réalisée. Encore quelques secteurs construtibles pendants | | | Demande de permis de construire | | | | Dépend du projet | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | Insuffisante, besoin d'agir | E | 19.9 | – | – | | Coord. régl. (2012) | Pôle de développement cantonal «Activités»;<br>Améliorer la desserte des TP |

| 4e génération | | Tâche permanente | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-SA.1.6 | S3.6 | – | 0371.3.033 | **Studen** | | | **PDE Studengrien** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Mesure largement réalisée. | | | Demande de permis de construire | | | | Dépend du projet | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Desserte TP suffisante pour l'actuelle affectation. En cas de changement d'affectation / densification, la desserte TP doit être améliorée. | Suffisante | E / aucune | 30.0 | – | – | | Coord. régl. (2012) | Pôle de développement cantonal «Activités»; Conflit avec zone communale de protection du paysage; Archéologie |

## Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Habitat», agglomération (Horizons A et B)

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.S-VW.3 | 0371.3.035 | 4e génération | Voir mesures partielles |
| Ancien no | | Catégorie | |
| S4 | | S-VW Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «habitat» | |

Carte:




Description de la mesure

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

Mise en œuvre:
1. Les communes d'implantation jouent un rôle actif au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière pour sécuriser les secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti.

2. Par une observation continue et une intervention correspondante, elles évitent la création d'obstacles à la réalisation et assurent la desserte ultérieure.

3. Elles fixent des secteurs prioritaires pour les plans directeurs communaux et visent leur classement en zones à bâtir dans le délai imparti. Le classement en zones à bâtir suppose une coordination réglée dans le Plan directeur régional (CRTU).

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

4. La région surveille le développement continu et informe les communes quant au besoin d'agir avéré. En outre, la région, en collaboration avec les communes, garantit une réalisation par étapes convenable.

5. Après le transfert de secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti en zones à bâtir valides, ceux-ci sont soumis aux mêmes conditions que les pôles d'habitation régionaux.

| Fonctionnalité | Affectation |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération<br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Extension ponctuelle du milieu bâti<br>Lien avec la stratégie partielle:<br>- Exploiter les potentiels de développement<br>- Examiner périodiquement les besoins d'extension du milieu bâti<br>- Améliorer la structure urbaine et la qualité du milieu bâti | La concentration de l'espace résidentiel dans des lieux particulièrement adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire réduit le volume supplémentaire de trafic et améliore la répartition modale (WK 1). La combination du développement urbain avec des mesures de circulation augmente la sécurité routière (WK 3). L'affectation dense permet une desserte efficace et rentable et réduit l'utilisation des espaces (WK 4).. |
| Coûts (en millions de fr.) | Répartition des coûts |
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| Responsabilité | Autres acteurs |
| Communes | Région; propriétaires fonciers, Canton |

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

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

Documents, bases

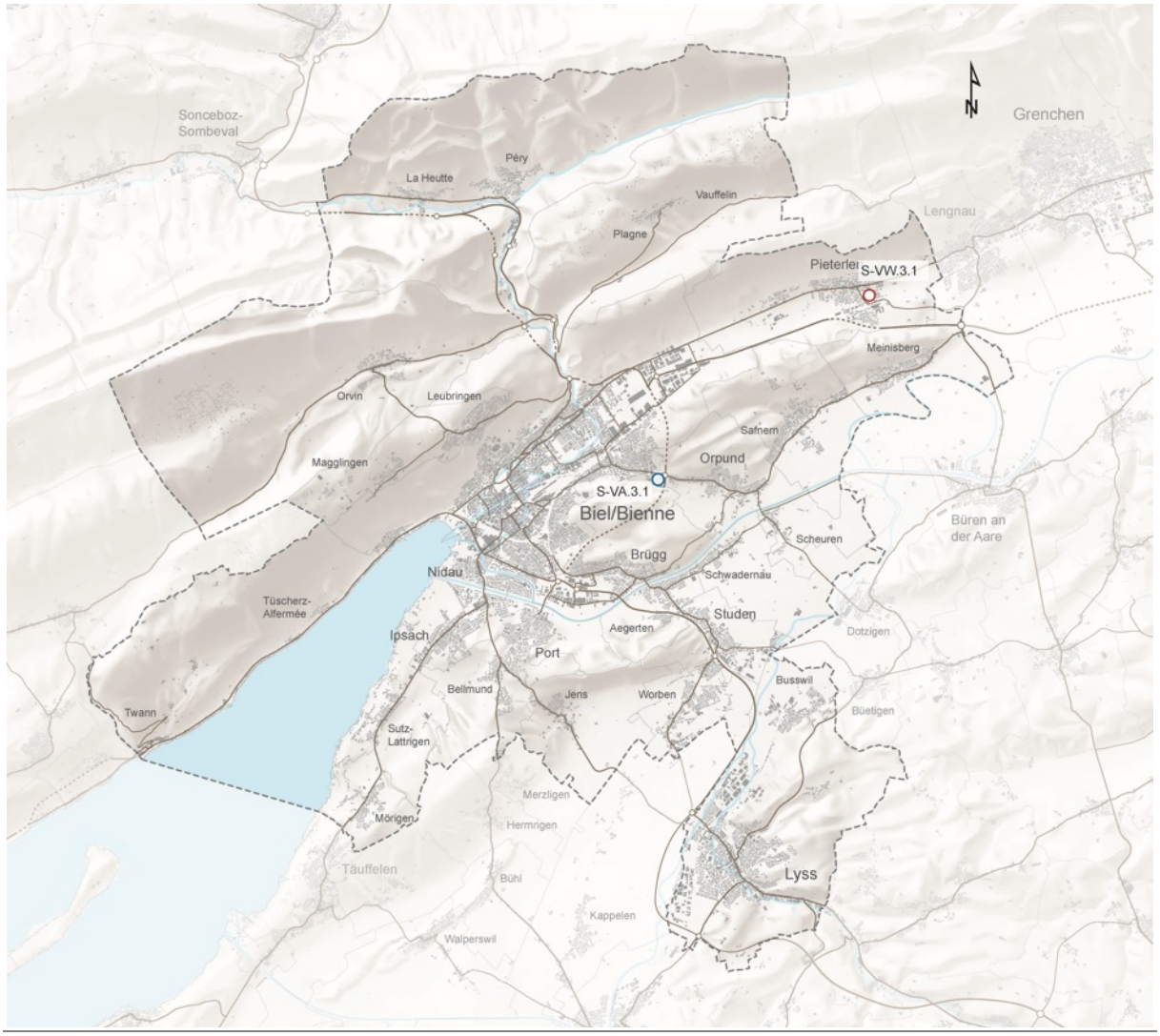
- Plan directeur 2030 Canton de Berne, fiches de mesures A_01, A_06
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021
- Concepts et plans directeurs des communes

| PA 4e génération | | Horizon B (2028-2031) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-VW.3.1 | S4.1.16 | – | 0371.3.035 | **Perles** | | | **Centre de Perles – Chlösterlimatte** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Planification n'a pas encore commencé. Développement entre autres avec des affectations publiques. | | | Reclassement, réalisation | | | | Jusqu'en 2028<br>Dès 2031 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | | C | 3.9 | 3.9 | 3.7 | Coord. régl. (2012) | Pondération des intérêts SDA, compensation SDA |

## Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «Emplois», agglomération (Horizons A et B)

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.S-VA.3 | 0371.3.035 | 4e génération | Voir mesure partielle |
| Ancien nº | | Catégorie | |
| S4 | | S-VA Secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti «emplois» | |

Carte:




Description de la mesure

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

Mise en œuvre:
Les communes d'implantation jouent un rôle actif au niveau politique, du droit de l'aménagement et de la politique foncière pour garantir les secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bât.

1. Par une observation continue et une intervention correspondante, elles évitent la création d'obstacles à la réalisation et assurent la desserte ultérieure.

2. Elles ancrent les secteurs prioritaires pour pour l'extension du milieu bâti dans les plans directeurs communaux et visent leur classement en zones à bâtir dans le temps imparti. Les classements en zones à bâtir supposent une coordination réglée dans le Plan directeur régional (CRTU).

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

3. La région surveille le développement continu et informe les communes quant au besoin d'agir avéré. En outre, la région, en collaboration avec les communes, garantit une réalisation par étapes convenable.

4. Après le transfert de secteurs prioritaires pour l'extension du milieu bâti en zones à bâtir valides, ceux-ci sont soumis aux mêmes conditions que les pôles d'habitation régionaux.

| Fonctionnalité | Fonctionnalité |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir :<br>- Densification et valorisation urbanistique ciblées sur les axes de l'agglomération<br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Extension ponctuelle du milieu bâti<br>Lien avec la stratégie partielle:<br>- Exploiter les potentiels de développement<br>- Examiner périodiquement les besoins d'extension du milieu bâti<br>- Améliorer la structure urbaine et la qualité du milieu bâti | La concentration de l'espace résidentiel dans des lieux particulièrement adaptés du point de vue de l'aménagement du territoire réduit le volume supplémentaire de trafic et améliore la répartition modale (WK 1). La combination du développement urbain avec des mesures de circulation augmente la sécurité routière (WK 3). L'affectation dense permet une desserte efficace et rentable et réduit l'utilisation des espaces (WK 4). |
| Coûts (en millions de fr.) | Coûts (en millions de fr.) |
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| Responsabilité | Responsabilité |
| Communes | Communes |

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

Documents, bases

- Plan directeur 2030 Canton de Berne, fiches de mesures A_01, A_06
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland CRTU 2021
- Concepts et plans directeurs des communes

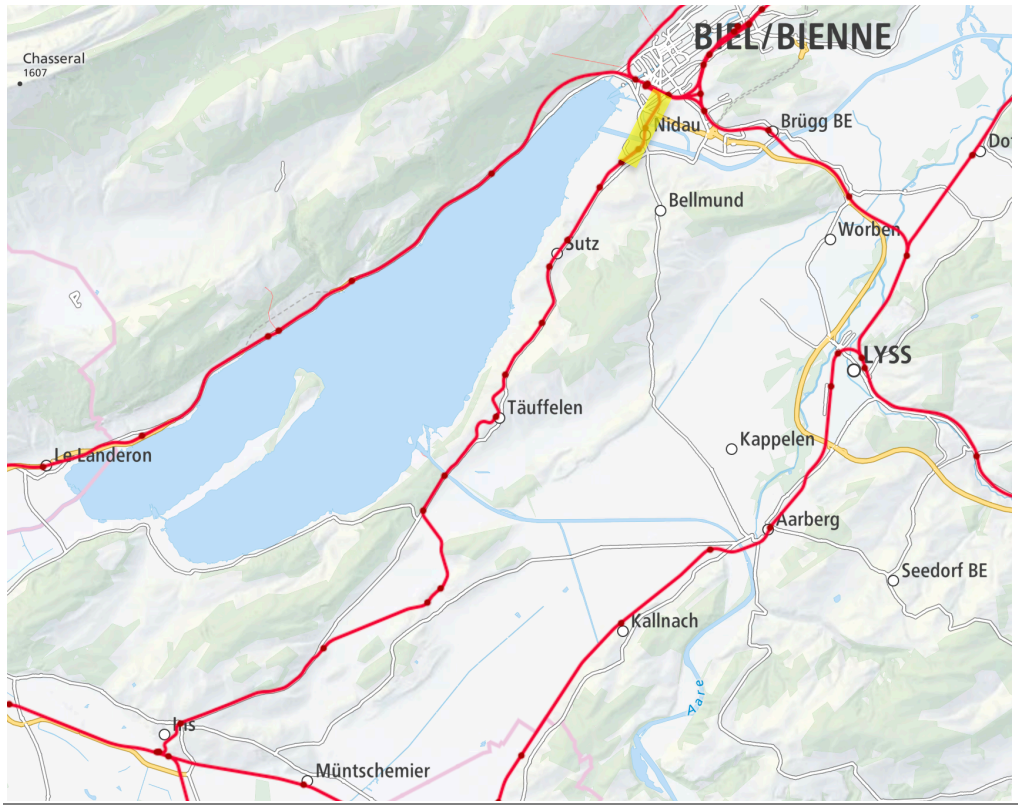
| PA 4e génération | | Horizon A (2024-2027) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Commune | | | Lieu | |
| BBS.S-VA.3.1 | – | S-3.11 | – | **Orpond** | | | **Löörezälgli** | |
| État de la planification | | | Mise en œuvre | | | | Délais | |
| Compensation de surface égale pour le pôle d'emplois régional dans la zone industrielle ouest affectée par l'A5. La planification n'a pas encore commencé. | | | Reclassement | | | | 31.12.2027 | |
| Harmonisation «Transports» et «Urbanisation» | Desserte TP | | Classe desserte | Superficie (ha) | Reclassement (ha) | SDA (ha) | État coordination | Besoin de coordination, dépendances |
| Capacités de transports disponibles | suffisante | | B / C | 1.5 | 1.0 | 0.5 | Coord. régl. (2021) | Archéologie |

## Mesures «Transports»

## Bienne-Ipsach, extension à double voie par tronçons

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.ÖV-Ort.1 | 0371.2.004 | 4e génération | AvE |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| ÖV-Reg-2 | – | 6 Tram / chemins de fer urbains | 6.1 Nouvelle ligne de tram ou de chemin de fer urbain |

Carte:




Description et faisabilité

La ligne de chemin de fer à voie unique Bienne-Täuffelen-Anet, entre Ipsach Herdi et Bienne, entraîne des retards et des interruptions de correspondance avec le trafic longue distance à Bienne. Selon le Modèle global des transports du Canton de Berne, la demande sur le tronçon Bienne-Täuffelen devrait augmenter de 35% d'ici 2040. Cette augmentation nécessite une capacité accrue des transports, en particulier aux heures de pointe.

Entre Ipsach Herdi et Bienne, l'offre sera condensée à 7,5 minutes aux heures de pointe. Cela nécessite une extension de lignes à double voie (Ipsach Herdi-Nidau Beunden et Nidau-Bienne). Sur le tronçon Ipsach Herdi-Bienne, une solution urbaine doit être assurée en étroite coordination avec Bienne et Nidau, compatible avec une éventuelle exploitation future du tram régional (cf. ÖV-Ort.2).

L'extension de la double voie par tronçons a été demandée au cours de PRODES Étape d'aménagement 2035, mais n'a pas été intégrée. La région s'engage avec le Canton à l'inclure dans PRODES Étape d'aménagement 2040/45. Les communes et le Canton assurent le besoin d'espace au niveau de la planification.

Opportunité et profit

Lien avec la vision d'avenir:

- Sur les axes importants de l'agglomération, les lignes régionales de train et de bus offrent des liaisons rapides et fiables au cœur de l'agglomération toutes les 15 minutes, entre Bienne et Täuffelen toutes les 7,5 minutes.

Lien avec le besoin d'agir:

- Sur la ligne Bienne-Täuffelen, la voie unique empêche la densification de la cadence visée et entraîne une instabilité des horaires

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

Lien avec les stratégies partielles
- TP: densification de cadence ciblée : ligne de l'agglomération Bienne-Täuffelen 10 ou 7,5 minutes
- Urbanisme : dans l'espace urbain entre Ipsach et Boujean, la bonne desserte par les transports publics et la proximité des centres d'approvisionnement sont utilisées pour une densification de haute qualité

Profit:
L'augmentation des capacités de transport et l'amélioration de la stabilité des horaires entre Täuffelen et Bienne permettent la modification souhaitée de la répartition modale et la stabilisation du TIM (WK 1). Cette mesure garantit une qualité de circulation adéquate sur le réseau routier et permet un développement du milieu bâti vers l'intérieur le long de cet axe de transport public attrayant (WK 2). L'augmentation de la répartition modale permet de stabiliser les nuisances sonores et atmosphériques sur la rive droite du lac de Bienne. (WK 4).

| État de la planification | |
|---|---|
| Pas pertinent | |
| **Début probable des travaux** | **Mise en service probable** |
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** |
| Aare Seeland mobil | Communes; OPC-AIC III; OTP; région |
| **Coût (en millions de fr.)** | **Proposition de subvention communale** |
| Pas pertinent | – |
| **État de la coordination** | **Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale** |
| Coordination en cours | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

Cette mesure est nécessaire pour garantir des volumes de trafic acceptables sur le réseau routier de la rive droite du lac de Bienne. Pour ce faire, il faut passer du TIM aux transports publics.

Indications quantitatives, documents
- PRODES Étape d'aménagement 2030, asm Bienne-Anet, module 101: OFT, janvier 2016.
- Documents de l'avant-projet de tram régional mi-2011, en particulier les documents «bauliche und bahntechnische Anpassung der asm-Stammstrecke» et «Vertiefungsstudie Betriebskonzept».
- PRODES Étape d'aménagement 2030, Schéma d'offre pour le trafic régional du Canton de Berne: région de planification  Bern Oberland, novembre 2014.
- Étude de planification du corridor de transit de la rive droite du lac de Bienne, mars 2011

## Examen du tram régional, option de nouvel axe TP dans l'agglomération biennoise

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.ÖV-Ort.2 | 0371.2.002 | – | AvE |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| ÖV-Tram-1 | – | 7 Infrastructures pour bus / TP | 7.2 Nouvelle infrastructure de bus |

Carte:

Description et faisabilité

Le projet «Tram régional» pour une nouvelle liaison directe entre la rive droite du lac de Bienne et le pôle de développement des Champs-de-Boujean a été abandonné en mars 2015. L'agglomération se concentre plutôt sur l'extension et l'optimisation des offres ferroviaires et de bus. Le réseau de bus urbains, en forte amélioration ces dernières années, peut absorber les parts de trafic supplémentaires visées au cours des dix prochaines années. Ainsi, le développement du milieu bâti vers l'intérieur prévu au cœur de l'agglomération peut être maîtrisé sans le tram régional.

Le Concept TP 2035 Bienne et environs sera élaboré pour le développement à moyen et long terme de l'offre de transports publics. Sur l'axe Est-Ouest, l'objectif est de réduire les temps de parcours grâce à de meilleures correspondances et une liaison rapide depuis la rive droite du lac de Bienne vers les Champs-de-Boujean. Le rôle, que le tram régional pourrait jouer à l'avenir, sera également clarifié.

Opportunité et profit

Pas pertinent

État de la planification

Pas pertinent

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| Responsabilité | Autres acteurs |
| Région | Canton; communes |
| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
| 0.2 | – |
| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
| Coordination en cours | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

- Bienne-Ipsach, Extension à double voie par tronçons (ÖV-Nat.1)
- Bienne, coordination globale de la gare de Bienne (KM-Mu.5)

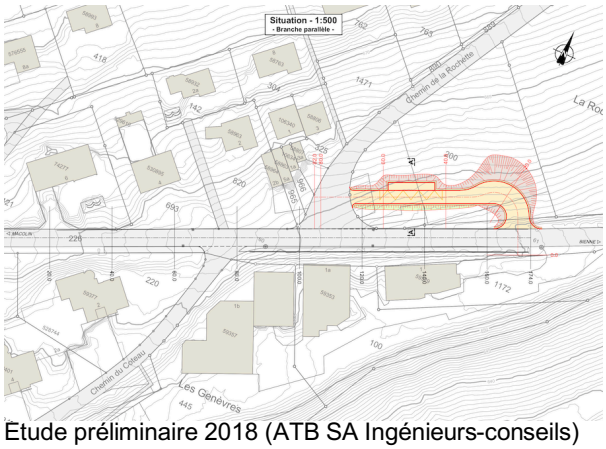
Indications quantitatives, documents

- Nouvel axe de TP de l'agglomération biennoise: étude d'opportunité, rapport de synthèse 10.03.2008
- Tram régional Bienne, rapport final sur les études préliminaires, 005.01.2010
- Tram régional agglomération biennoise, rapport final sur l'avant-projet, 13.01.2012
- Concept de bus Bienne 2020-Plus, perspectives de développement du Concept de bus Bienne 2020 à Bienne et environs, 2020
- Concept TP 2035 Bienne et environs (en cours d'élaboration)

## Évilard, place de manœuvre pour le bus local Macolin-Évilard

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.ÖV-Str.2 | – | 4e génération | A |
| **Ancien nº** | **Remplace mesure** | **Catégorie** | |
| – | – | 7 Infrastructures pour bus / TP | 7.1 Mesure individuelle construction / valorisation d'un arrêt de bus |

Carte:




Étude préliminaire 2018 (ATB SA Ingénieurs-conseils)

**Description et objectif de la mesure**

Construction d'une place de manœuvre pour le bus de Macolin-Evilard à l'entrée Est du village d'Évilard. La place de manoeuvre permet une extension du réseau pour relier la partie orientale du village d'Evilard au centre du village et au funiculaire de Bienne-Evilard. Elle remplacera la place de manœuvre existante sur la place de basket de l'école et renforcera la sécurité des élèves.

**Faisabilité**

Pas pertinent

**Opportunité**

Lien avec la vision d'avenir:
- Liaisons rapides et faibles des axes d'agglomération au cœur de l'agglomération

Lien avec le besoin d'agir:
- Combler les lacunes de la desserte

Lien avec les stratégies partielles:
- Améliorer la desserte de la région

**Profit**

La desserte supplémentaire de la région accroît l'attrait des TP (WK1), et la nouvelle place de manœuvre augmente la sécurité routière (WK3).

**État de la planification**

1

Étapes de planification à ce jour:
- Étude préliminaire

**État de la construction et du financement**

1

Prochaines étapes de planification:
- Projet de construction 2022
- Crédit de construction 2023
- Permis de construire 2023

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2024 | 2025 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | OPC-AIC III |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 0.6 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts

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

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

–

Impact sur l'environnement

Pas pertinent

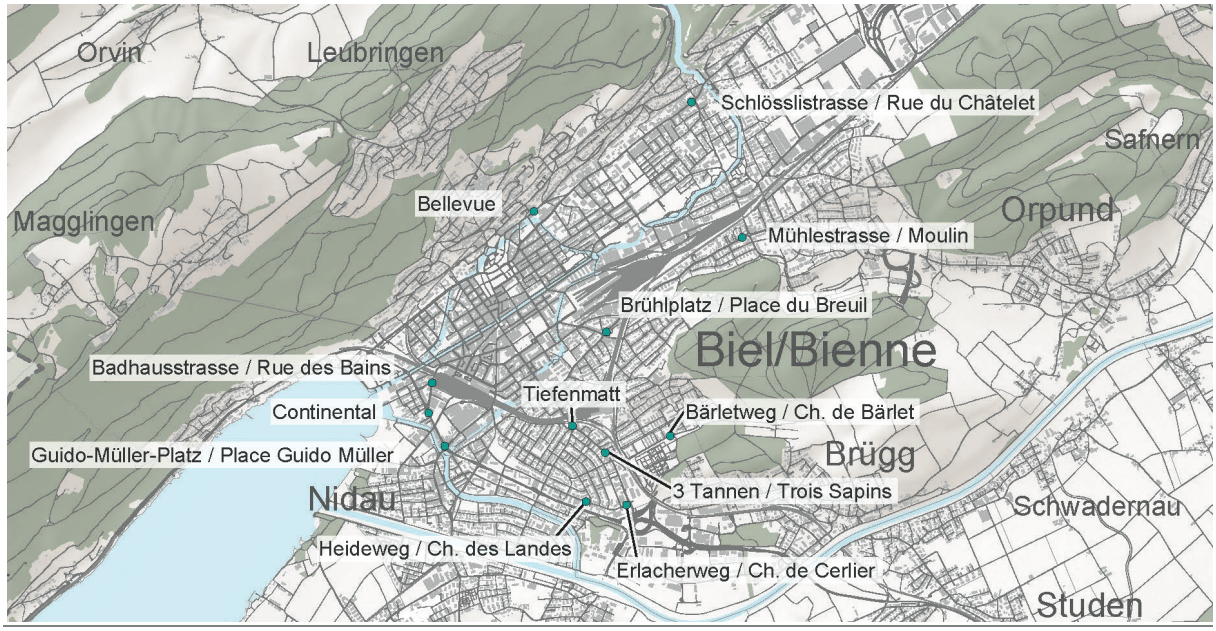
Indications quantitatives, documents

- Étude préliminaire 2018

## Bienne, arrêts TP sur chaussée pour prioriser les bus

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.ÖV-Str.3 | – | 4e génération | A |
| **Ancien nº** | **Remplace mesure** | **Catégorie** | |
| – | – | 7 Infrastructures pour bus / TP | 7.1 Mesure individuelle construction / valorisation d'un arrêt de bus |

Carte:




**Description et objectif de la mesure**

La mesure comprend la transformation de 12 arrêts de bus en encoche en arrêts de bus sur chaussée dans la zone urbaine. Il s'agit d'arrêts sur les grandes axes et les routes collectrices, qui ne sont pas réaménagés dans le cadre de concepts d'exploitation et d'aménagement complets. Les arrêts sur chaussée visent la priorisation des bus et la modération du trafic: les bus ont la voie libre, les manœuvres de dépassement et de rabattement ne sont plus nécessaires.

**Faisabilité**

Pas pertinent

**Opportunité**

Lien avec la vision d'avenir:
- Temps de trajet optimal et stable dans le TP

Lien avec le besoin d'agir:
- Réduire les obstructions du trafic des bus

Lien avec les stratégies partielles:
- Prioriser les bus

**Profit**

Les temps de parcours plus courts et stables augmentent l'attrait des transports publics (WK1). La fluidité du trafic améliore la sécurité routière (WK3).

**État de la planification**

1

**État de la construction et du financement**

1

Prochaines étapes de planification:
- Avant-projets 2023-2024
- Études 2024-2025

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2025 | 2028 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | Entreprises de transport |
| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
| 3.70 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:

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

Hors périmètre PA:

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

La mesure comprend uniquement des arrêts de bus sur des tronçons de routes qui ne sont pas réaménagés dans le cadre de concepts d'exploitation et d'aménagement.

Impact sur l'environnement

–

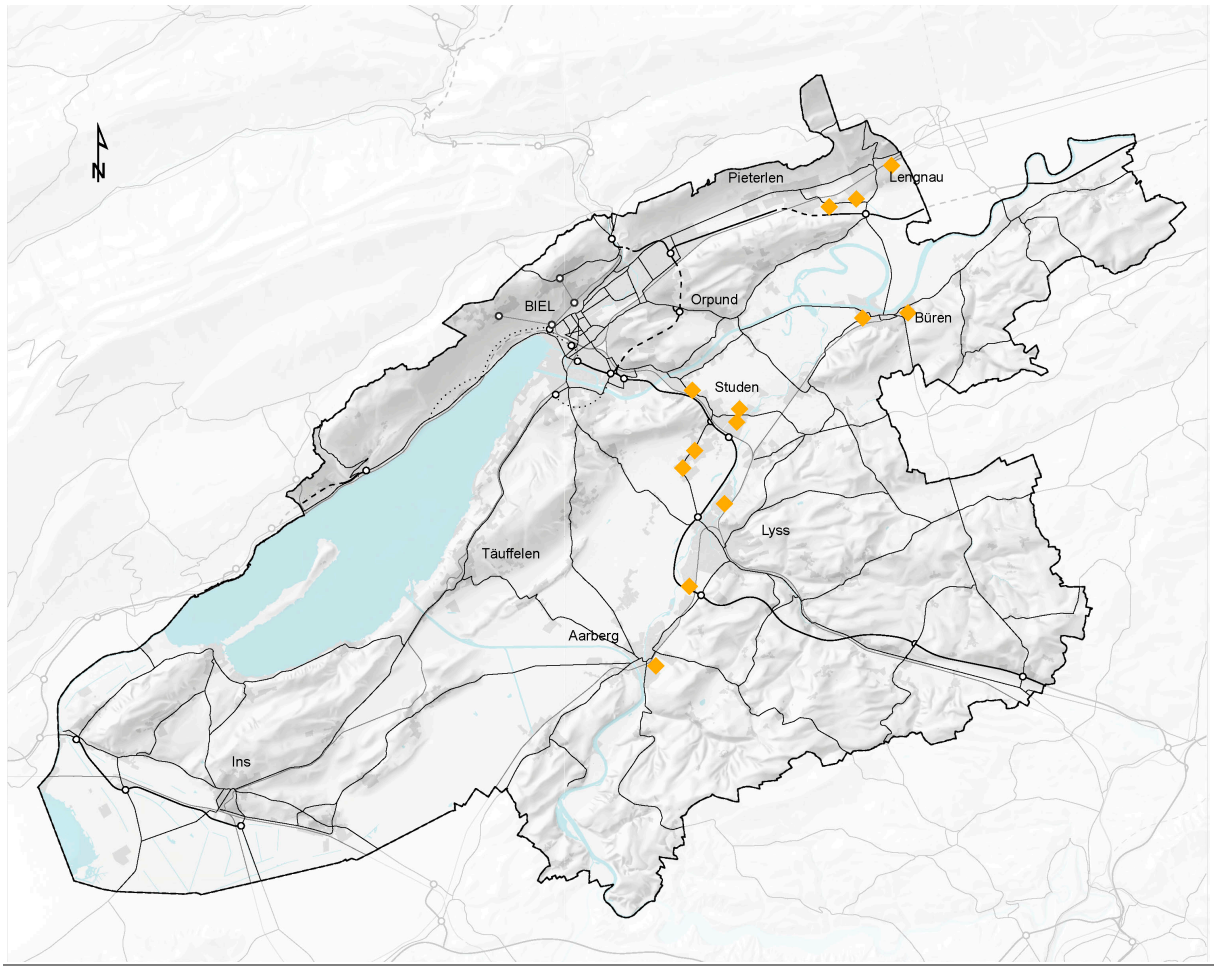
Indications quantitatives, documents

- «BVB-Projektierungsrichtlinie für Infrastrukturanfragen», 2012

## Études visant à améliorer la desserte TP, agglomération

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.ÖV-Ü.1 | – | 4e génération | AvE |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 7 Infrastructures pour bus / TP | 7.2 Nouvelle infrastructure de bus |

Carte:




Description et faisabilité

Objectif:
Améliorer la qualité des transports publics et de l'offre dans les zones où il est nécessaire d'agir.

Mise en œuvre:
Examen des mesures dans le cadre de concepts de transports publics semi-régionaux pour les zones suivantes:

Amélioration de la qualité de la desserte:
- Aegerten, Stockfeld (S-VW.1.1)
- Worben, zone urbaine existante
- Worben, Paletzeyfeld (S-VW.1.19)
- Studen, PDE Studengrien (S-SA.1.6)
- Studen, Studengrien Nord (S-VA.1.7)
- Lyss, zones d'activités Lyss-nord / Busswil
- Lyss, zones d'activités Lyss-sud
- Perles, Sömmerung (S-VA.1.6)

Amélioration de l'accessibilité (qualité des liaisons):
- Biel, PDE Champs-de-Boujean (S-SA.1.1)
- Brügg, pôle d'activités du Marais-de-Brügg (S-SA.1.3)

Opportunité et profit

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

Opportunité:
Lien avec la vision d'avenir:
- Le réseau de bus urbains est mis en place sur l'ensemble du territoire avec une cadence élevée et des horaires fiables.
- Sur les axes d'agglomération importants, les lignes régionales ferroviaires et de bus offrent des liaisons rapides et fiables au cœur de l'agglomération.

Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer la desserte du territoire

Lien avec les stratégies partielles:
- Coordonner le système des TP au développement du milieu bâti

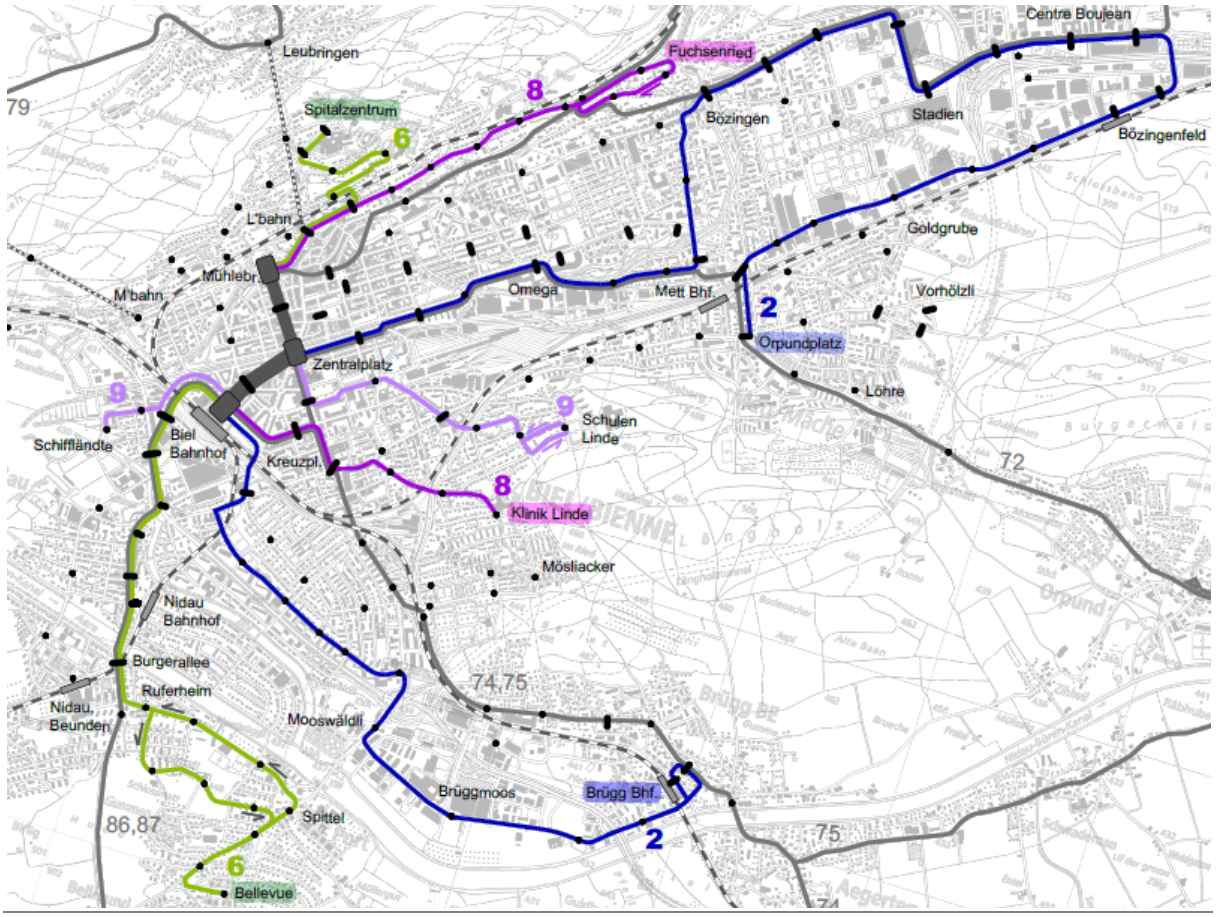
Profit:
L'amélioration du système de transport public favorise le transfert du TIM vers les transports publics (WK 1), réduit la pollution de l'environnement (WK 4) et soutient le développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2).

| État de la planification | |
|---|---|
| Pas pertinent | |
| **Début probable des travaux** | **Mise en service probable** |
| Par étapes | 31.12.2027 |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** |
| Conférence régionale des transports CRT1 | Communes; OTP; entreprises de transport |
| **Coût (en millions de fr.)** | **Proposition de subvention communale** |
| 0.2 | – |
| **État de la coordination** | **Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale** |
| Coordination réglée | – |
| **Lien et limites avec d'autres mesures** | |
| – | |
| **Indications quantitatives, documents** | |
| – | |

## Bienne, électrification des lignes de bus 2 et 5

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS-ÖV.E.1 | – | 4e génération | A |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 7 Infrastructures pour bus / TP | 7.4 Systèmes alternatifs à propulsion électrique |

Carte:




### Description et objectif de la mesure

Les Transports publics biennois (TPB) poursuivent une stratégie visant à réduire leurs émissions environnementales et climatiques. Celle-ci vise à transformer les lignes d'autobus alimentées aujourd'hui par des carburants fossiles en énergies renouvelables d'ici 2030. La stratégie est soutenue par les objectifs de la Ville de Bienne en matière de politique climatique.

Dans un premier temps, en 2021, la ligne 9 sera convertie en bus à batterie. La prochaine étape consistera à convertir les lignes 2 et 5 en utilisant des bus à batterie électrique dès 2024.Les lignes 6 et 8 suivront dès 2028 (mesure ÖV-E.2, horizon B).

### Faisabilité

La technologie, en particulier l'alimentation et le stockage électriques des véhicules, est suffisamment mature pour assurer l'utilisation conforme aux horaires. Le projet pilote est déjà en cours de mise en œuvre: la conversion de la ligne 9 en bus à batterie électrique. La faisabilité de la conversion aux bus à batterie électrique a été évaluée dans le cadre d'une étude préliminaire en 2020.

### Opportunité

Vision d'avenir:
- Mobilité efficace, peu encombrante et à faible risque d'immission

Besoin d'agir:
- Réduire les nuisances environnementales

Stratégie partielle TP:
- Électrification des lignes de bus

### Profit

L'électrification réduit les émissions de $CO_2$ et les nuisances sonores et atmosphériques dans la zone densément peuplée (WK 4). Cela accroît l'attrait des transports publics (WK1) et soutient le développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2).

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

État de la planification

1
Étapes de planification à ce jour
- Stratégie 2030 du parc roulant, mises en œuvre partielles en 2024 et 2028

État de la construction et du financement

1
Prochaines étapes de planification:
- Étude des stations de recharge et adaptations du dépôt 2021
- Préparation de l'appel d'offres pour des bus 2022

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2023 | 2024 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Transports publics biennois | Ville de Bienne; Canton de Berne |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 9.6<br>Les coûts se compose comme suit:<br>8.1. Bus électriques (4 bus standard et 6 bus articulés; chargeurs rapides)<br>1.5. Insfrastruture de recharge des bus électriques (3 stations de recharge)<br><br>Variante des frais d'investissements pour la solution de trolleybus:<br>20.0 Total<br>9.6 Véhicules<br>10.4 Infrastructure | – |

Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:
- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, financement résiduel couvert dans le cadre de la procédure ordinaire de commande TP

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination en cours | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

–

Impact sur l'environnement

Pas pertinent

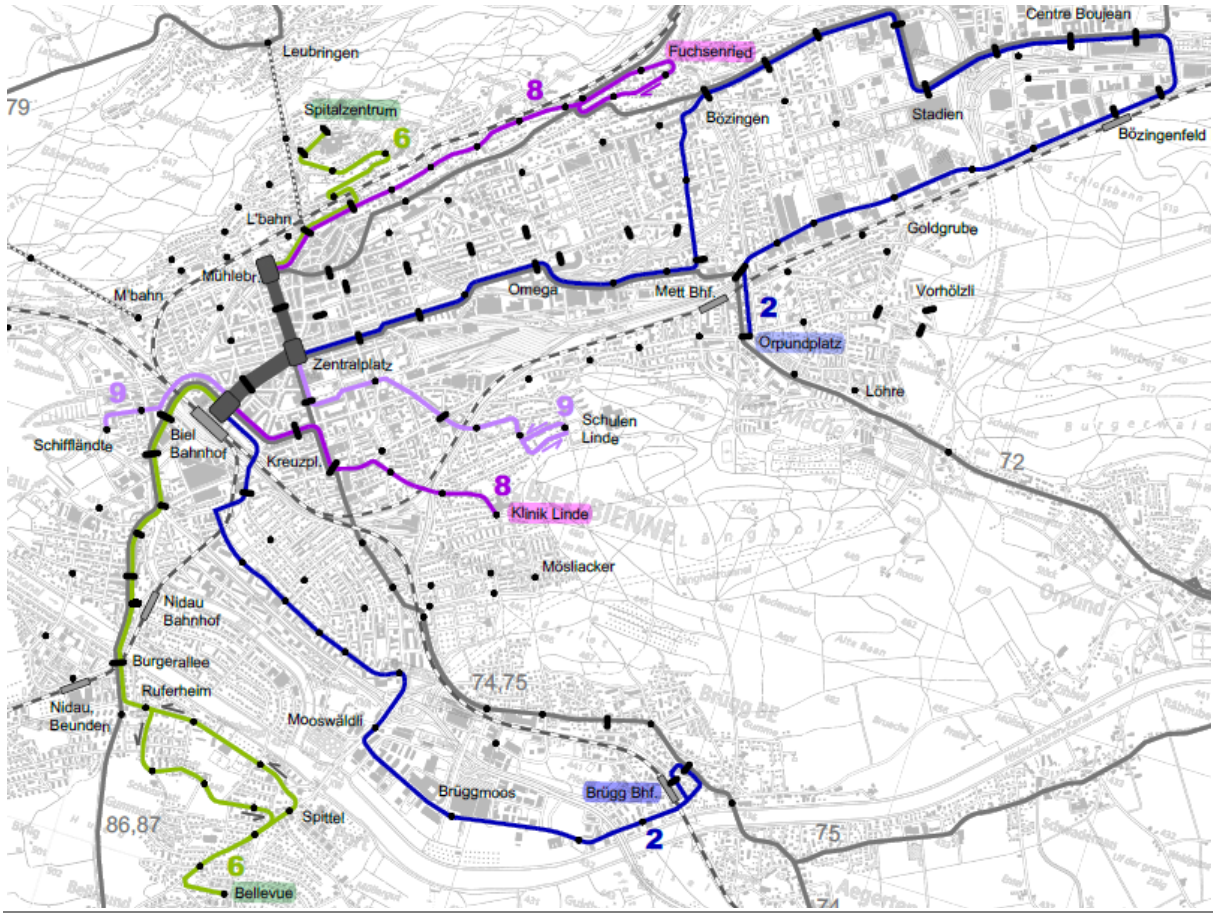
Indications quantitatives, documents

- Stratégie 2030 du parc roulant

## Bienne, électrification des lignes de bus 6 et 8

| N° CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS-ÖV.E.2 | – | 4e génération | B |
| Ancien n° | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 7 Infrastructures pour bus / TP | 7.4 Systèmes alternatifs à propulsion électrique |

Carte:




### Description et objectif de la mesure

Les Transports publics biennois (TPB) poursuivent une stratégie visant à réduire leurs émissions environnementales et climatiques. Celle-ci vise à transformer les lignes d'autobus alimentées aujourd'hui par des carburants fossiles en énergies renouvelables d'ici 2030. La stratégie est soutenue par les objectifs de la Ville de Bienne en matière de politique climatique.
Dans un premier temps, en 2021, la ligne 9 sera convertie en bus à batterie. La prochaine étape consistera à convertir les lignes 2 et 5 en utilisant des bus à batterie électrique dès 2024.Les lignes 6 et 8 suivront dès 2028 (mesure ÖV-E.2, horizon B). Cela nécessite des stations de recharge supplémentaires, ainsi que 9 bus standard et 12 bus articulés supplémentaires.

### Faisabilité

La technologie, en particulier l'alimentation et le stockage électriques des véhicules, est suffisamment mature pour assurer l'utilisation conforme aux horaires. Le projet pilote est déjà en cours de mise en œuvre: la conversion de la ligne 9 en bus à batterie électrique. La faisabilité de la conversion aux bus à batterie électrique a été évaluée dans le cadre d'une étude préliminaire en 2020.

### Opportunité

Zukunftsbild:
Vision d'avenir:
- Mobilité efficace, peu encombrante et à faible risque d'immission

Besoin d'agir:
- Réduire les nuisances environnementales

### Profit

L'électrification réduit les émissions de $CO_2$ et les nuisances sonores et atmosphériques dans la zone densément peuplée (WK 4). Cela accroît l'attrait des transports publics (WK1) et soutient le

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

Stratégie partielle TP:
- Électrification des lignes de bus
-

développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2).

État de la planification

2

Étapes de planification à ce jour
- Stratégie 2030 du parc roulant, mises en œuvre partielles en 2024 et 2028

État de la construction et du financement

2

Prochaines étapes de planification:
- Concrétisation de la mise en œuvre
- Étude des stations de recharge et adaptations du dépôt 2021 et acquisition de bus étape 1 (2022)
- Concrétisation et mise en œuvre de l'étape 2

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2028 | 2028 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Transports publics biennois | Ville de Bienne; Canton de Berne |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 17.4 | – |

Les coûts se compose comme suit:
16.9 Bus électriques (9 bus standard et 12 bus articulés; chargeurs rapides)
0.5 Insfrastruture de recharge des bus électriques (1 station de recharge)

Variante des frais d'investissements pour la solution de trolleybus:
25.0 Total
20.1 Véhicules
4.9 Infrastructure (réalisation de l'étape 1 d'un montant de 10.4 millions de fr. supposée, cf. mesure ÖV-E.1, horizon A)

Répartition des coûts

Au sein du périmètre PA:
- Confédération: probablement 30% à 40%
- Canton: probablement 35% des coûts imputables non couverts par la Confédération et éventuellement 40% en sus des coûts imputables restants pour des investissements selon art. 59/60 LR, financement résiduel couvert dans le cadre de la procédure ordinaire de commande TP

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination en cours | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

–

Impact sur l'environnement

Pas pertinent

Indications quantitatives, documents

- Stratégie 2030 du parc roulant

## Développement de l'offre «Bikesharing» au cœur de l'agglomération

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.KM-B.4 | – | 4e génération | AvE |
| Ancien nº. | Remplace la fiche de mesure | Catégorie | |
| – | – | 5 Mobilité douce (MD) | 5.1 Mesure individuelle, mobilité douce |

Carte:

Description et objectif de la mesure

Une offre de «Bikesharing» attrayante est un élément de promotion important pour le trafic cycliste. Les vélos de location sont utilisés par les pendulaires pour la dernière et la première étape et par la population résidante à des usages quotidiens et de loisirs divers. Pour une offre attrayante, un réseau dense de stations de «Bikesharing» et un système de réservation de conception pratique sont nécessaires.
Dans la zone urbaine de Bienne, il existe déjà un réseau relativement dense de 50 stations de «Bikesharing», qui doit encore être développé. Les communes environnantes d'Aegerten, de Brügg, d'Ipsach, de Nidau, d'Orpond et de Port ont également le potentiel de «Bikesharing». En collaboration avec les communes, un concept de réseau cohérent et uniforme de sites de «Bikesharing» au cœur de l'agglomération et une planification de mise en œuvre seront élaborés. Le concept est coordonné avec l'extension de l'offre de «Bikesharing» à Bienne.

Fonctionnalité et affectation

Lien avec la vision d'avenir:
- Offre suffisante de «Bikesharing»

Lien avec le besoin d'agir:
- Développer le «Bike+Ride» et «Bikesharing»

Lien avec la stratégie partielle:
- Développement de l'offre «Bikesharing» et élargie sur le cœur de l'agglomération

Les offres de «Bikesharing» améliorent l'intermodalité dans les transports quotidiens et de loisirs (WK 1). La promotion du trafic cycliste améliore la sécurité routière (WK 3) et réduit la pollution et le besoin en surfaces (WK 4).

État de la planification

Pas encore commencé

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| – | 31.12.2027 |
| Responsabilité | Autres acteurs |
| Région | Communes; exploiteur du système «Bikesharing» |
| Coûts (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
| 0.1 | Subventions aux planification des régions selon l'art. 64 LR |

Répartition des coûts

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

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

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

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

–

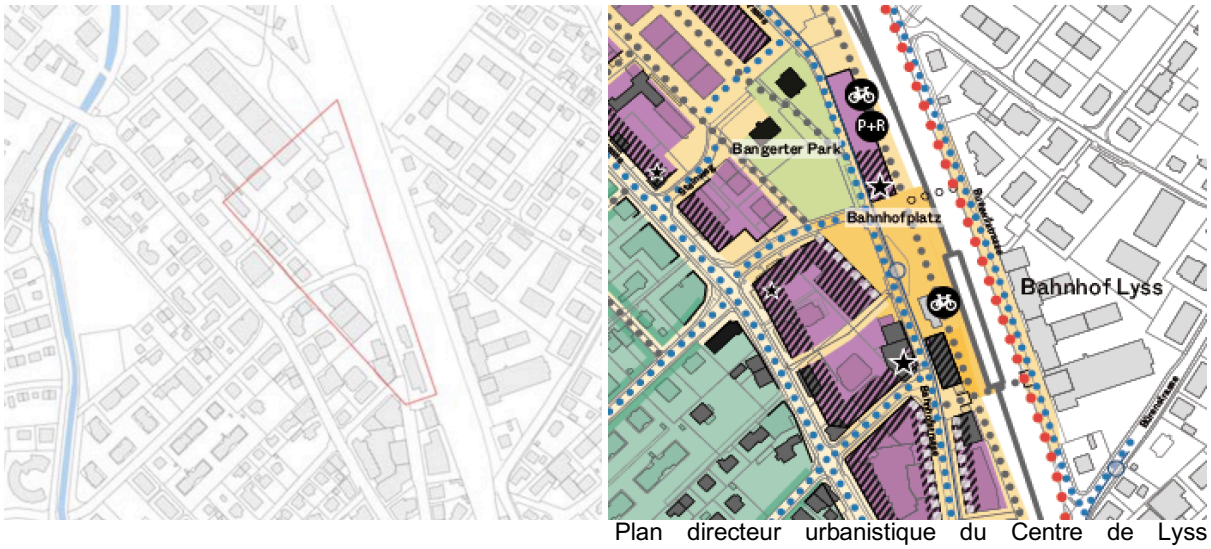
Indications quantitatives, documents

- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2020
- Plan sectoriel vélo 2035 Bienne, état 2020

## Lyss, réaménagement de la place de la Gare

| N° CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.KM-Mu.3 | – | 4e génération | A |
| **Ancien n°** | **Remplace mesure** | **Catégorie** | |
| – | 0371.2.003 (ÖV-Reg-1.2) | 4 Plateformes multimodales | |

Carte:




Plan directeur urbanistique du Centre de Lyss (commune de Lyss, état mai 2020)

### Description et objectif de la mesure

La gare est l'une des principales centralités de la commune et joue un rôle crucial en tant que plaque tournante de la mobilité dans la région. Les zones autour de la gare est l'adresse de la commune. La Bahnhofstrasse, réaménagée, est déjà d'une grande qualité. En outre, avec le Bangerter Park et les villas, il existe un bel ensemble identitaire dans la partie nord de la gare. Entre la Bahnhofstrasse et le Bangerter Park, il manque encore une conception globale et adaptée aux zones de développement adjacentes. Lors du réaménagement, il conviendra de combler les lacunes existantes en matière de trafic piétonnier et cycliste ainsi que de transports publics, et de redéfinir les aspects urbanistiques.

La mesure contient:

– Revalorisation en une place de la Gare représentative. Le réaménagement est coordonné avec la réalisation de bâtiments structurants avec des affectations axées sur le public aux rez-de-chaussée (bâtiment de la gare, kiosque, station de vélos, etc.).
- Intégration et extension des fonctions importantes de la gare: réaménagement de la gare routière, agrandissement de la station de vélos, aménagement sans obstacles, déplacement du P+R au sous-sol, examen d'autres offres de mobilité, raccordement au futur deuxième passage souterrain, etc.
- Connexion du Bangerter Park et de la place de la Gare
- Aménagement du Bangerter Park en tant que parc central généreux et accessible au public, assurant des liaisons pédestres par le parc, l'intégration des aires de jeux et de séjour pour la population

### Faisabilité

Pas pertinent

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:

- Des transferts faciles et efficaces entre les différents moyens de transport
- Accessibilité optimale vers les plaques tournantes de mobilité, conception conviviale et attrayante

### Profit

Les relations de correspondance train-bus et les conditions de circulation pour le trafic piétonnier et cycliste, y compris les transports publics, sont nettement améliorées (WK 1). Le réaménagement améliore la qualité du séjour dans un espace public central (WK 2). Une meilleure clarté améliorera la sécurité routière (WK 3). Le

Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer l'accès aux TP, éliminer les goulets d'étranglement en matière de capacité
- Combler les lacunes du réseau en matière du trafic piétonnier et cycliste

Lien avec les stratégies partielles:
- Développer les plaques tournantes de mobilité
- Renforcer les zones du centre

renforcement des transports publics a des effets positifs sur l'environnement (WK 4).

État de la planification

1

Étapes de planification à ce jour:
- La mesure est définie dans le Plan directeur PDE zone de la gare de Lyss et dans le Plan directeur urbanistique du centre de Lyss ayant force obligatoire pour les autorités.

État de la construction et du financement

1

Prochaines étapes de planification:
- Procédure d'assurance qualité pour le concept urbanistique 2021/22
- Planification dans les zones partielles dès 2022/23
- Planification d'affectation pour la plaque tournante de la gare de Lyss dès 2022/23
- Projet de construction/crédit pour la plaque tournante de la gare de Lyss dès 2024

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2026 | 2028 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | CFF; entreprises de transports; propriétaires fonciers |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 2.5 | Infrastructures des transports dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts:

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

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

– Cette mesure remplace partiellement la mesure 0371.2.003 du «Transports ferroviaires publics (optimisation des arrêts bus et Lyss)» de l'AP2. L'optimisation de la station de chemin de fer Lyss (nouvelle couverture et aménagement de parvis) prévue dans l'AP2 n'a pas encore été réalisée et a été développée dans le Plan directeur urbanistique du centre de Lyss. Cette partie de la fiche de mesure de l'AP2 est remplacée par la présente fiche de mesure. L'optimisation de la gare routière de Busswil prévue dans l'AP2 est en cours de réalisation et sera réalisée prochainement.
– La mesure est coordonnée avec le passage souterrain de la gare de Lyss nord (LV-Ü.6).
– Le passage souterrain, ainsi que les développements prévus dans le quartier de la gare, doivent s'appuyer sur le contenu de la première étape de la planification avec la procédure d'assurance qualité pour un concept urbanistique 2021/22.
–

Impact sur l'environnement

Pas pertinent

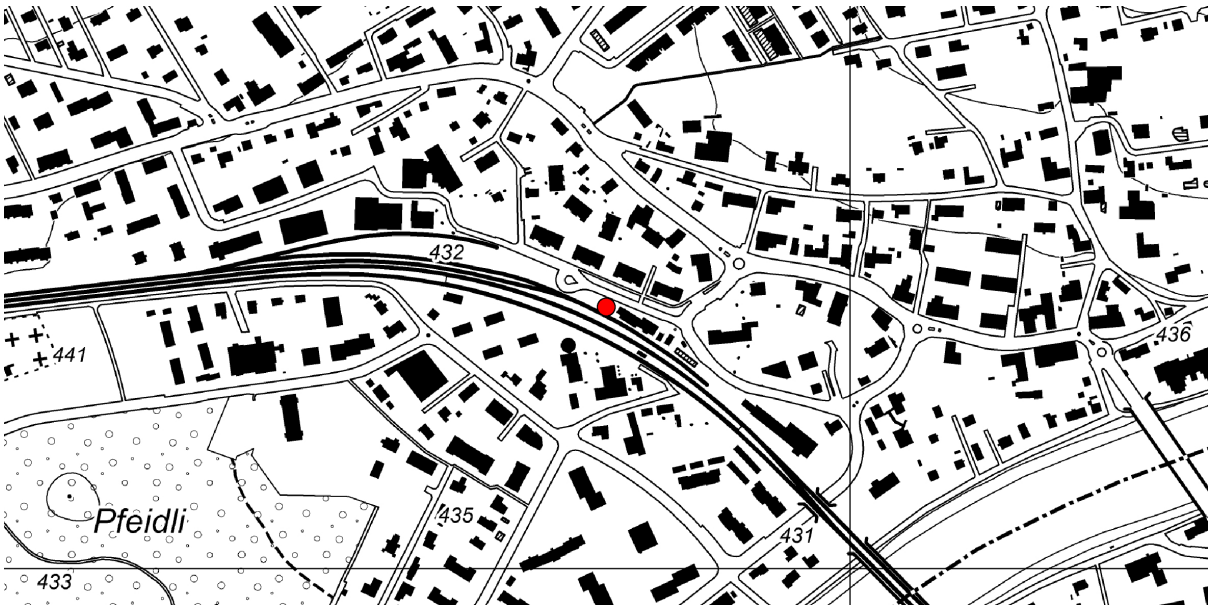
Indications quantitatives, documents

- Commune de Lyss, Plan directeur urbanistique Lyss-centre, état 2020
- Commune de Lyss, Plan directeur «Transports» Lyss, 2012

## Brügg, coordination globale de la gare de Brügg

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.KM-Mu.4 | – | 4e génération | AvE |
| Ancien nº | Remplace la mesure | Catégorie | |
| – | – | 4 Plateformes multimodales | |

Carte:




Description et objectif de la mesure

La gare de Brügg relie la S-Bahn (RER) au réseau de bus urbains et régionaux et aux transports publics avec le réseau pédestre et cycliste. En raison de l'emplacement dans la zone d'habitation et de l'offre de transports publics attrayante, il existe un grand potentiel pour le Bike&Ride avec des correspondances pour le train et le bus. Il existe également une offre de 30 places de Park&Ride, ainsi que des installations de covoiturage et des commerces.

La zone de restructuration et de densification Ile de Brügg / Neubrück est située juste à côté de la gare (S-UV.1.11). La coordination du développement de la gare et du site permet de créer une zone urbaine attrayante. Avec la construction du nouveau Centre hospitalier régional Bienne dans le pôle d'emplois de Brügg (distance aérienne de 600m de la gare), l'importance de Brügg en tant que nœud pour les TP et point de correspondance va encore augmenter.

La gare de Brügg doit être développée en une importante plaque tournante de mobilité au cœur de l'agglomération. Il convient notamment d'agir comme suit:

- Revalorisation fonctionnelle et conceptuelle de la place de la Gare
- Coordination avec le développement du site Ile de Brügg
- Amélioration de l'accès à la gare du côté sud et de la traversée de la zone ferroviaire pour le trafic piétonnier et cycliste
- Connexion du Centre hospitalier Bienne à la gare pour les cyclistes et les piétons
- Extension de l'offre de Park&Ride nord et sud
- Toit du perron du milieu, y compris escalier/rampe/zone d'attente

Afin d'assurer la coordination des différents intérêts et projets, une organisation de projet appropriée est mise en place et un instrument de planification adéquat est créé.

Opportunité et profit

Lien avec la vision d'avenir:
- Des transferts faciles et efficaces entre les différents moyens de transport
- Accessibilité optimale vers les plaques tournantes de mobilité, conception conviviale et attrayante

Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer l'accès aux TP, éliminer les goulets d'étranglement en matière de capacité
- Combler les lacunes du réseau en matière du trafic piétonnier et cycliste

Lien avec la stratégie partielle:
- Développer les plaques tournantes de mobilité
- Renforcer les zones du centre

Un fonctionnement optimal de la plaque tournante multimodale de la gare de Brügg contribue au comportement de mobilité durable de la population et de l'économie, et soutient le changement de la répartition modale en faveur des transports publics et du trafic piétonnier et cycliste (WK 1). La revalorisation de la place de la Gare, des installations pour les passagers et des liaisons piétonnes et cyclistes améliorent la qualité des espaces publics (WK 2) et la sécurité subjective du trafic (WK 3).

État de la planification

Négociations entre les CFF et les communes

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** |
| Commune | CFF; Transports publics biennois; propriétaires fonciers; région |
| **Coût (en millions de fr.)** | **Demande de la subvention cantonale** |
| 0.1 | – |
| **État de la coordination** | **Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale** |
| Coordination réglée | |

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

- Zone de restructuration et de densification Ile de Brügg (S-UV.1.11)
- Brügg, Nouveau chemins pour piétons et cyclistes entre la gare de Brügg et le Centre hospitalier (LV-Ü.1.14)

Impact sur l'environnement

–

Indications quantitatives, documents

- Zone à planification obligatoire n° 3 «Ile de Brügg»
- Commune de Brügg: gare de Brügg. Analyse du lieu, potentiel de développement (2018)
- Commune de Brügg/ Centre hospitalier Bienne S.A., étude de faisabilité du Concept de développement et d'espace ouvert pour la nouvelle construction du Centre hospitalier de Bienne à Brügg (2020)

## Bienne, coordination globale de la gare de Bienne

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.KM-Mu.5 | 0371.3.007 | 4e génération | AvE |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| ÖV-W-1 | – | 4 Plateformes multimodales | |

Carte:

Périmètre de considération avec le périmètre de la coordination globale (violet)

Description et faisabilité

La gare de Bienne est la plaque tournante centrale de l'agglomération de Bienne/Lyss et constitue un lien urbain important entre le centre-ville, le lac et les pôles de développement au nord et au sud. Dans cet espace, différentes nouvelles constructions et nouveaux développements d'infrastructures sont prévus, qui doivent être coordonnés de manière optimale les uns avec les autres et aussi avec le développement urbain. Les projets suivants doivent notamment faire l'objet d'une coordination:

- Msures à court et moyen terme selon les recommandations du processus de dialogue Branche Ouest de l'A5
- Nouveau tracé et développement des voies ferrées ainsi que du terminus asm
- Infratstructure ferroviaire et quais CFF
- Nouveau passage souterrain pour piétons Est
- Développpement urbain dans la zone «gare sud / Masterplan»
- Aménagement du parking de la Gare
- Espaces extérieurs au nord et au sud
- Liaisons cyclables Ouest–Est

Afin d'assurer la coordination des différents intérêts et projets, une organisation de projet appropriée est mise en place et un instrument de planification adéquat est créé.

Opportunité et profit

Lien avec la vision d'avenir:
- Des transferts faciles et efficaces entre les différents moyens de transport
- Accessibilité optimale vers les plaques tournantes de mobilité, conception conviviale et attrayante

Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer l'accès aux TP, éliminer les goulets d'étranglement en matière de capacité
- Combler les lacunes du réseau en matière de trafic piétonnier et cycliste

Lien avec la stratégie partielle:
- Développer les plaques tournantes de mobilité
- Renforcer les zones du centre

Un fonctionnement optimal de la plaque tournante multimodale de la gare de Bienne contribue au comportement de mobilité durable de la population et de l'économie, et soutient le changement de la répartition modale en faveur des transports publics et la mobilité douce (WK 1). La revalorisation des installations pour les passagers et des liaisons piétonnières et cyclistes améliorent la qualité des espaces publics (WK 2) et la sécurité subjective du trafic (WK 3).

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

État de la planification

La structure du projet «Coordination globale de la Gare de Bienne 2030», avec une délégation des autorités et un groupe de coordination professionnel, a été mise en place et a débuté les travaux. Le cahier des charges et un plan de mise en œuvre contenant des fiches de coordination ont été adoptés. Les résultats sont disponibles:
- Étude de faisabilité intégration asm dans la gare de Bienne, 2018
- Concept de l'espace extérieur sud, 2019
- Étude de faisabilité du passage souterrain pour piétons Est, 2020

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** |
| Ville de Bienne | OFROU; OPC; OTP; OACOT; région; communes; entreprises de transports; |
| **Coût (en millions de fr.)** | **Proposition de subvention communale** |
| 0.4 | – |
| **État de la coordination** | **Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale** |
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

- Extension à double voie par tronçons de la ligne Biennel-Täuffelen-Ins BTI (ÖV-Ort.1)
- Bienne, passage souterrain Est de la gare (LV-Ü.3)
- Bienne, liaison Champ-du-Moulin – Gare sud (passerelle enjambant la rue Alfred-Aebi et la rue de Morat) (LV-Ü.5)
- Bienne, aménagement de la rue Chipot et de la rue Aberli (MIV-Auf 2.3)
- Bienne, réaménagement de la place de la Gare (KM-Mu.6)

Impact sur l'environnement

- Objets d'importance nationale Bienne (ISOS 10001/2) et Nidau (ISOS 0955)

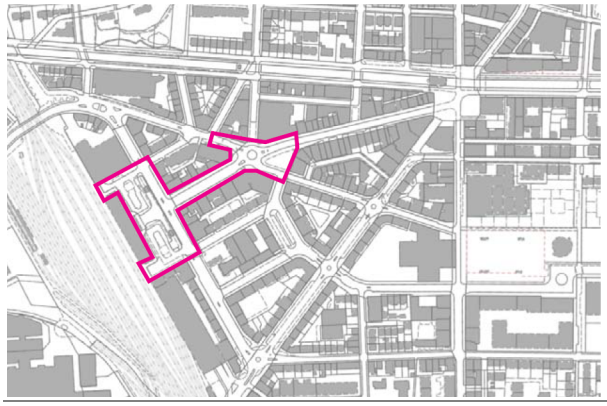
Indications quantitatives, documents

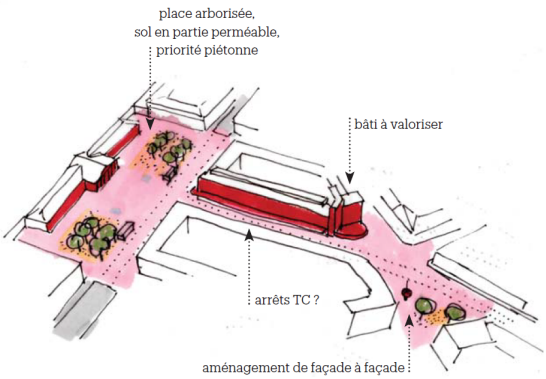
- Cahier des charges de la coordination globale de la gare de Bienne 2030, 2017
- Plan de mise en œuvre de la coordination globale de la gare de Bienne 2030, 2018

## Bienne, réaménagement de la place de la Gare, 1re étape

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.KM-Mu.6 | – | 4e génération | B |
| Ancien nº | Remplace la mesure | Catégorie | |
| – | – | 4 Plaques tournantes multimodales | |

Carte:






Description et objectif de la mesure

La Place de la Gare est l'un des espaces publics les plus importants de Bienne. Elle est traversée chaque jour par quelque 30'000 piétons et constitue le carrefour le plus important des transports régionaux et urbains. Avec la rue de la Gare adjacente, elle constitue également un centre de gravité dans l'offre des commerces et de services de la ville et représente la porte vers le centre-ville. Au cours du siècle dernier, la place de la Gare est passée d'un espace spacieux à un espace de circulation dominé en grande partie par les aires de stationnement pour voitures, taxis et deux-roues.

En mars 2015, un projet de réaménagement de la place de la Gare a été rejeté en votation populaire. La nécessité d'une réorganisation structurelle, fonctionnelle et conceptuelle demeure donc nécessaire. En ce qui concerne les fonctions, des questions se posent notamment sur la lisibilité et la disposition des arrêts de bus, les voies d'accès de courte durée pour le TIM, le stationnement pour vélos, le cheminement des piétons et la gestion du trafic sur l'ensemble de la place de la Gare. L'affectation et la conception actuelles de la place de la Gare sont liées aux problèmes et aux conflits suivants :

- Faible qualité du séjour et absence d'identité en tant que place urbaine
- Trop peu d'espace pour le trafic piétonnier aux heures de pointe
- Stagnation du trafic sur la rue Verresius en raison du trafic relativement élevé et des passages importants des piétons.
- Qualité insatisfaisante des places de stationnement pour les deux-roues, qui occupent de vastes parties de la place
- Manque de points de départ des bus et des zones d'attente peu attrayantes et étroites pour les usagers

Les objectifs suivants sont poursuivis avec le réaménagement de la place de la Gare:

- Créer une place urbaine avec une structure spatiale homogène et une qualité de séjour élevée
- Renforcer l'attrait et la qualité en tant que plaque tournante multimodale
- Dissocier et optimiser les flux de circulation
- Améliorer l'accessibilité de la gare pour tous les usagers
- Améliorer la lisibilité des arrêts de bus

Faisabilité

La faisabilité en matière de transports et de construction a été en principe établie dans le projet rejeté en 2015.

- Optimiser les places de stationnement des deux-roues

Les coûts totaux prévus sont de 30 millions de fr. La réalisation se fera par étapes. À l'horizon B, une première étape de 15 millions de fr. est prévue.

| Opportunité | Profit |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Espaces routiers et places de qualité de séjour<br>- Conception du milieu bâti axée sur la desserte capillaire<br>- Les centres-villes de Bienne et Nidau comme lieux attrayants pour vivre, séjourner et de loisirs<br><br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Améliorer la qualité de séjour<br>- Améliorer la qualité de l'habitat<br>- Renforcer la sécurité et l'attrait pour le trafic piétonnier et cycliste<br><br>Lien avec la stratégie partielle:<br>- Améliorer les connexions entre les TP et la mobilité combinée<br>- TIM: aménager l'espace routier compatible avec l'habitat<br>- Trafic piétonnier: renforcer les axes structurants | Le réaménagement améliore l'accessibilité, l'efficacité et la convivialité des transports publics et optimise le système de transport aux alentours de la gare (WK 1). La revalorisation des espaces de la place accroît la qualité de l'habitat (WK 2) et la sécurité subjective du trafic (WK 3). Le renforcement des transports publics et du trafic piétonnier et cycliste a un impact positif sur l'environnement (WK 4). |

État de la planification

2

Étapes de planification à ce jour:
- Projet pour le réaménagement 2015, rejeté en votation populaire
- Études préalables

État de la construction et du financement

2

Prochaines étapes de planification:
- Concept global pour le périmètre de la gare de Bienne
- Projet préalable avec procédure de concours
- Permis de construire et crédit d'exécution

La planification, la conception et l'octroi de permis devraient prendre six ans. Le projet figure dans la planification des investissements de la Ville de Bienne.

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2028 | 2030 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | Entreprises de transports; riverains; commerces; associations |

| Coût (en millions de fr.) | Demande de la subvention cantonale |
|---|---|
| 15.00 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts

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

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

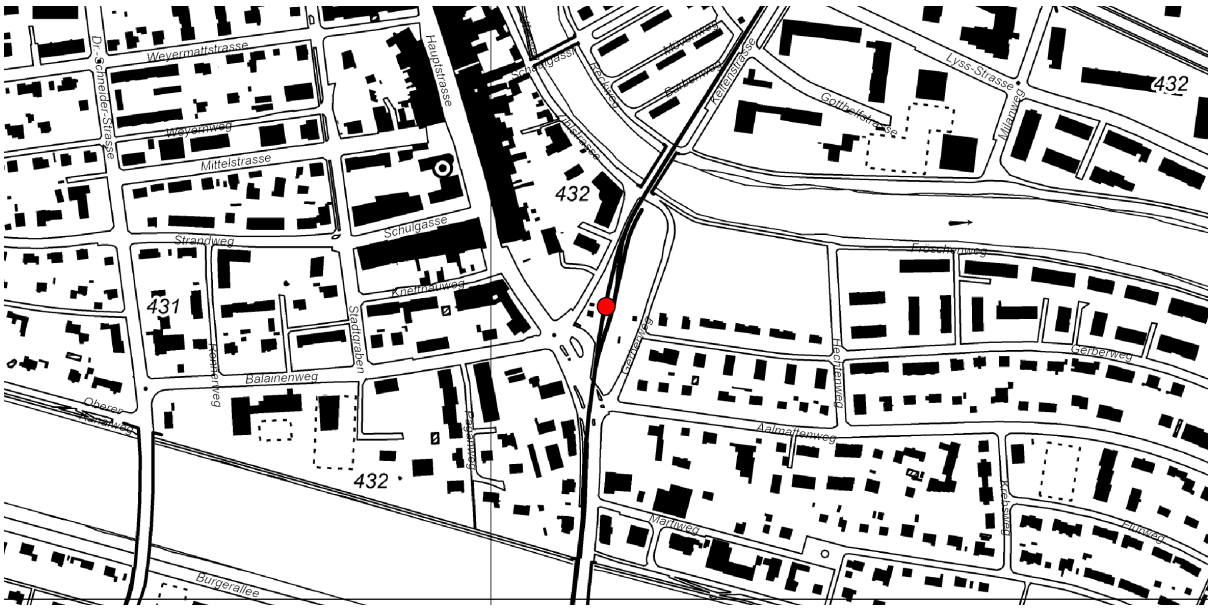
| État de la coordination | Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale |
|---|---|

| Coordination réglée |
| --- |
| Référence et délimitation par rapport aux autres mesures |
| - Coordination avec le réaménagement de la rue de la Gare (TIM-Auf.5) |
| Impact sur l’environnement |
| - Site construit d’importance nationale (ISOS 10001/2) |
| Indications quantitatives, documents |
| – |

## Nidau, coordination globale de la gare de Nidau

| N° CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.KM-Mu.7 | – | 4e génération | AvE |
| Ancien n°. | Remplace la fiche de mesure | Catégorie | |
| – | – | 4 Plateformes multimodales | |

Carte:




Description et faisabilité

La gare de Nidau relie la ligne d'agglomération du chemin de fer de Bienne-Anet-Täuffelen au réseau de bus urbains et aux transports publics avec le réseau piétonnier et cycliste. La zone de la gare fait partie de la zone de restructuration et de densification de la gare de Nidau (S-UV.1.22). Elle est le prélude au centre-ville (Vieille Ville) de Nidau, densément utilisée, et offre un potentiel de densification et de revalorisation urbanistique avec des affectations dans le centre.

La gare de Nidau doit être transformée en une importante plaque tournante de la mobilité au cœur de l'agglomération. Il faut résoudre des questions complexes et des dépendances:

- Densification urbanistique avec des espaces publics attrayants et des affectations dans le centre à l'entrée sud du centre-ville (Vieille Ville)
- Réaménagement des nœuds routiers sur la route principale (giratoire)
- Construction de nouveaux quais et de bâtiments techniques
- Remplacement des conduites industrielles
- Places de stationnement provisoires et place de manœuvre pour les bus
- Extension et amélioration du stationnement pour vélos et de l'accès aux transports publics
- Nouvelle réglementation de la propriété foncière

Afin d'assurer la coordination des différents intérêts et projets, une organisation de projet appropriée est mise en place et un instrument de planification adéquat est créé.

Opportunité et profit

Lien avec la vision d'avenir:
- Transferts faciles et efficaces entre les différents moyens de transport
- Accessibilité optimale vers les plaques tournantes de mobilité, conception conviviale et attrayante

Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer l'accès aux TP, éliminer les goulets d'étranglement en matière de capacité
- Combler les lacunes du réseau en matière du trafic piétonnier et cycliste

Lien avec les stratégies partielles:
- Développer les plaques tournantes de mobilité
- Renforcer les zones du centre

Un fonctionnement optimal de la plaque tournante multimodale de la gare de Nidau contribue au comportement de mobilité durable de la population et de l'économie, et soutient le changement de la répartition modale en faveur des transports publics et du trafic piétonnier et cycliste (WK 1). La revalorisation de la place de la Gare, des installations pour les passagers et des liaisons piétonnes et cyclistes améliore la qualité des espaces publics (WK 2) et la sécurité subjective du trafic (WK 3).

État de la planification

L'organisation de projet a été mise en place et la planification globale est disponible. L'adoption du plan d'affectation et des divers projets de construction sont en préparation.

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 31.12.2020 | 31.12.2024 |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** |
| Ville de Nidau | OPC-AIC III; OTP; entreprises de transports; propriétaires fonciers |
| **Coût (en millions de fr.)** | **Proposition de subvention communale** |
| 0.1 | – |
| **État de la coordination** | **Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale** |
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures
- Exension à double voie par tronçons Biennel-Ipsach, (ÖV-Ort.1)
- Liaison cycliste Port – Nidau – Bienne-centre (LV-Ü.7.6)
- Zone de restructuration et de densification de la gare de Nidau (S-UV.1.22)

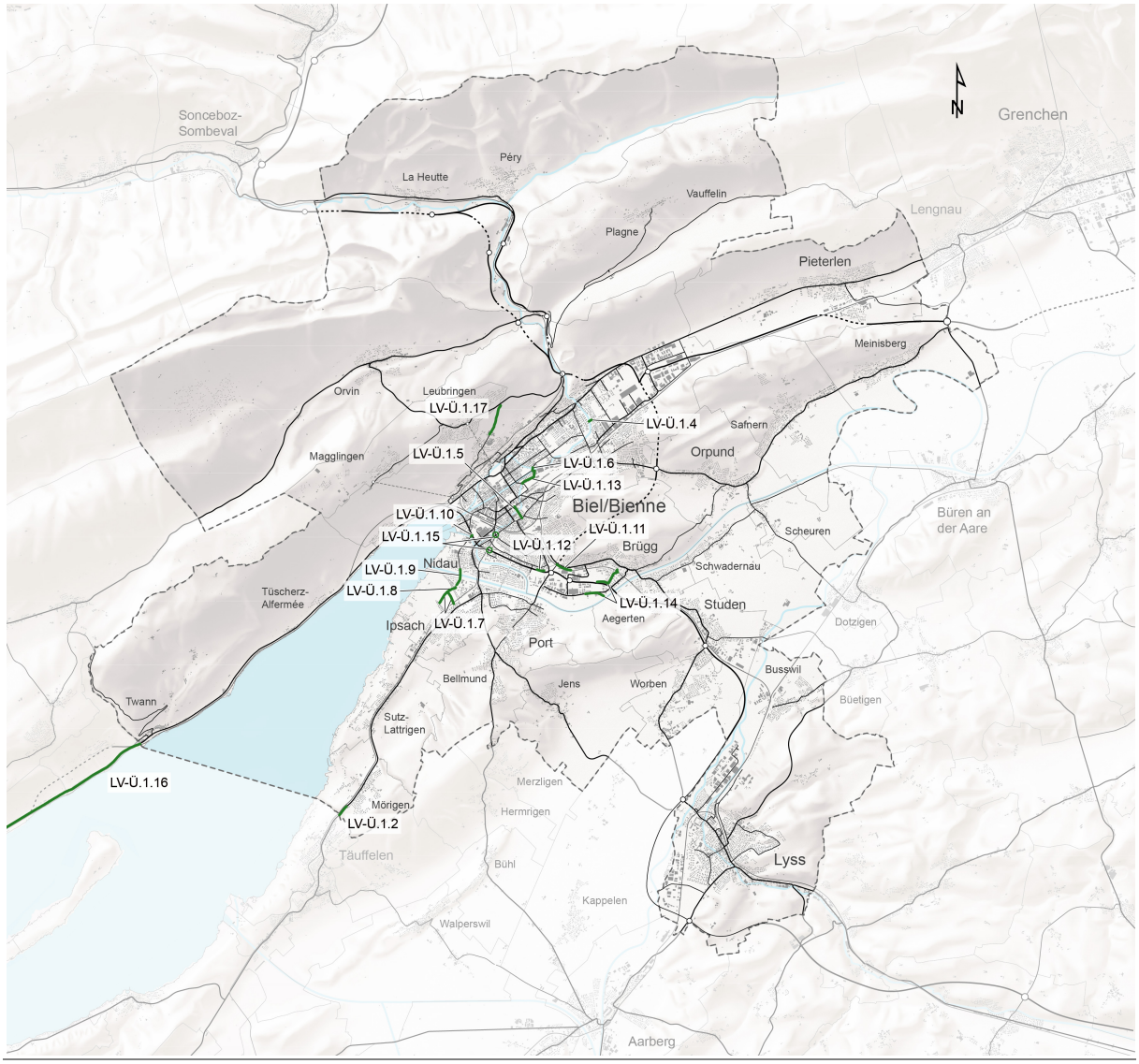
Impact sur l'environnement
- Site construit d'importance nationale Nidau (ISOS 0955)

Indications quantitatives, documents
- Ville de Nidau: Gesamtverkehrskonzept Nidau (2019)
- Ville de Nidau: Städtebauliches Leitbild Lebensraum Nidau (2013)

## Séries de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Mobilité douce», horizon A

| CRTU nº | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.LV-Ü.1 | – | 4e génération | A |
| Ancien nº | | Catégorie | |
| – | | 5 Mobilité douce (MD) | 5.2 Mesures forfaitaires MD |

Carte:




Description

La série de mesures vise à combler des lacunes de réseau prioritaires et des déficits en termes de sécurité pour le trafic piétonnier et cycliste, détectés dans le cadre de l'analyse des points faibles. Les mesures ont pour but

- de combler les lacunes physiques du réseau, surtout à surmonter l'effet de coupure des installations ferroviaires, des cours d'eaux et des axes routiers très fréquentés;
- d'améliorer les itinéraires cyclistes existants en matière de sécurité et de confort;
- de raccorder le futur Centre hospitalier régional projeté au Marais-de-Brügg avec le réseau routier local et de rang supérieur
- et d'assainir les points noirs connus.

| Opportunité | Profit |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Réseau d'un seul tenant d'itinéraires cyclistes directs, sûr et attrayants | La suppression de lacunes du réseau et de points faibles renforce le trafic piétonnier et cycliste ainsi que l'intermodalité (WK 1) et accroît la sécurité |

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

- Part accrue du trafic cycliste dans le trafic global

routière (WK 3). L'accès aux lieux de destination ainsi que la qualité des espaces publics sont améliorés et l'urbanisation interne visée est soutenue (WK 2). La promotion du trafic piétonnier et cycliste réduit l'impact sur l'environnement et l'utilisation du sol (WK 4).

Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer le raccordement de la partie sud-ouest de l'agglomération
- Améliorer le raccordement avec le pôle de développement «Activités» du Marais-de-Brügg
- Combler les lacunes du réseau sur les axes de l'agglomération
- Compléter l'axe médian à Bienne
- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires

Lien avec la stratégie partielle:
- Exploiter le potentiel cycliste avec des itinéraires différenciés
- Accroître la sécurité et l'attrait du trafic piétonnier
- Accroître la perméabilité dans l'espace urbain et créer des chemins aussi courts et directs que possible vers les lieux de destination importants

Coût global

15.09 millions de fr.

Répartition des coûts

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

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

Indications quantitatives, documents

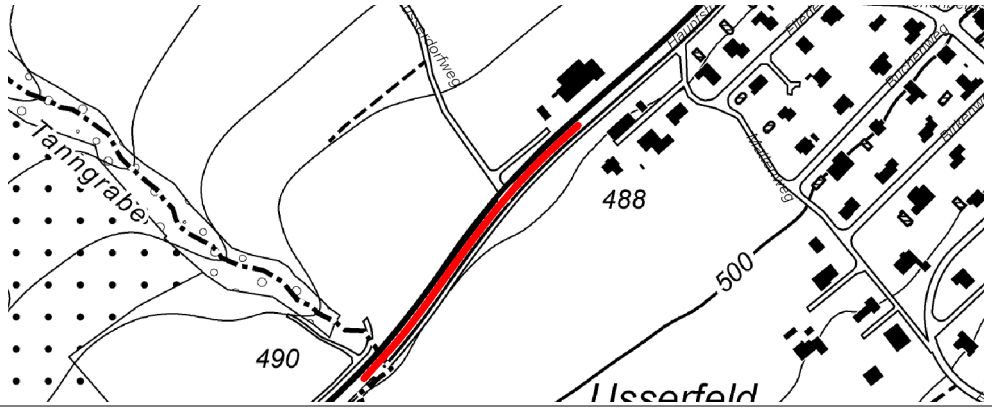
- Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste, 2020
- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021
- Plan sectoriel Vélo 2035 de la Ville de Bienne, état 2020
- Étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.2 | MIV-O-2.06 | – | 0371.3.013 | **Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: développement des pistes cyclables entre Morenges et Gerolfingen** |

Brève description

Pistes cyclables entre Morenges et Gerolfingen pour l'amélioration de la sécurité routière.

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: route directe, itinéraires directs et sûrs pour les cyclistes rapides et expérimentés, principalement le long des axes de circulation principales



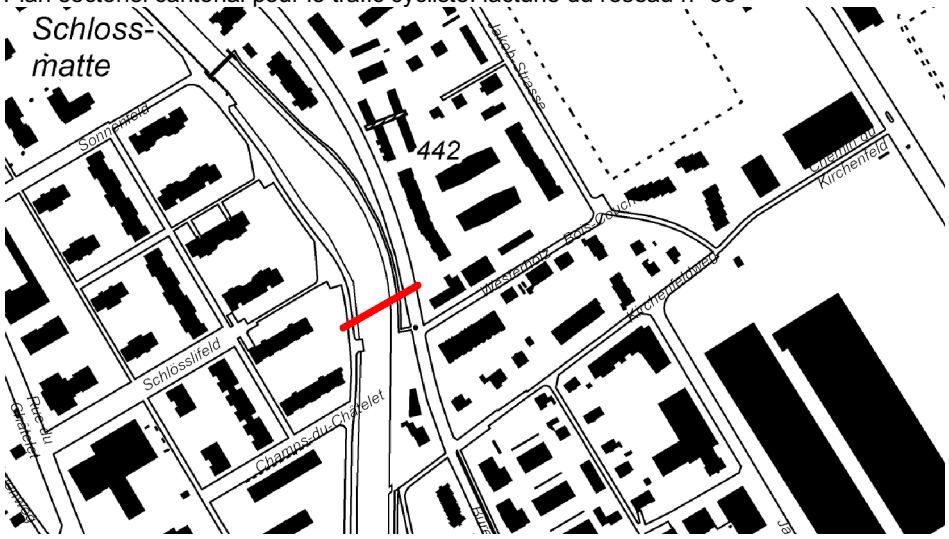

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Morenges, Täuffelen | OPC-AIC III | Communes | Coordination réglée | – | Longueur en m | 600 | 1.5 | – |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.4 | – | – | – | **Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne. Passerelle du Bois-Couchant enjambant la Suze** |

Brève description

Passerelle pour le trafic piétonnier et cycliste enjambant la Suze entre la rue du Moulin et la Longue-Rue. La liaison comble une lacune gênante du réseau d'itinéraires cyclables qui contraint aujourd'hui à des détours par des routes inapropriées avec plusieurs changements de direction. Ce passage constitue un nouvel élément de l'axe médian à Bienne à titre d'épine dorsale structurante du réseau de pistes cyclables.

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: liaison structurante ouest-est sur le territoire communal entre la rive du lac, le centre-ville et le pôle de développement des Champs-de-Boujean (axe médian Bienne)
Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste: lactune du réseau nº 56




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Biel/Bienne | Commune | OPC-AIC III | Coordination réglée | Plan sectoriel pour le trafic cycliste | Superficie en $m^2$ | 150 | 1.20 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.5 | – | – | – | **Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne: nouvelle construction Rue des Jardins (Rue des Prés – Rue de Madretsch)** |

Brève description

La Ville de Bienne réalise en trois étapes un itinéraire pour la mobilité douce partant des quartiers sud vers le centre-ville. Cet itinéraire constitue une liaison indépendante et sûre pour la mobilité douce indépendamment du réseau d'axes principaux urbains existant.
Les deux premières étapes ont été réalisées ces dernières années. La trosième étape vise à combler la lacune de réseau encore existante entre la rue des Prés et la rue de Madretsch.

L'avant-projet existant comprend ls mesures suivantes:
- Amélioration de la traversée de la rue des Prés
- Construciton d'un itinéraire cyclable et piétonnier, largeur: 4m50 / longueur 106 m
- Passerelle pour le trafic cycliste et piétonnier enjambant la Suze de Madretsch
- Amélioration de la possibilité de bifurquer sur l'itinéraire à la rue de Madretsch

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire de confort pour cyclistes ayant un besoin de confort et de sécurité élevé, dans la mesure du possible sur des voies séparées ou des routes avec modération du trafic.

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Biel/Bienne | Commune | – | Coordination réglée | Plan sectoriel pour le trafic cycliste | Superficie en $m^2$ | 1'380 | 1.60 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

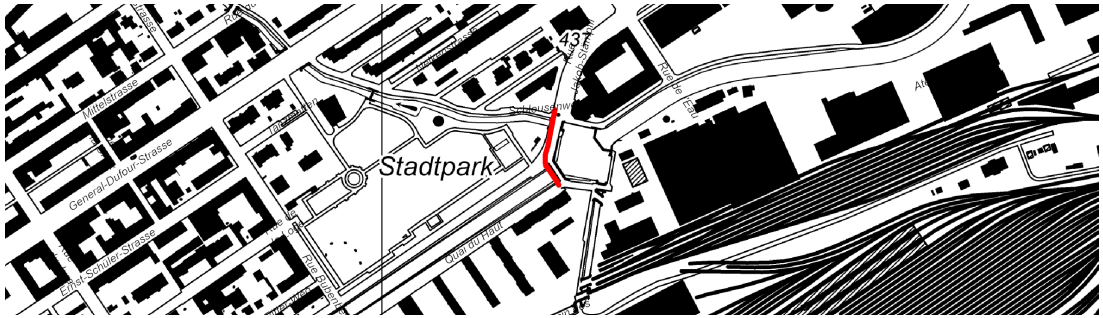
| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.6 | – | – | – | **Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables à Bienne: liaison barrage Hauser** |

Brève description

Avec la réalisation de chemins pédestres et l'itinéraire cyclable sur l'Ile-de-la-Suze et son prolongement le long de l'aire Omega jusqu'à la rue de l'Eau, la question se pose de la poursuite du réseau de chemins pédestres et de l'itinéraire cyclable entre le chemin des Écluses et le quai du Haut. Le chemin existant pour la mobilité douce présente surtout des lacunes de sécurité pour le trafic cycliste et ne constitue pas une liaison directe de qualité en raison surtout de voies insatisfaisantes et trop étroites pour obliquer. Pour cela, le barrage Hauser (objet K digne de protection) constitue un élément centra pour un prolongement éventuel de la piste cyclable.

Pour des raisons de manque de place et de sécurité, le projet de passerelle le long du pont routier ne peut pas être poursuivi pour des raisons de technique de circulation. Cependant, l'élargissement du pont routier permet de créer davantage de place pour tous les usagers de la route sans nuire pour autant à la protection contre les crues. Grâce à une voie de bifurcation de 2 m de large, les cyclistes en provenance du chemin de rive dispose d'une infrastructure plus sûre pour parvenir au quai du Haut. La bifurcation à gauche est facilitée pour les cyclistes en provenance de la rue Jakob-Stämpfli. En sens inverse, l'aménagement d'une bande cyclable de 1,8 m de large crée une liaison cycliste plus confortable. Pour le trafic piétonnier, une nouvelle liaison est disponible sur le trottoir en plus du passage existant directement près du barrage. L'élargissement pour les camions de 40 t nécessite un déplacement du barrage sur la Suze de Bienne.

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: liaison est-ouest structurante sur le territoire communal entre la rive du lac, le centre-ville et le pôle des développement des Champs-de-Boujean (axe médian Bienne)



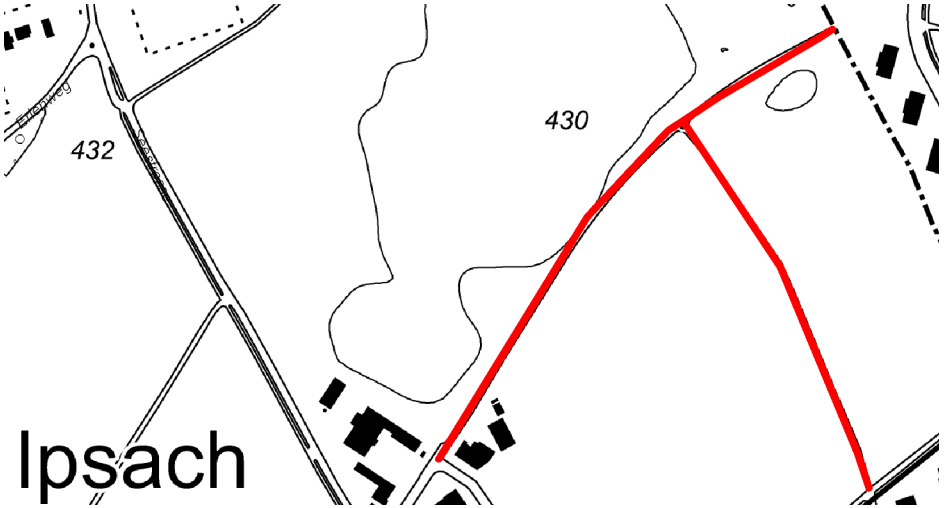

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Biel/Bienne | Commune | OPC-AIC III | Coordination réglée | Plan sectoriel pour le trafic cycliste | Superficie en $m^2$ | 1'100 | 1.50 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.7 | LV-N-10.1 | – | – | **Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon des chemins de campagne Weiermatt, Ipsach»** |

Brève description

Chemins ruraux Weiermatt: extension à 3.50 m (800 m$^2$) et revêtement asphalté (2000 m$^2$). Base: étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure nº 2.

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire combiné direct/confort
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M45. La mesure est examinée dans le cadre d'un corridor d'itinéraires prioritaires selon le Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. Les exigences en vers un itinéraire prioritaire doivent être prises en compte de façon appropriée.



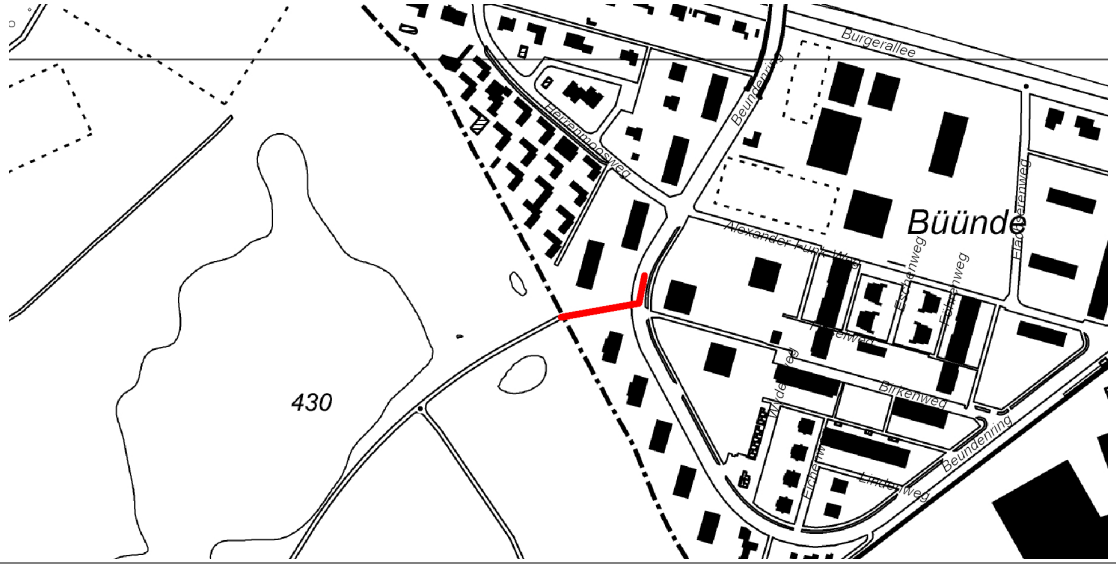

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ipsach | Commune | OPC-AIC III | Coordination réglée | Plan sectoriel pour le trafic cycliste | Longueur en m | 500 | 0.32 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.8 | LV-N-10.1 | – | – | **Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Débouché du chemin de campagne Weienmatt – Beundenring»** |

Brève description

Adaptation du tracé de ligne, extension à 3.50 m et revêtement asphalté du chemin rural (235 m$^2$), aide à la bifurcation sur le Beundenring au moyen de refuges et d'une berme centrale. Base: étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure nº 3

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire combiné direct/confort
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M45 / M46. La mesure est examinée dans le cadre d'un corridor d'itinéraires prioritaires selon le Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. Les exigences en vers un itinéraire prioritaire doivent être prises en compte de façon appropriée.



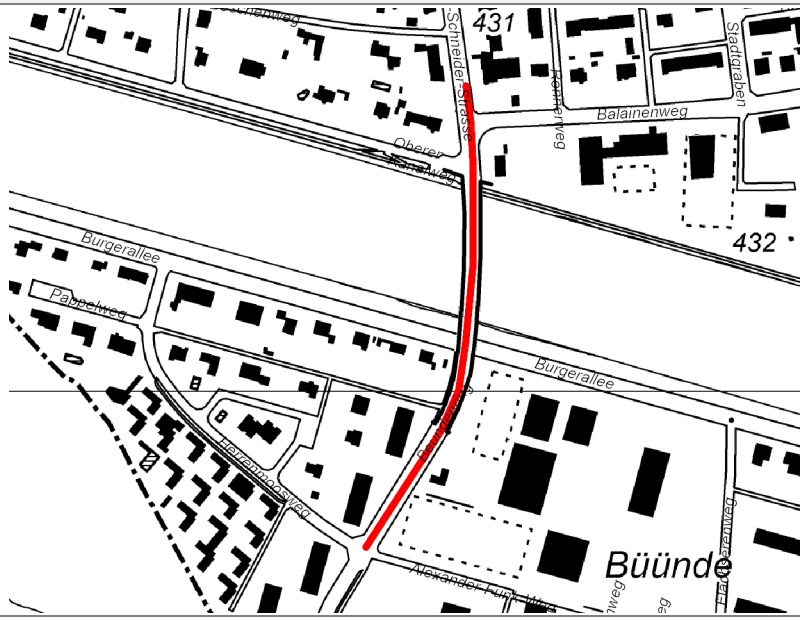

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nidau | Commune | OPC-AIC III | Coordination réglée | Plan sectoriel pour le trafic cycliste | Longueur en m | 100 | 0.10 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR<br>Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.9 | LV-N-10.1 | – | – | **Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Pont sur le canal Dr.-Schneider-Strasse (du Herrenmoosweg au Balainenweg)** |

Brève description

Aide à la bifurcation dans le secteur Herrenmoosweg au moyen de refuges et d'une berme centrale; marquages de bandes cyclables sur les accès aux ponts. Base: étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure nº 4

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire combiné direct/confort
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M45 / M46. La mesure est examinée dans le cadre d'un corridor d'itinéraires prioritaires selon le Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. Les exigences en vers un itinéraire prioritaire doivent être prises en compte de façon appropriée.




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nidau | Commune | OPC-AIC III | Coordination réglée | Plan sectoriel pour le trafic cycliste | Longueur en m | 300 | 0.05 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR<br>Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

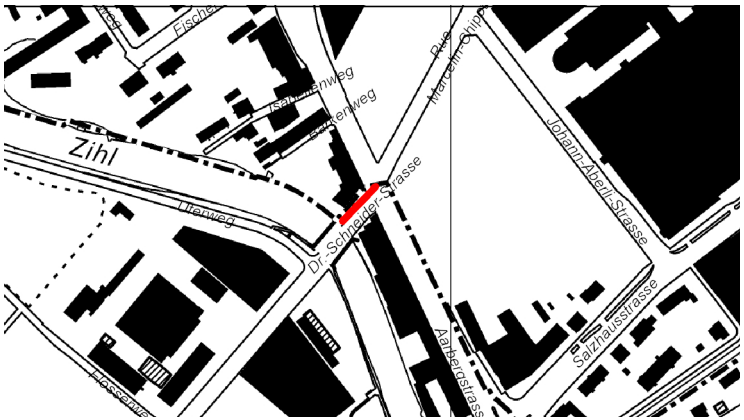
| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.10 | LV-N-10.1 | – | – | **Liaison cycliste Ipsach-Nidau-Bienne-centre: tronçon «Débouché Dr.-Schneider-Str. dans la rue d'Aarberg** |

Brève description

Afin d'offrir des liaisons cyclistes sûres et directes, il faut assainir et réaménager l'ensemble du croisement. Pour réaliser infrastructures en faveur du trafic cycliste, il faut réorganiser les aires de circulation. Les surfaces libérées grâce au réaménagement du croisement peuvent être utilisées pour une revalorisation dans le contexte urbanistique, améliorer la sécurité pour le trafic piétonnier ainsi que pour prioriser les transports publics. Mesures:

- Élargissement de la chaussée / adaptation des trottoirs. Accès à la rue Dr.-Schneider-Strasse
- Adaptation de l'ISL
- Marquages de la priorité aux vélos, entre autres

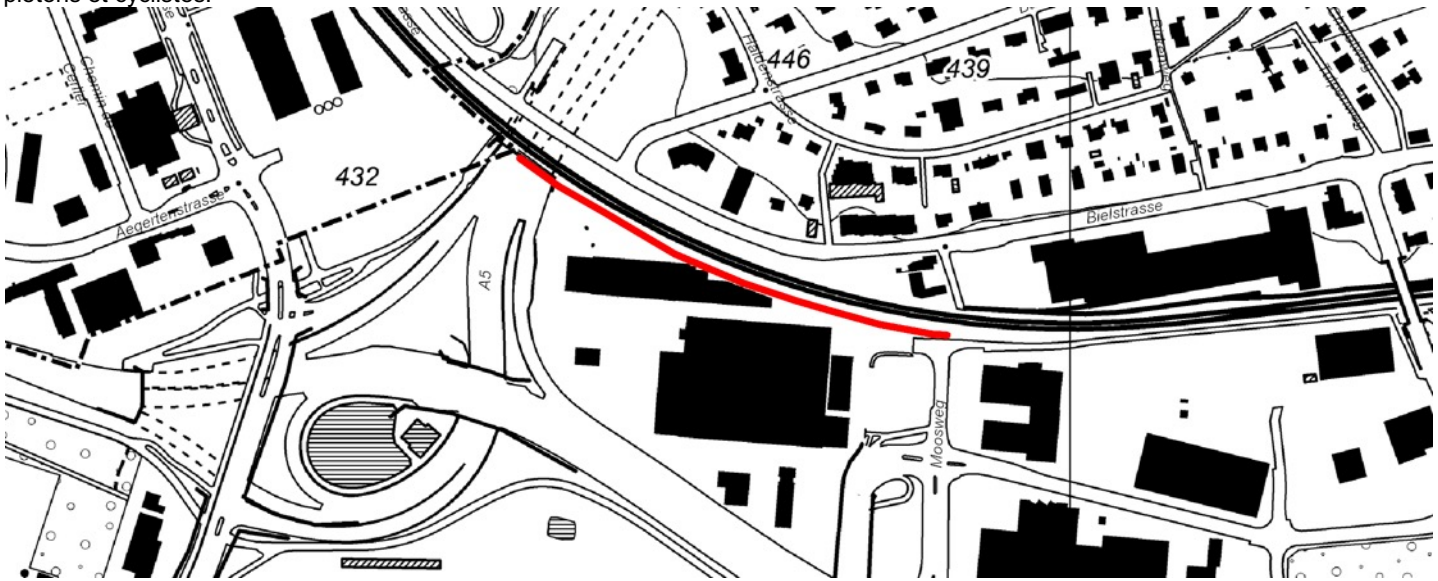
Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire combiné direct/confort
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M45 / M46. La mesure est examinée dans le cadre d'un corridor d'itinéraires prioritaires selon le Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. Les exigences en vers un itinéraire prioritaire doivent être prises en compte de façon appropriée
Base: étude approfondie des liaisons cyclistes dans l'espace Bienne sud, 2018: mesure nº 6




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nidau, Bienne | Commune de Nidau | Ville de Bienne | Coordination réglée | Plan sectoriel du trafic cycliste | Longueur en m | 250 | 1.5 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.11 | | – | – | **Liaison cycliste Brügg-Bienne: lacune du réseau, aire Notz AG** |

Brève description: Liaison cycliste et piétonne au sud de la ligne de chemin de fer entre le chemin du Marais et la traversée de l'A5 avec raccordement au passage sous-voies pour les piétons et cyclistes.



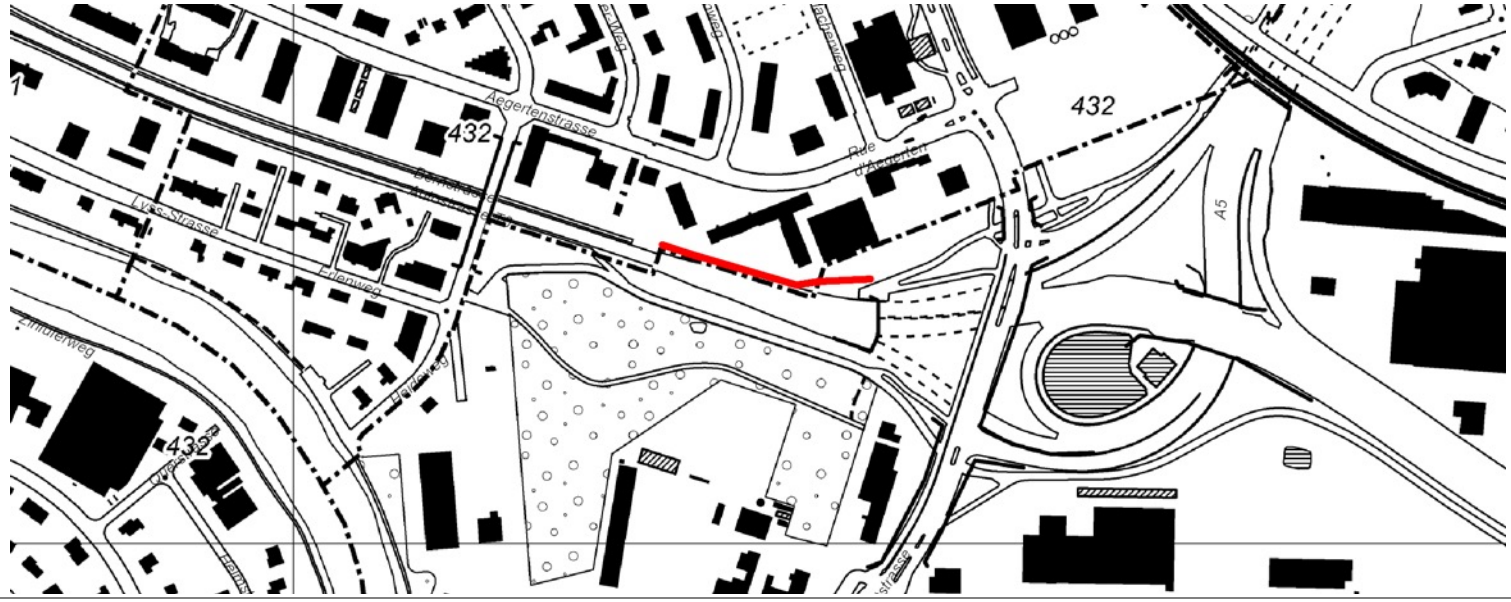

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Brügg | Commune | OPC-AIC III | Coordination réglée | – | Longueur en m | 400 | 0.05 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR<br>Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.12 | – | – | – | **Liaison cycliste Brügg-Bienne: lacune du résesau au nord près de l'échangeur de l'A5 à Brügg** |

Brève description

Liaison cycliste et piétonne au nord de la semi-autoroute A6 jusqu'à la route de Port avec raccordement au passage sous-voies pour les piétons et cyclistes (piste cyclable cantonale), onéreuse en raison du mur de soutènement et de l'assainissement du site pollué.

Plan sectoriel cantonal pour le trafic cyclisten: lacune du réseau nº 96
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M12



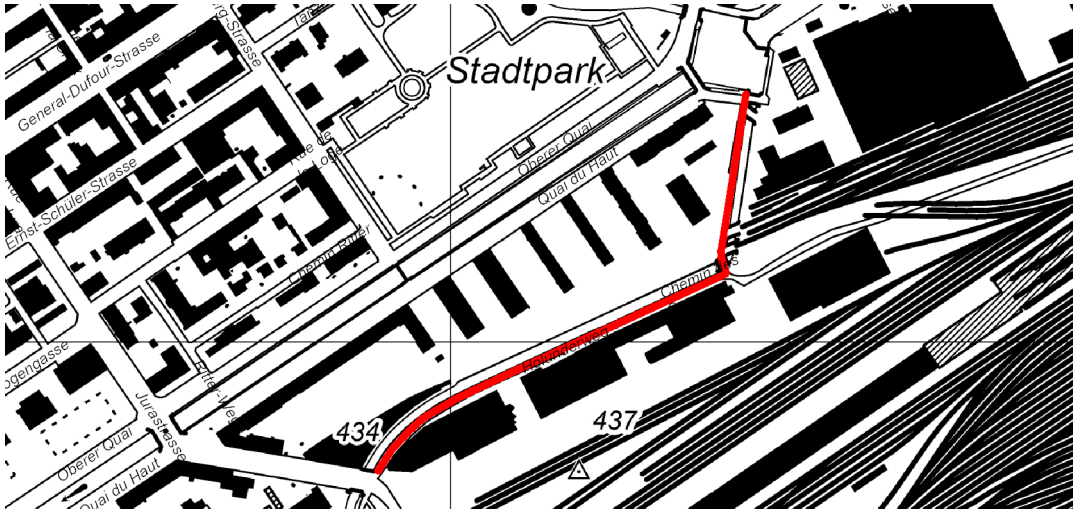

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Brügg | OPC-AIC III | Commune | Coordination réglée | – | Longueur en m | 130 | 0.5 | |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.13 | – | – | – | **Réseau de chemins pédestres et itinéraires cyclables Bienne: extension du chemin des Sureaux entre le barrage Hauser et la rue du Jura** |

Brève description

Élargissement du chemin pédestre et de la piste cyclable en vue de séparer physiquement les cyclistes des piétons et d'accroître la sécurité routière. Construction d'une nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes et remplacement de celle existante. La mesure fait partie intégrante de la régénération de la Suze de Madretsch attenante. L'élargissement et le déplacement du lit du cours d'eau vers le nord permet de créer davantage d'espace à des fins de détente et d'élargie le chemin piétonnier et la piste cyclable.

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: itinéraire de confort



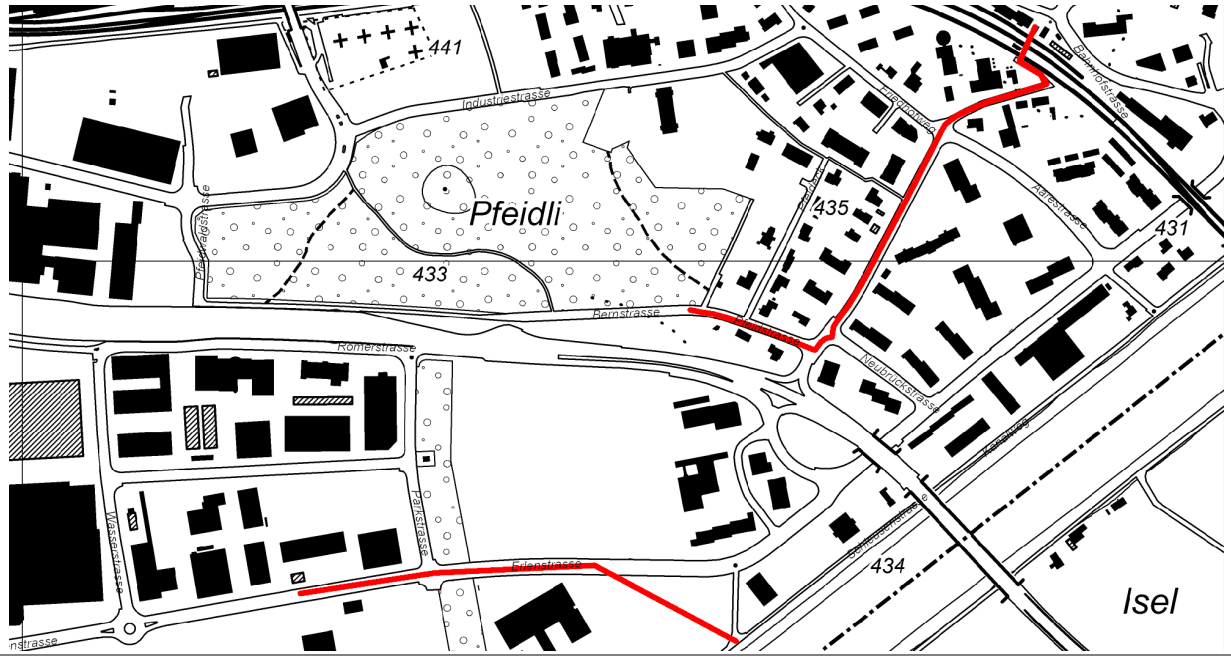

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Biel | Commune | OACOT | Coordination réglée | | Superficie en $m^2$ | 1'650 | 1.5 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU no | Ancien no | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.14 | – | – | – | **Brügg, nouvelle chemin piétonnier et cycliste entre la gare de Brügg et le Centre hospitalier régional** |

Brève description

Nouvelle liaison cycliste et piétonnière entre la gare de Brügg et le Centre hospitalier via la Pfeidstrasse.

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M75




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Brügg | Commune | — | Coordination réglée | | Longueur en m<br>Bande pour piétons<br>Refuge pour piétons avec élargissement de la chaussée | 1'000<br>5<br>3 | 1.0<br>0.02<br>0.75 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR<br>Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

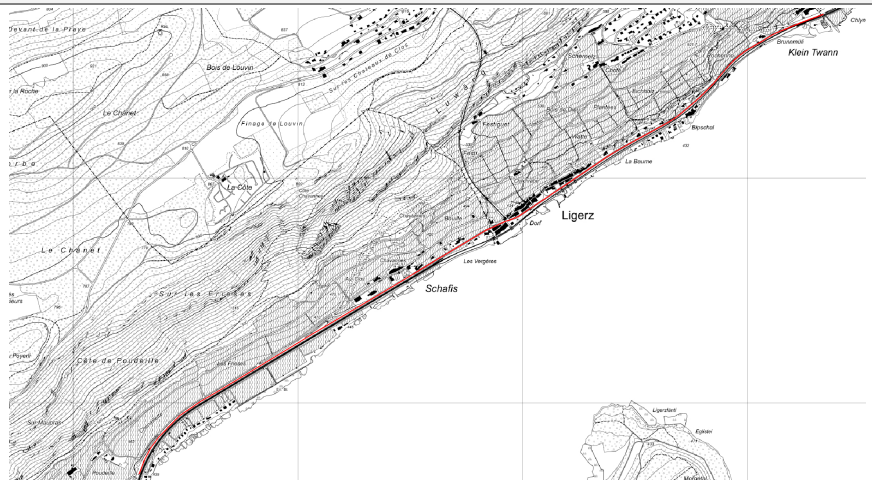
| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.16 | – | – | – | **Liaison cycliste La Neuveville-Bienne, tronçon «La Neuveville-Gléresse»** |

Brève description

Réalisation d'une liaison en continu sûre et attrayante pour le trafic cycliste au cœur de l'agglomération à titre d'alternative au TIM sur l'axe très fréquenté de l'agglomération. Mesure: largeur de voie en continu sur 4m00, stabilisation, éclairage.

La liaison cycliste La Neuveville-Bienne est réalisée en quatre tronçons:
- Tronçon 1, La Neuveville-Gléresse: mesure LV-Ü.1.16 (PA 4, horizon A)
- Tronçon 2, Douanne-Daucher: mesure LV-Ü.7.5 (code ARE 0371.3P.053)
- Tronçon 3, Vigneules: mesure MIV-Auf.2.21 (PA 4, horizon A)
- Tronçon 4, Bienne Prés-de-la-Rive: MIV-Auf.2.20 (PA 4, horizon A)

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire de confort / direct
Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste: optimisation de l'itinéraire pour le cyclotourisme nº 141



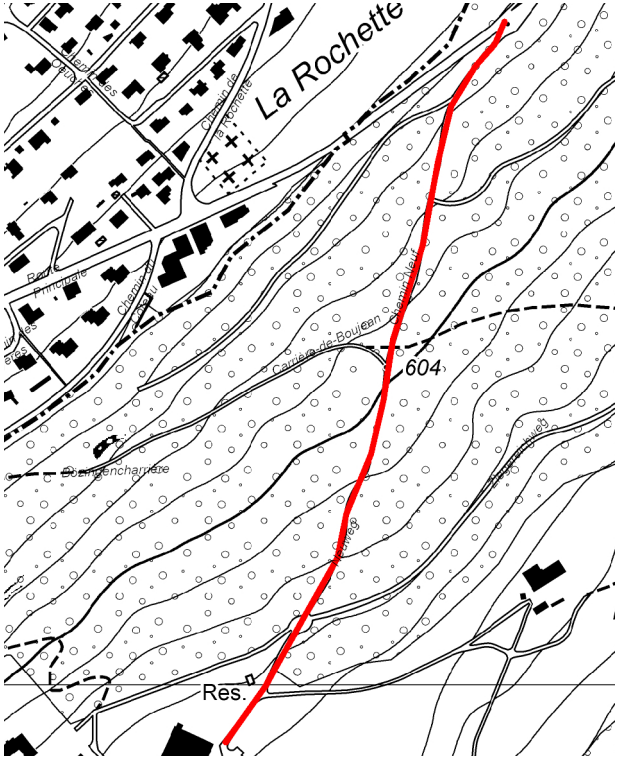

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| La Neuveville, Gléresse | OPC-AIC III | Communes | Coordination réglée | Plan sectoriel pour le trafic cycliste (piste cyclable cantonale) | Longueur en m | 3'700 | 3.0 | – |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.1.17 | – | – | – | **Liaison cycliste Bienne-Évilard** |

Brève description

Remplacement de l'interdiction générale signalisée par une interdiction pour le TIM sur la nouvelle liaison entre Bienne et Evilard. Pour cela, sécurisation de l'imbrication du trafic cycliste au débouché dans la route d'Evilard grâce, par exemple, à la construction d'un refuge central pour la traversée en deux phases et des mesures de modération du trafic (limitation de vitesse) du croisement jusqu'à l'entrée dans la localité d'Evilard.

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure: M16
Plan sectoriel Vélo 2035, Ville de Bienne, état en 2020: mesure: 59

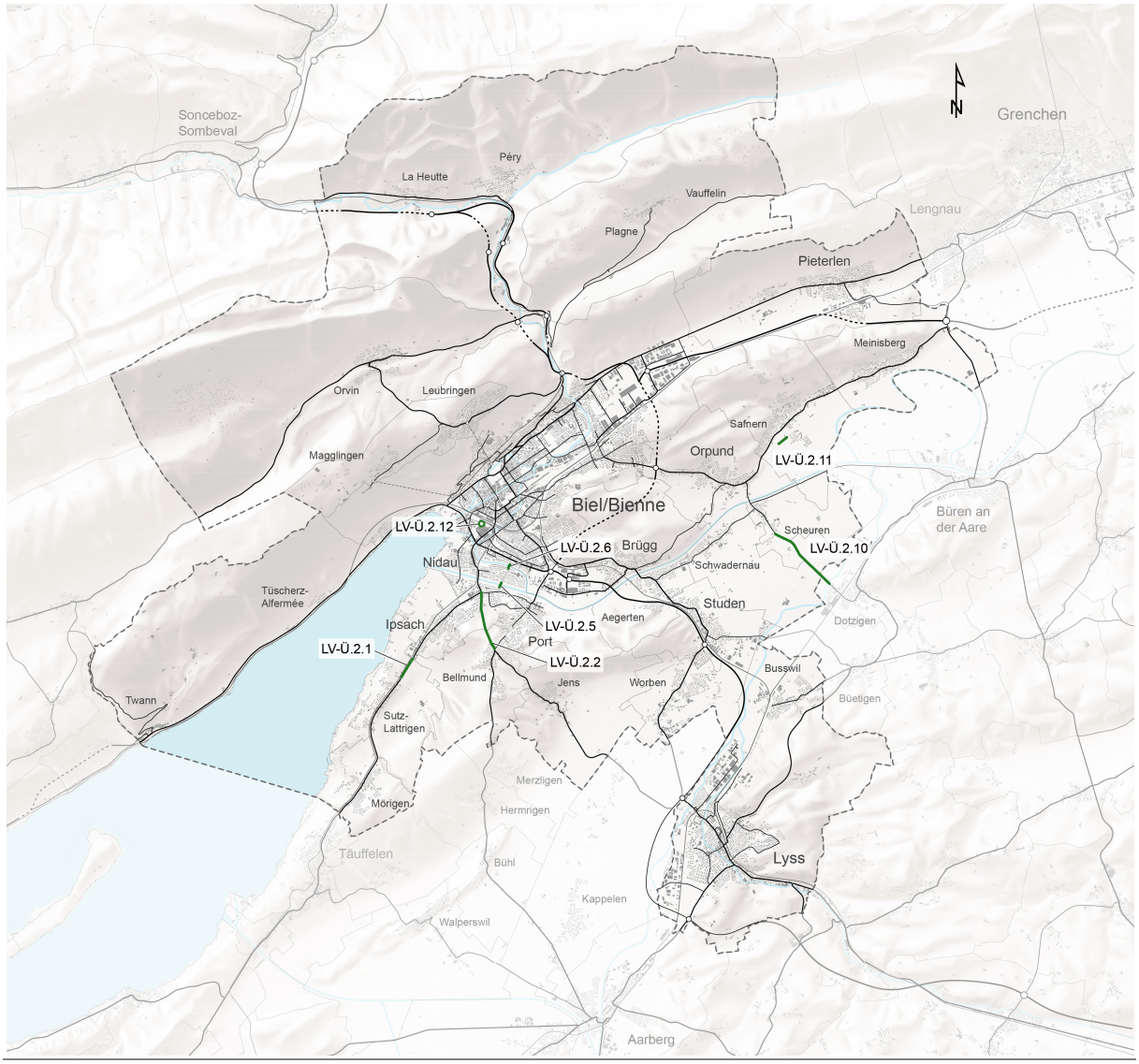



| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Évilard, Bienne | Ville de Bienne | – | Coordination en cours | – | Surface en $m^2$ | 500 | 0.5 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR<br>Infrastructures de transport dans les agglomération selon art. 62 LR |

## Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Mobilité douce», horizon B

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.LV-Ü.2 | – | 4e génération | B |
| Ancien nº | Remplace la mesure | Commune | |
| – | | 5 Mobilité douce (MD) | 5.2 Mesures forfaitaires MD |

Carte:




Description

La série de mesures vise à combler des lacunes de réseau prioritaires et des déficits en termes de sécurité pour le trafic piétonnier et cycliste, détectés dans le cadre de l'analyse des points faibles. Les mesures ont pour but

- de combler les lacunes physiques du réseau, surtout à surmonter l'effet de coupure des installations ferroviaires, des cours d'eaux et des axes routiers très fréquentés;
- d'améliorer les itinéraires cyclistes existants en matière de sécurité et de confort;
- de raccorder le futur Centre hospitalier régional projeté au Marais-de-Brügg avec le réseau routier local et de rang supérieur
  et d'assainir les points noirs connus.

| Opportunité | Profit |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Réseau d'un seul tenant d'itinéraires cyclistes directs, sûr et attrayants | La suppression de lacunes du réseau et de points faibles renforce le trafic piétonnier et cycliste ainsi que l'intermodalité (WK 1) et accroît la sécurité |

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

- Part accrue du trafic cycliste dans le trafic global

Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer le raccordement de la partie sud-ouest de l'agglomération
- Améliorer le raccordement avec le pôle de développement «Activités» du Marais-de-Brügg
- Combler les lacunes du réseau sur les axes de l'agglomération
- Compléter l'axe médian à Bienne
- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires

Lien avec la stratégie partielle:
- Exploiter le potentiel cycliste avec des itinéraires différenciés
- Accroître la sécurité et l'attrait du trafic piétonnier
- Accroître la perméabilité dans l'espace urbain et créer des chemins aussi courts et directs que possible vers les lieux de destination importants

routière (WK 3). L'accès aux lieux de destination ainsi que la qualité des espaces publics sont améliorés et l'urbanisation interne visée est soutenue (WK 2). La promotion du trafic piétonnier et cycliste réduit l'impact sur l'environnement et l'utilisation du sol (WK 4).

Coûts (en millions de fr.)

10.0

Répartition des coûts

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

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

Indications quantitatives, documents

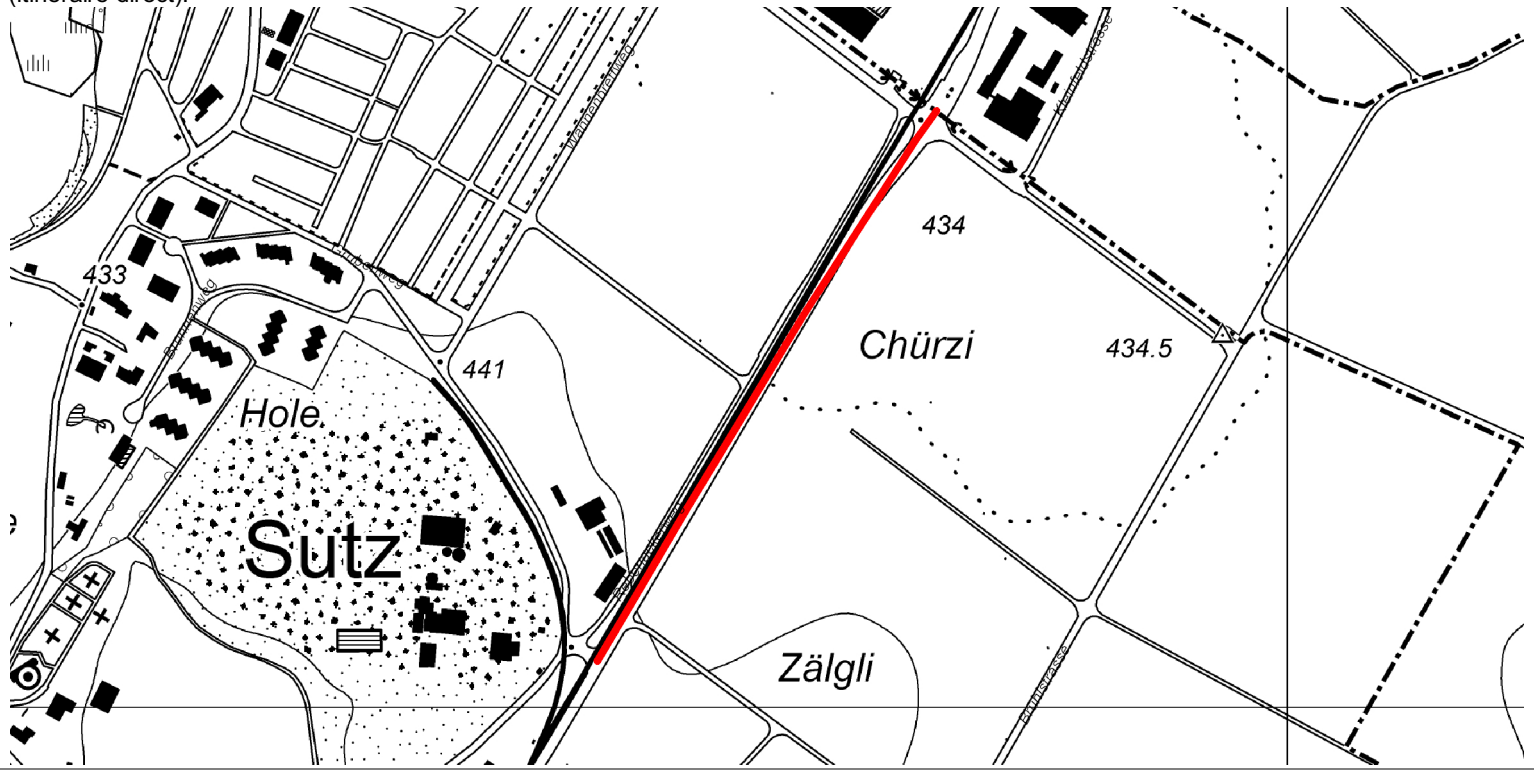
- Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste, 2020
- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021

| PA 4e génération | | Horizon B | | |
|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.2.1 | MIV-O-2.05 | – | 0371.3.013 | **Corridor de la rive droite du lac de Bienne, route cantonale: mesures d'amélioration de la sécurité routière pour le trafic cycliste** |

Brève description

Route cantonale: bande cyclable hors localités entre Ipsach et Sutz

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraires directs et sûrs pour des cyclistes rapides et expérimentés, la plupart du temps le long d'axes de circulation principaux (itinéraire direct).

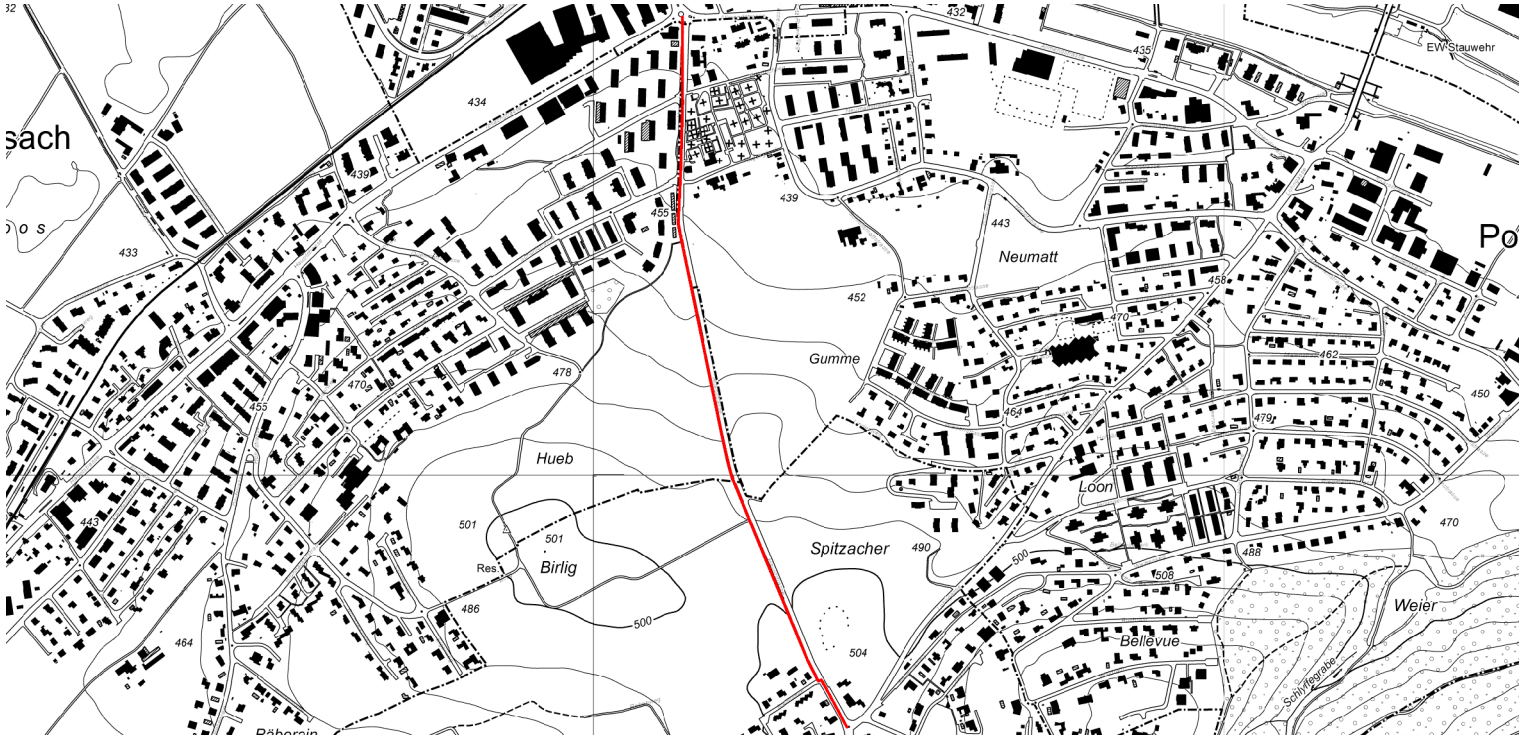



| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ipsach, Sutz-Lattrigen | OPC-AIC III | Communes | Coordination réglée | – | | | 2.0 | – |

| PA 4e génération | | Horizon B | | |
|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.2.2 | – | – | 0371.2.021 | **Liaison cycliste Belmont-Nidau** |

Brève description

Réalsation d'une piste cyclable séparée visant à améliorer la sécurité routière.
Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraires directs et sûrs pour cyclistes rapides et expérimentés, la plupart du temps le long d'axes de circulation principaux (itinéraire direct).
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M14

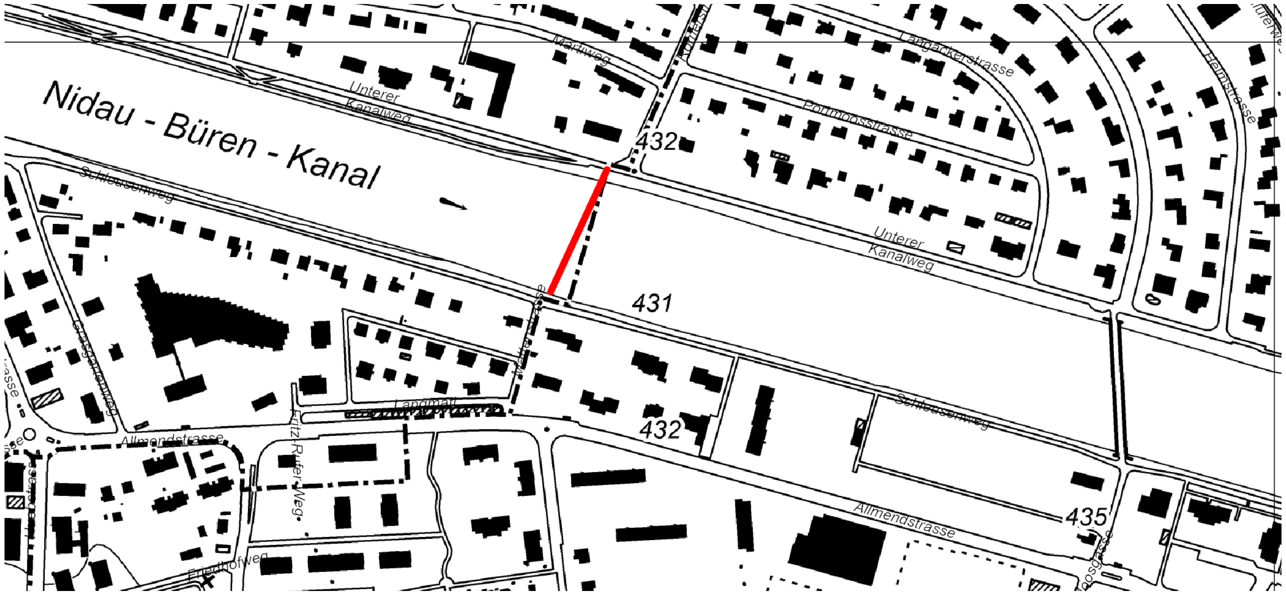



| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belmont, Ipsach, Port | OPC-AIC III | Communes | Coordination en cours | | – | – | 1.5 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| **PA 4e génération** | | **Horizon B** | | |
|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.2.5 | – | – | – | **Nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes visant à combler la lacune de réseau entre Nidau et Port** |

Brève description

Création d’une nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes enjambant le canal Nidau-Büren à hauteur de la Römerstrasse pour combler une lacune du réseau.
Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire de confort pour cyclistes ayant un besoin de confort et de sécurité routière plus élevés, si possible au moyen de pistes séparées ou de rues à trafic modéré.
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M31



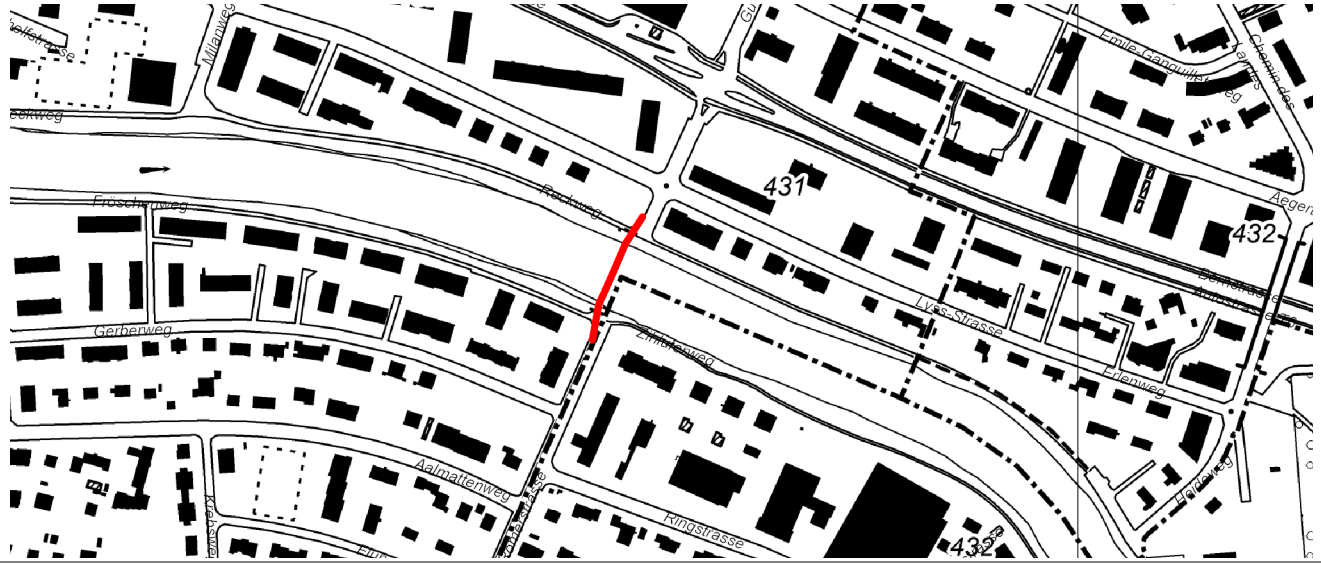

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d’admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nidau; Port | Communes | – | Coordination en cours | | – | – | 2.0 | Itinéraire cyclable ou chemin de randonnée principal selon pédestre selon art. 59 ou 60 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon B | | |
|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.2.6 | – | – | – | **Nidau, extension de la passerelle pour piétons et cyclistes enjambant la Thielle** |

Brève description

Élargissement de la passerelle pour piétons et cyclistes enjambant la Thielle pour cause de manque de place. Améliorer l'accès à la passerelle du côté de la Guglerstrasse (suppression de places de stationnement, valorisation de l'espace routier).

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire de confort pour cyclistes ayant un besoin de confort et de sécurité routière plus élevés, si possible au moyen de pistes séparées ou de rues à trafic modéré.
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M32

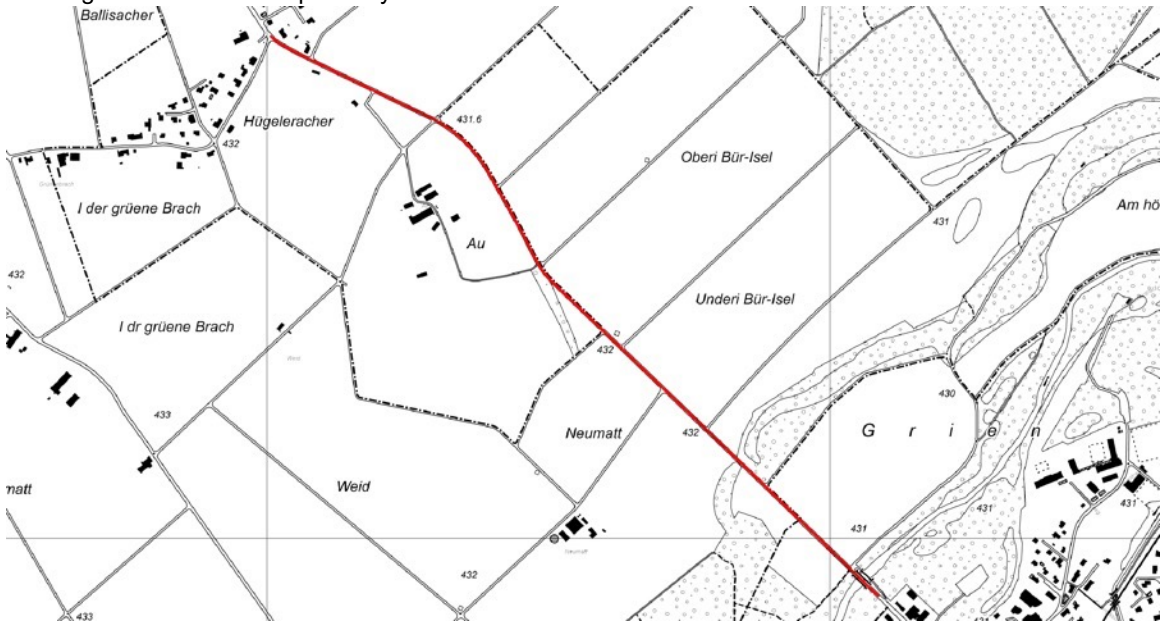



| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nidau | Commune | – | Coordination en cours | | – | – | 0.5 | Itinéraire cyclable ou chemin de randonnée principal selon pédestre selon art. 59 ou 60 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon B | | |
|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.2.10 | – | – | – | **Réduction de la vitesse sur la Dotzigenstrasse, Dotzigen-Scheuren** |

Brève description

Réduction de la vitesse sur la route Principale entre Dotzigen et Scheuren.
Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraires direct et de confort combinés, satisfait aux exigences des deux catégories
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M41



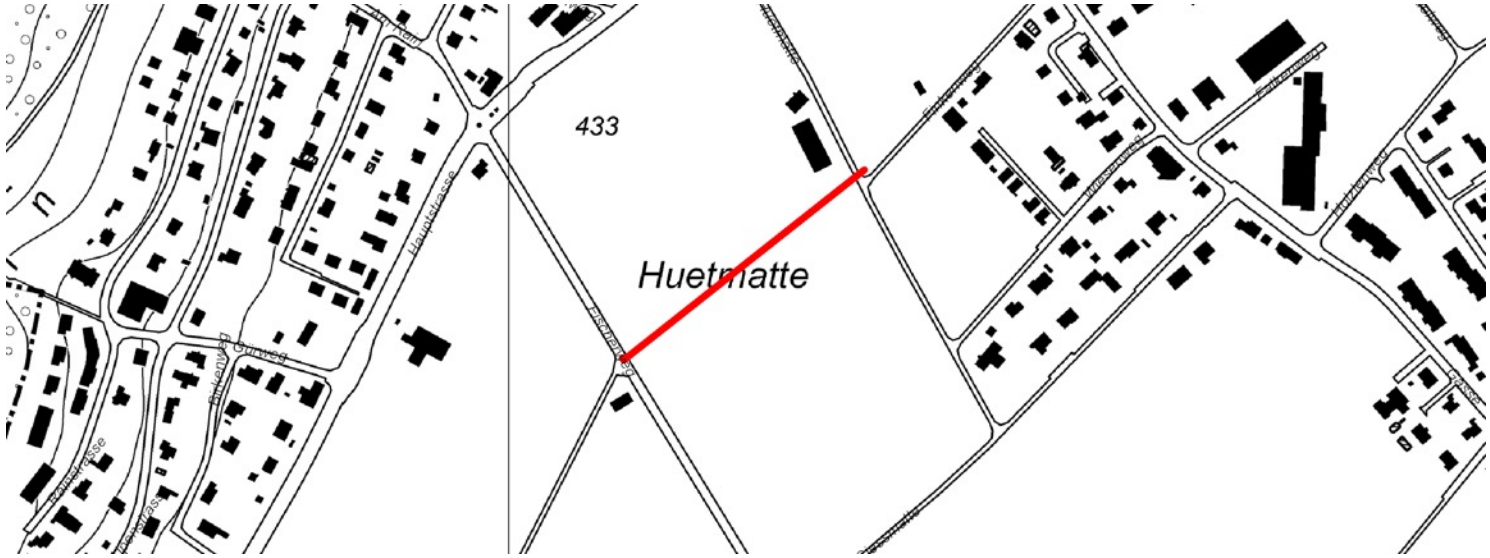

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dotzigen; Schwadernau; Scheuren | Communes | – | Coordination en cours | – | – | – | 0.5 | Itinéraire cyclable ou chemin de randonnée principal selon pédestre selon art. 59 ou 60 LR Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon B | | |
|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.LV-Ü.2.11 | – | – | – | **Safnern, comblement de la lacune de réseau sur l'itinéaire de confort** |

Brève description

Comblement d'une lacune de réseau (itinéraire de confort/chemin d'école) en direction d'Orpond par le raccordement de deux chemins ruraux.

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire de confort pour cycliste ayant un besoin de confort et de sécurité routière plus élevés, si possible au moyen de pistes séparées ou de rues avec trafic modéré
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M18




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Safnern | Commune | – | Coordination en cours | | – | – | 0.5 | Itinéraire cyclable selon art. 59 SG Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon B | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre | | | | |
| BBS.LV-Ü.2.12 | KM-B-3 | – | 0371.3.027 | **Bienne, renforcement du parcage des vélos au sud de la gare** | | | | |
| Brève description | La gare de Bienne constitue la plaque tournante de mobilité centrale dans l'agglomération Bienne/Lyss. La mobilité combinée doit être encouragée avec des conditions de intermodales attrayantes. Pour cela, il est nécessaire de disposer d'une offre suffisante de places de stationnement couvertes et sûres pour les vélos. L'offre doit ainsi être agrandie de 500 places B+R jusqu'en 2030 dans le secteur sud de la gare. L'extension sera harmonisée avec les autres projets d'infrastructure dans le cadre de la coordination globale «Gare de Bienne 2030» (KM-Mu.5).<br><br>Stratégie partielle «Trafic cycliste»: extension «Bike+Ride» et partage de vélos<br>Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: besoin d'agir B+R | | | | | | | |
| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
| Bienne | Commune | CFF, propriétaires fonciers | Coordination réglée | Plan du réseau de routes (PRR) | – | – | 3.00 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

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

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.LV-Ü.5 | – | 4e génération | B |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 5 Mobilité douce (MD) | 5.1 Mesure individuelle, mobilité douce |

Carte:

Description et objectif de la mesure

La liaison est-ouest (itinéraire de confort) au sud de la ligne ferroviaire est très importante pour l'accès à la gare de Bienne. Aujourd'hui, le réseau cycliste n'est pas continu et un détour est nécessaire.

Une passerelle pour le trafic piétonnier et cycliste via la rue Alfred-Aebi et la rue de Morat doit combler cette lacune. Cela créera un itinéraire continu et plat au sud des voies ferrées depuis le bord de la rive du lac vers la gare de Bienne jusqu'à Brügg.

Faisabilité

Sera clarifiée dans le cadre de l'étude de faisabilité.

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Réseau cohérent d'itinéraires cyclables sûrs, directs et attrayants
- Augmentation du trafic cycliste dans le trafic total

Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires

Lien avec les stratégies partielles:
- Itinéaire de confort pour les cyclistes ayant un besoin accru de confort et de sécurité

Profit

L'élimination de la lacune dans le réseau améliore l'accessibilité de la gare, renforce le trafic piétonnier et cycliste et l'intermodalité (WK 1). Cela permettra d'améliorer la sécurité routière (WK 3) et de réduire l'impact sur l'environnement (WK 4).

État de la planification

1
Étapes de planification à ce jour:
- Plan sectoriel vélo 2035 (2020), besoin d'agir identifié

État de la construction et du financement

1
Prochaines étapes de planification:
- Étude de faisabilité 2021-2022
- Étude 2022-2024
- Projet définitif 2025-2026

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2027 | 2028 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | OPC-AIC III; CFF; propriétaires fonciers |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 9.5 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts:

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

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination en cours | Plan sectoriel pour le trafic cycliste |

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

–

Impact sur l'environnement

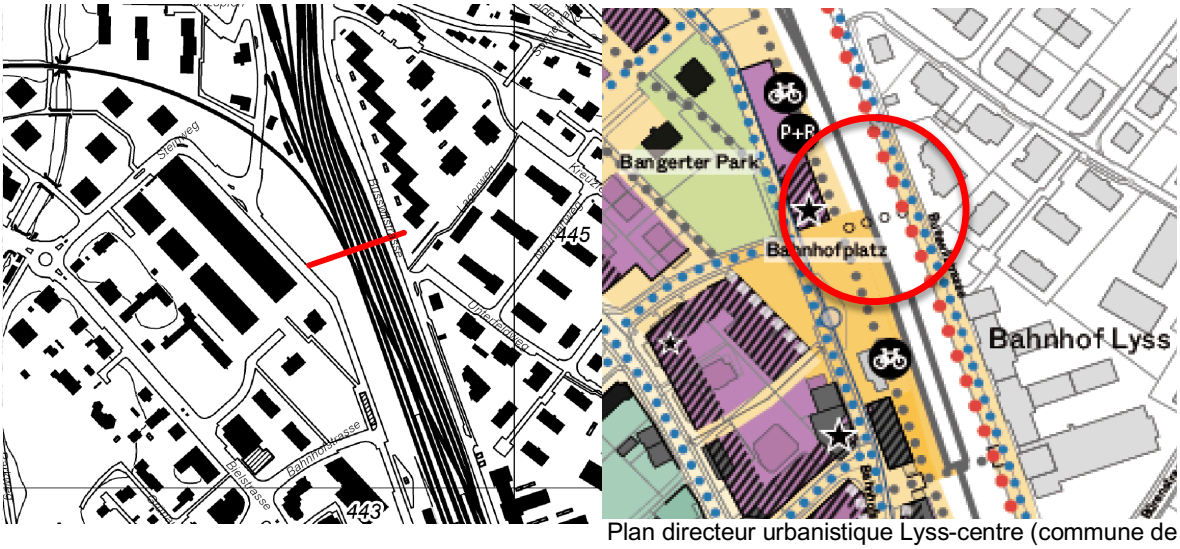
–

Indications quantitatives, documents
- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021
- Plan sectoriel vélo 2035 Bienne, État 2020

## Lyss, passage sous-voies au nord de la gare

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.LV-Ü.6 | 0371.3.028 | 4e génération | A |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| LV-N-8 | – | 5 Mobilité douce (MD) | 5.1 Mesure individuelle, mobilité douce |

carte:




Plan directeur urbanistique Lyss-centre (commune de Lyss, état mai 2020)

### Description et objectif de la mesure

Nouveau passage souterrain au nord du passage souterrain existant pour améliorer la perméabilité à travers la ligne de chemin de fer entre le centre et la place de la Gare et les quartiers Est et la desserte des quais et de la gare routière.

Le nouveau passage souterrain au nord améliore l'accessibilité de la plaque tournante de la gare de Lyss pour le trafic piétonnier et cycliste et soulage le passage souterrain existant à l'espce limité.

### Faisabilité

Pas pertinent

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Réseau interconnecté d'itinéraires cyclables sûrs, directs et attrayants
- Augmentation de la part du trafic cycliste dans le trafic global

Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires

Lien avec les stratégies partielles:
- TP et mobilité combinée: développer des plaques tournantes multimodales

### Profit

Combler les lacunes du réseau renforce le trafic piétonnier et cycliste et l'intermodalité (WK 1) et accroît la sécurité routière (WK 3). L'accessibilité de la gare et du centre de Lyss sera améliorée et le développement du milieu bâti vers l'intérieur sera soutenu (WK 2). La promotion du trafic piétonnier et cycliste réduit l'impact sur l'environnement et l'utilisation du sol (WK 4).

### État de la planification

1

Étapes de planification à ce jour:
- La mesure a été définie dans le Plan directeur PDE Gare de Lyss et dans le Plan directeur urbanistique Lyss-centre ayant force obligatoire pour les autorités.

### État de la construction et du financement

1

Prochaines étapes de planification:
- Évaluation du site optimal, clarification des questions de base / coordination avec les CFF 2022

- Crédit d'étude 2023
- Projet préalable 2023/2024
- Crédit d'engagement, réalisation 2024/2025
- Projet définitif / procédure 2025/2026

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2027 | 2028 |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** |
| Commune | CFF; OPC-AIC III |
| **Coût (en millions de fr.)** | **Proposition de subvention communale** |
| 8.00 | Infrastructures des transports dans les agglomérations selon art. 62 LR |

**Répartition des coûts**

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

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination en cours | – |

**Lien et limites avec d'autres mesures**

- Coordination avec le développement en matière de construction dans le PDE (en particulier la zone de restructuration et de densification S-UV.1.17 rue de la gare Lyss, gare routière, chantier CFF avec bâtiment de services / P+R rue de la gare).
- Le raccordement / adaptation des quais est une partie du projet devant être planifiée et réalisée en même temps par les CFF.
- La base pour le traitement du projet est le Concept urbanistique de KM-Mu.3; Lyss, nouvel aménagement de la place de la Gare

**Impact sur l'environnement**

Évaluation dans le cadre des prochaines étapes du projet

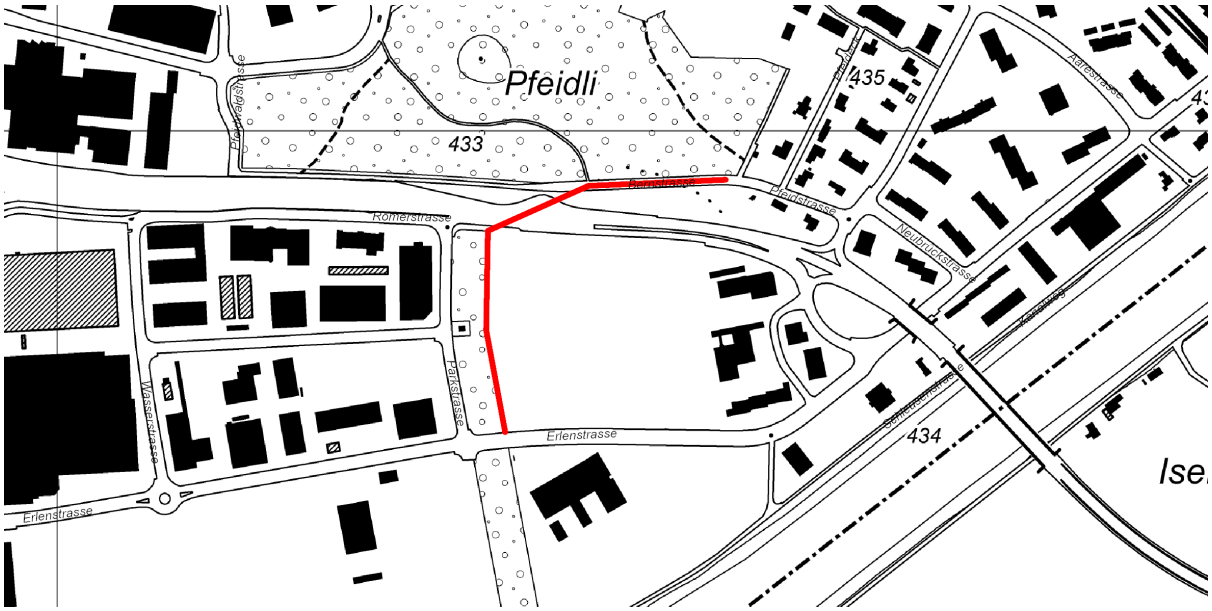
**Indications quantitatives, documents**

- Commune de Lyss, Plan directeur urbanistique Lyss-centre, état 2020
- Commune de Lyss, Plan directeur «Transports» Lyss, 2012

## Brügg, lacune du réseau, traversée T6

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.LV-Ü.9 | – | 4e génération | A |
| **Ancien nº** | **Remplace mesure** | **Catégorie** | |
| – | – | 5 Mobilité douce (MD) | 5.1 Mesure individuelle, mobilité douce |

Carte:




### Description et objectif de la mesure

Dans le cadre du projet de construction du Centre hospitalier régional Bienne, le pôle d'activités du Marais-de-Brügg doit être desservi de manière optimale pour le trafic piétonnier et cycliste.

Une passerelle enjambant la T6 avec un raccordement à l'itinéraire cyclable régionale est prévu pour la connexion au réseau d'itinéraires cyclables de rang supérieur.

Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste: lacune dans le réseau nº 95
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: fiche de mesure M72

### Faisabilité

Pas pertinent

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Réseau cohérent d'itinéraires cyclables sûrs, directs et attrayants
- Augmentation de la part du trafic cycliste dans le trafic total

Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer la desserte du pôle d'activités du Marais-de-Brügg

Lien avec les stratégies partielles:
- Exploiter le potentiel cyclable avec un réseau d'itinéraires différencié
- Itinéaire de confort pour les cyclistes ayant un besoin accru de confort et de sécurité

### Profit

La réduction des lacunes et des points faibles du réseau renforce le trafic piétonnier et cycliste et l'intermodalité (WK 1) et accroît la sécurité routière (WK 3). L'accessibilité des lieux de destination importants et la qualité des espaces publics seront améliorées et le développement du milieu bâti vers l'intérieur sera soutenu (WK 2). La promotion du trafic piétonnier et cycliste réduit l'impact sur l'environnement et l'utilisation du sol (WK 4).

### État de la planification

1

Étapes de planification à ce jour:
- Étude de faisabilité 2020
- Déclaration d'intention (avec masterplan) septembre 2020
- Convention de planification mars 2021

État de la construction et du financement

1
Prochaines étapes de planification:
- Concours pour la conception de l'espace libre (2021/2022)
- Modification du plan de zones / édiction du plans de quartier
- Avant-projet

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 01.01.2027 | 31.12.2028 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | OFROU; OPC-AIC III; région |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 6.5 | Itinéraires cyclables ou chemins de randonnée selon art. 59 et 60 LR<br>Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts

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

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

- LV-Ü.10, Brügg, passerelle pour piétons et cyclistes enjambant le canal Nidau-Büren
- L-Gr.3, Brügg, parc riverain et «Erlenpark»

Impact sur l'environnement

Doit être clarifié dans l'avant-projet

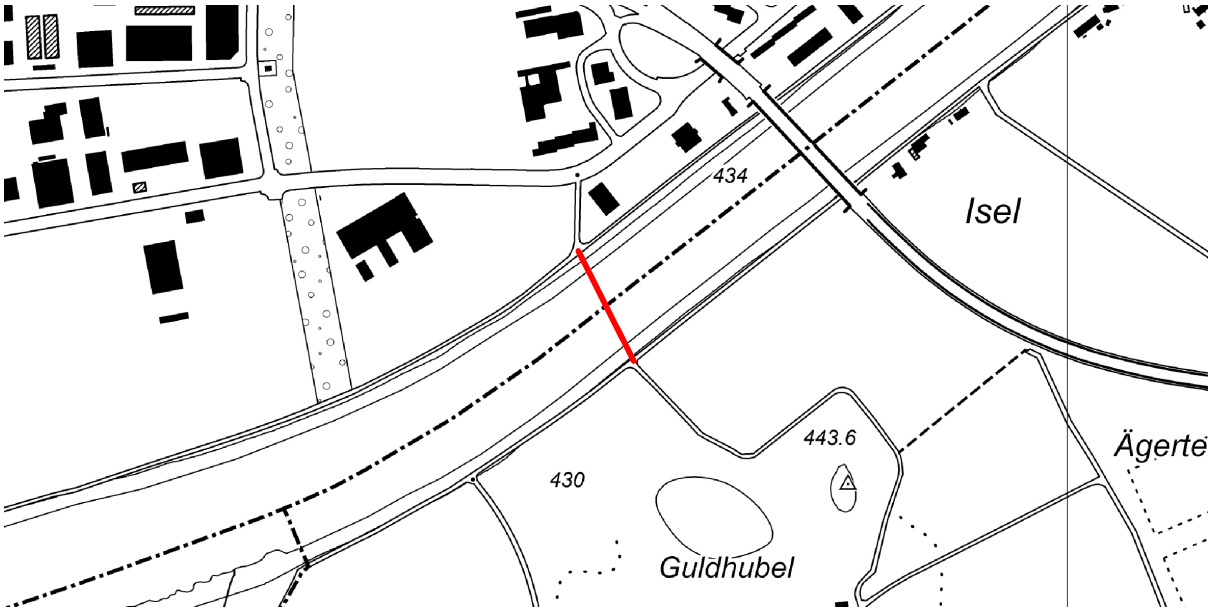
Indications quantitatives, documents

- Commune de Brügg/Centre hospitalier Bienne S.A., Étude de faisabilité Concept de développement et d'espace ouvert pour la nouvelle construction du Centre hospitalier régional de Bienne à Brügg (2020)
- Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste, 2020
- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021

## Brügg, passerelle pour piétons et cyclistes enjambant le canal Nidau-Büren

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.LV-Ü.10 | – | 4e génération | B |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 5 Mobilité douce (MD) | 5.1 Mesure individuelle, mobilité douce |

Carte:




Description et objectif de la mesure

Dans le cadre du projet de construction du Centre hospitalier régional Bienne, le pôle d'activités du Marais-de-Brügg doit être desservi de manière optimale pour le trafic piétonnier et cycliste.

La passerelle relie le site de l'hôpital avec les itinéraires cyclables régionaux le long du canal de Nidau-Büren et en direction d'Aegerten et de Lyss et raccorde les espaces de détente des deux côtés du canal.

Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste: lacune dans le réseau nº 95
Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: fiche de mesure M74

Faisabilité

Pas pertinent

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Réseau cohérent d'itinéraires cyclables sûrs, directs et attrayants
- Augmentation de la part du trafic cycliste dans le trafic total

Lien avec le besoin d'agir:
- Améliorer la desserte du pôle d'activités du Marais-de-Brügg

Lien avec les stratégies partielles:
- Exploiter le potentiel cyclable avec un réseau d'itinéraires différencié
- Itinéaire de confort pour les cyclistes ayant un besoin accru de confort et de sécurité

Profit

La réduction des lacunes et des points faibles du réseau renforce le trafic piétonnier et cycliste et l'intermodalité (WK 1) et accroît la sécurité routière (WK 3). L'accessibilité des lieux de destination importants et la qualité des espaces publics seront améliorées et le développement du milieu bâti vers l'intérieur sera soutenu (WK 2). La promotion du trafic piétonnier et cycliste réduit l'impact sur l'environnement et l'utilisation du sol (WK 4).

État de la planification

1
Étapes de planification à ce jour:
- Étude de faisabilité 2020
- Déclaration d'intention (avec masterplan) septembre 2020
- Convention de planification mars 2021

État de la construction et du financement

1
Prochaines étapes de planification:
- Concours pour la conception de l'espace libre
- Modification du plan de zones
- Adaptation du plans de protection des rives selon LRLR

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 01.01.2028 | 31.12.2029 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | OPC-AIC III; Aegerten; région; Centre hospitalier Bienne S.A. |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 7.0 | Itinéraires cyclables ou chemins de randonnée selon art. 59 et 60 LR<br>Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts

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

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination en cours | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

- Brügg, lacune du réseau, traversée T6 (LV-Ü.9)
- Brügg, parc riverain et «Erlenpark» (L-Gr.3)

Impact sur l'environnement

- Doit être clarifié dans l'avant-projet

Indications quantitatives, documents

- Commune de Brügg/Centre hospitalier Bienne S.A., Étude de faisabilité Concept de développement et d'espace ouvert pour la nouvelle construction du Centre hospitalier de Bienne à Brügg (2020)
- Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste, 2020
- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021

## Organe de coordination régional «Trafic cycliste»

| N° CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.LV-Ü.11 | – | 4e génération | AvE |
| Ancien n° | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 5 Mobilité douce (MD) | 5.1 Mesure individuelle, mobilité douce |

Carte

Description et faisabilité

Avec le Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, il existe un réseau d'itinéraires étendu avec un besoin d'action et un catalogue de mesures.
Afin de soutenir la mise en œuvre des mesures, un organe de coordination régional «Trafic cycliste» sera mis en place et chargé des tâches suivantes:

- Élaboration de bases de planification pour les communes (p. ex. normes pour les itinéraires cyclables)
- Conseil et soutien aux communes, notamment en ce qui concerne la planification des itinéraires intercommunaux
- Concept de signalisation et communication pour les itinéraires cyclables
- Mise à jour du catalogue de mesures du plan du réseau de pistes cyclables
- Contrôle de la mise en œuvre et suivi de de l'impact

Opportunité et profit

Pas pertinent

État de la planification

Pas pertinent

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| Responsabilité | Autres acteurs |
| Région | Communes |
| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
| 0.2 | – |
| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

- LV-Ü.12 Concept de signalisation et de communication pour les itinéraires cyclables

Indications quantitatives, documents

- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021

## Concept de signalisation et de communication pour les itinéraires cyclables

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.LV-Ü.12 | | 4e génération | BvE |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| | | 5 Mobilité douce (MD) | 5.1 Mesure individuelle, mobilité douce |

Carte

Description et faisabilité

Une signalisation claire et compréhensible des itinéraires cyclables est essentielle pour le trafic cycliste. Un concept de signalisation et de communication pour les principaux itinéraires du trafic quotidien vise à promouvoir le trafic cycliste. Dans un premier temps, un concept de signalisation pour le cœur de l'agglomération sera mis en œuvre. Une extension à l'ensemble de l'agglomération doit être envisagée dans un deuxième temps.

Opportunité et profit

Pas pertinent

État de la planification

Pas pertinent

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| Responsabilité | Autres acteurs |
| Région | Communes |
| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
| 0.1 | – |
| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

- LV-Ü.11 Organe de coordination régional «Trafic cycliste»

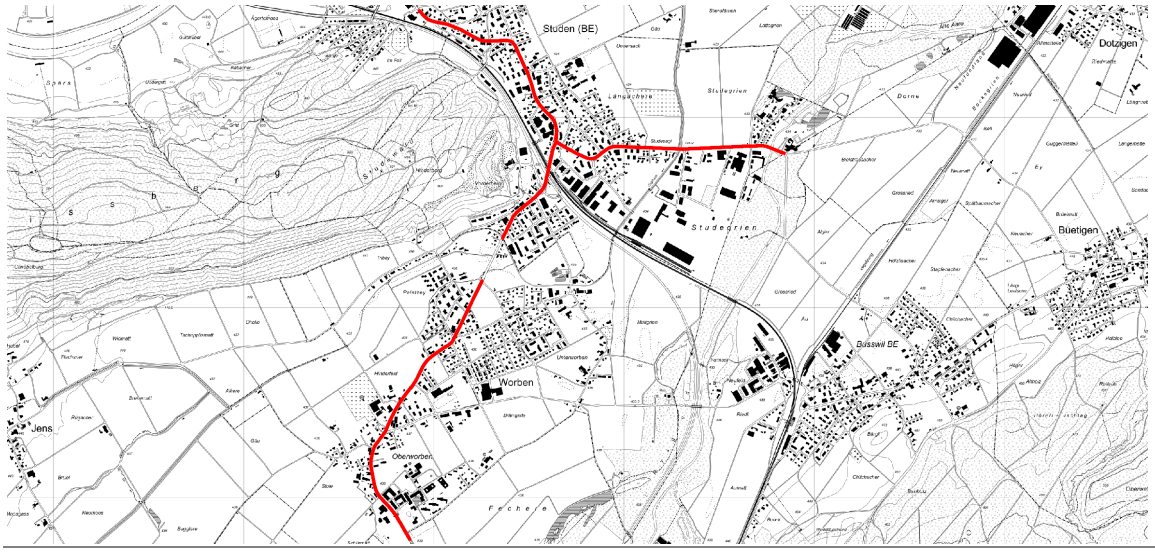
Indications quantitatives, documents

- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland (2020)

## Studen-Worben, valorisation de la traversée des localités

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-Auf.1 | 0371.3.014 | 4e génération | A |
| **Ancien nº** | **Remplace mesure** | **Catégorie** | |
| MIV-O-3.02, MIV-O-3.03 | – | 3 Valorisation / sécurité de l'espace routier | 3.2 Tronçon routier |

Carte:




### Description et objectif de la mesure

Selon l'analyse des points faibles, les routes cantonales du corridor Studen-Worben présentent des lacunes en matière de sécurité et de conception et ne satisfont pas aux normes cantonales.

Un concept opérationnel et conceptuel est en cours d'élaboration pour la traversée de Studen et Worben. Sur cette base, un projet routier est élaboré et une procédure de planification routière est mise en œuvre. Le concept opérationnel et conceptuel suit l'idée d'une coexistence de tous les usagers de la route. Des mesures sont prévues pour le trafic piétonnier et cycliste.

Coûts:

| | |
|---|---|
| Traversée de Studen | 4 millions de fr. |
| Traversée de Worben | 3 millions de fr. |

### Faisabilité

Pas pertinent

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Flux de trafic fluide et compatibilité du trafic avec les zones d'habitation
- Les routes avec une qualité d'habitat et de vie restreinte à ce jour sont délestées, les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites

Lien avec le besoin d'agir:
- Adapter les sections des rues et concevoir les espaces routiers plus compatibles avec l'habitat

Lien avec les stratégies partielles:
- TIM et réseau routier: concevoir le trafic de manière compatible et sûre; Les principaux axes des communes sont axés sur l'habitat
- Trafic piétonnier et cycliste: améliorer les conditions de coexistence
- Habitat: renforcer les zones du centre

### Profit

Les concepts opérationnels et conceptuels adaptés aux conditions optimisent le système global des transports et valorisent l'espace routier. Les conditions du trafic piétonnier et cycliste ainsi que des transports publics sont améliorées (WK 1), la sécurité subjective du trafic est augmentée (WK 3) et les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites (WK 4). Cela permet d'optimiser les capacités en matière de transports et soutient la densification vers l'intérieur dans les alentours (WK 2).

État de la planification

1 Avant-projet

État de la construction et du financement

Prochaines étapes de planification:
- Avant-projet 2021
- Projet de plan de routes et dépôt public du plan de routes 2021/22
- Octroi de permis de construire (plan de routes) et crédit d'exécution 2022

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 01.01.2022 | 01.01.2023 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| OPC-AIC III | Communes |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 7.0 | |

Répartition des coûts

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

–

Impact sur l'environnement

–

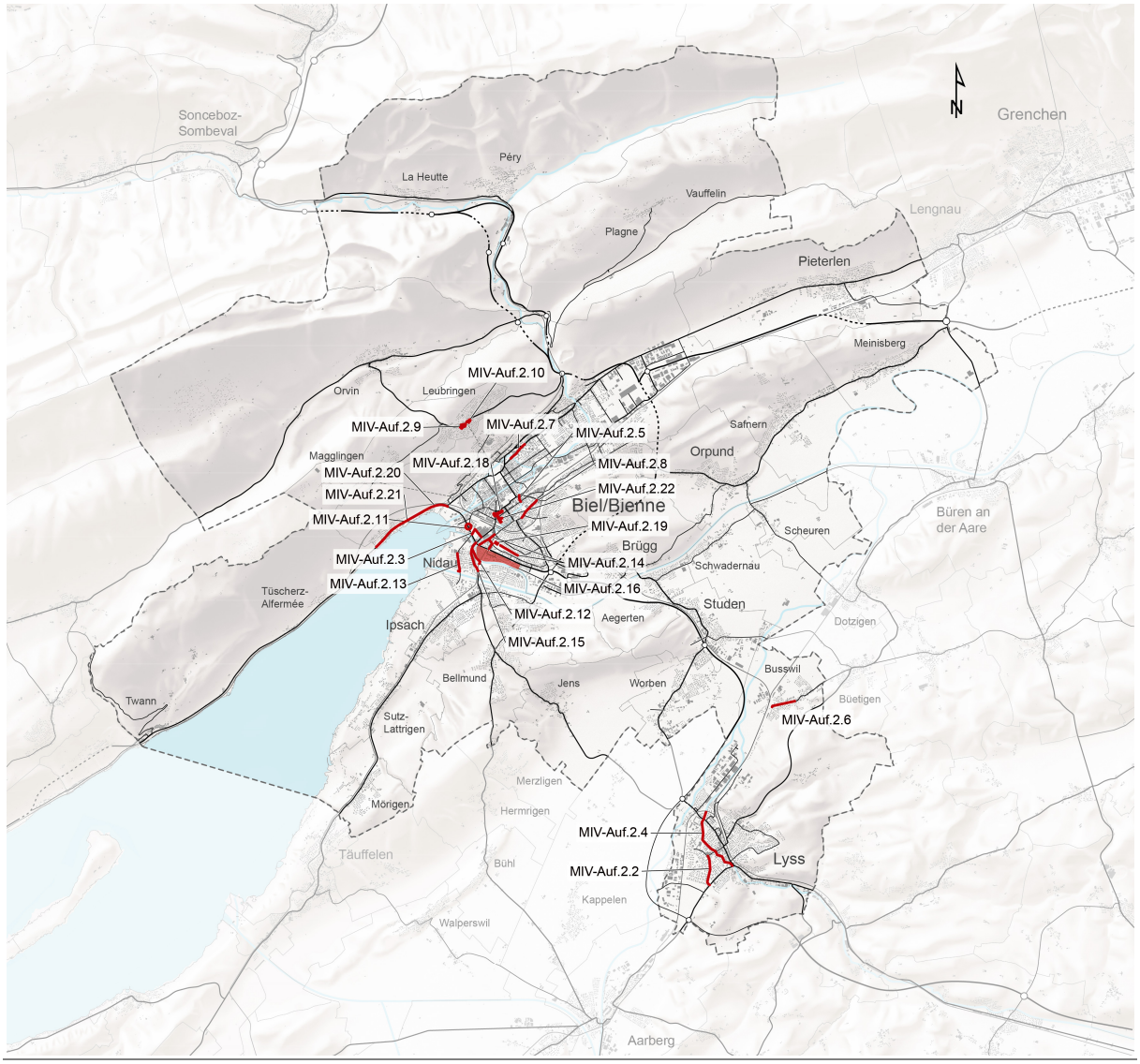
Indications quantitatives, documents

Surface / TJM prévu dans 15 ans:
- Traversée de Studen: 10'800 $m^2$ / env. 12'500 véhicules
- Traversée de Worben: 36'000 $m^2$ / env. 9'000 véhicules

## Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Valorisation / sécurité de l'espaces routier, horizon A

| CRTU nº | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-Auf.2 | – | 4e génération | A |
| Ancien nº | | Catégorie | |
| – | | 3 Valorisation / sécurité de l'espace routier | 3.4 Mesures forfaitaires VSR |

Carte:




Description

La série de mesures vise à réaménager des routes communales et cantonales présentant des déficits en termes de sécurité et d'aménagement. Des concepts d'exploitation et d'aménagement (CEA) visent à accroître la sécurité routière objective et subjective, à améliorer la coexistence entre les usagers de la route ainsi qu'à accroître la qualité de vie et de séjour le long des espaces routiers.

| Opportunité | Profit |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti<br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Adapter les sections de routes et concevoir les espaces routiers de manière supportable pour le milieu bâti<br>Lien avec la stratégie partielle: | Améliorer les concepts d'exploitation et de conception en fonction du lieu ainsi que le système global du trafic et les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour les TP (WK 1). En combinaison avec la valorisation des espaces routieres, cela soutient l'urbansation interne (WK 2), accroît la sécurité routière subjective (WK 3) et |

- TIM et réseau routier: aménager le réseau routier de façon sûre et supportable; concevoir les axes principaux dans la localité de façon axée sur le milieu bâtir (WK 4).
- Trafic piétonnier et cycliste: améliorer les conditions de coexistence
- Milieu bâti: renforcer les secteurs centraux

réduit les nuisances sonores et atmosphériques

Coût global

50.3 millions de fr.

Répartition des coûts

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

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

Indications quantitatives, documents

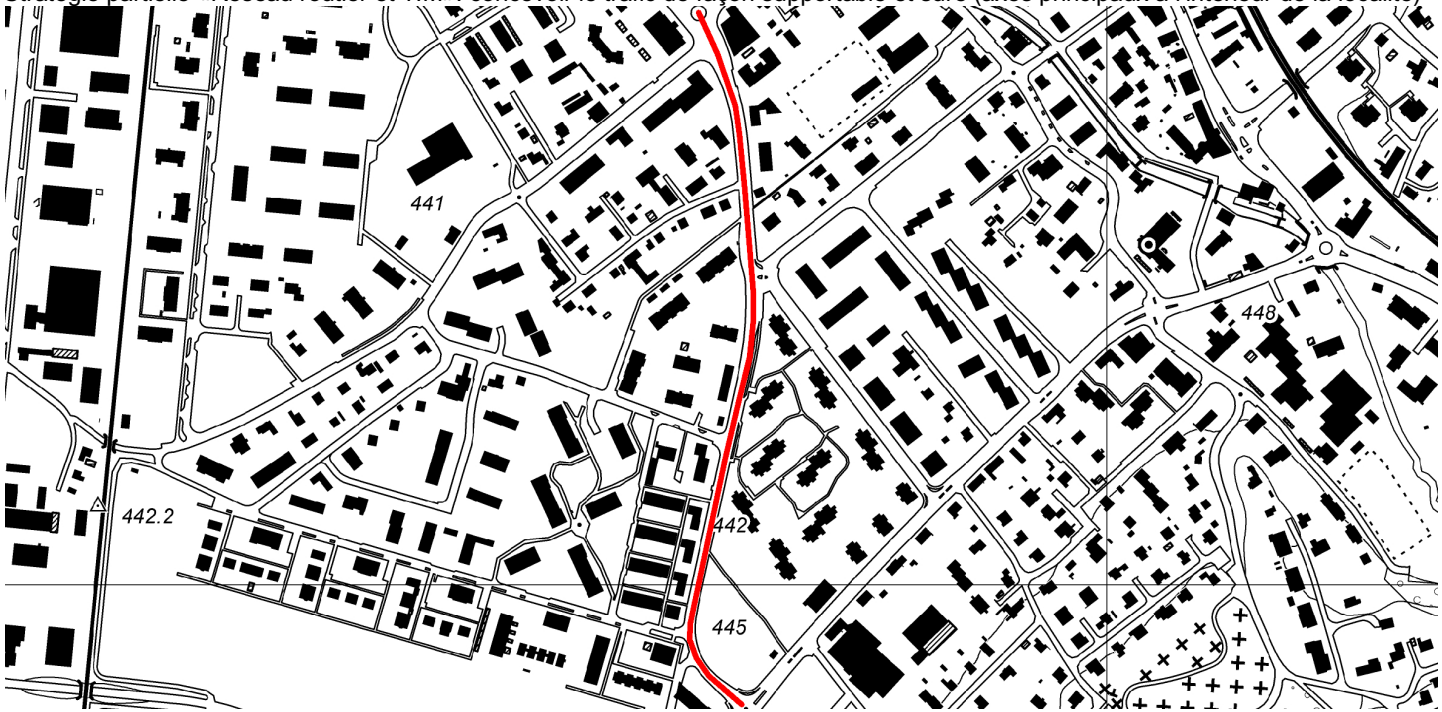
–

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.2 | – | – | – | **Lyss, Aarbergstrasse** |

Brève description

Réaménagement de l'espace routier axé sur le milieu bâti en vue de modérer le trafic, Amélioration des conditions pour le trafic piétonnier et cycliste, ainsi qu'accroissement de la qualité de séjour et d'habitat, et de la sécurité routière (traversée d'un important chemin d'école).
La conception axée sur le trafic de l'ancienne route cantonale ne correspond plus à sa fonction actuelle de route communale; les nuisances sonores atteignent un seuil critique. Le réaménagement s'accorde avec les tronçons de routes déjà réaménagés au centre de Lyss (Bielstrasse, Hauptstrasse, Marktplatz, tronçon Aarbergstrasse jusqu'au giratoire ESAG) et adopte les principes d'aménagement y afférents.

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axes principaux à l'intérieur de la localité)




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lyss | Commune | Riverains, Services industriels | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 6'600 | 1.50 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

*Lancement de la mesure à l'horizon A: 2024-2027; à l'horizon B: 2028-2031; à l'horizon C: dès 2032*

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.3 | – | – | – | **Biel/Bienne, rue M.-Chipot et rue J.-Aberli** |

Brève description

Réaménagement et valorisation des espaces routiers et places en tant qu'accès attrayants à la gare pour le trafic piétonnier et cycliste.
La rue M.-Chipot fait partie de l'itinéraire cyclable régional important (itinéraire direct et de confort) entre la rive droite du lac de Bienne et la gare de Bienne. Une place publique d'une grande qualité de séjour sera créée devant l'entrée principal du nouveau Campus Biel/Bienne de la Haute école spécialisée bernoise (BFH).

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux)

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bienne | Commune | OPC-AIC III | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 8'500 | 4.00 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

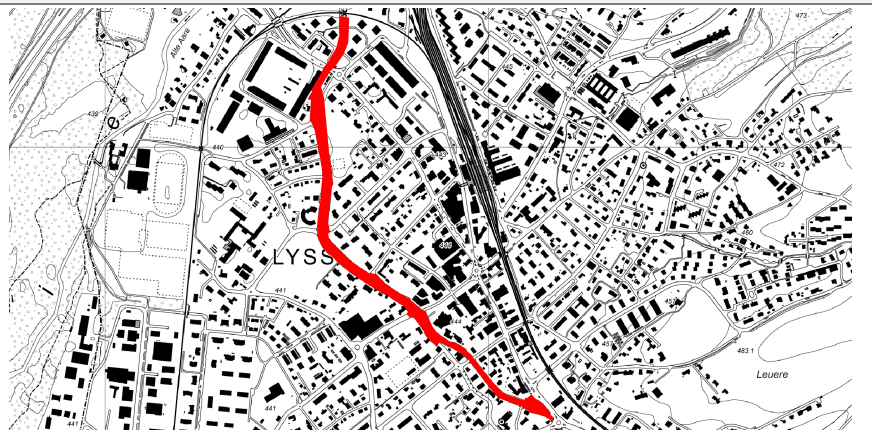
*Lancement de la mesure à l'horizon A: 2024-2027; à l'horizon B: 2028-2031; à l'horizon C: dès 2032*

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.4 | – | – | – | **Lyss, espace routier le long du cours d'eau Lyssbach** |

Brève description

Réaménagement des espaces routiers axée sur le milieu bâti des deux côtés du Lyssbach, afin d'améliorer les conditions pour le trafic piétonnier et le trafic cycliste ainsi que pour accroître la qualité de séjour et d'habitat et la sécurité routière (important chemin d'école le long du Lyssbach).
L'espace des eaux du Lyssbach constitue l'épine dorsale verte de la commune et structure le centre de Lyss en tant qu'élément linéaire. Compte tenu du développement projeté pour le centre, et de l'urbanisation interne basée sur le plan directeur urbanistique «Lyss-centre», l'espace des eaux du Lyssbach joue un rôle central en tant qu'espace vert de promité. Le cours d'eau est lié au quaartier et sert d'espace de séjour et de détente important pour la population. Il se caractérise par un aspect spatial diversifié public et végétalisé, une zone riveraine accessible et divisée en deux parties adéquate pour la détente ainsi que par des rues peu fréquentée par le TIM. Les murs de soutènement ont jà fait l'objet d'un assainissement onéreux. Il s'agit désormais de valoriser les espaces routiers et places. La mesure est harmonisée avec le Parc municipal de Lyss (L-Gr.2).

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûr (quartiers et localités).
Stratégie partielle «Urbanisation et paysage»: garantir et valoriser des espaces libres et verts dans le milieu bâti.




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lyss | Commune | OPC-AIC III; Syndicat de communes Lyssbach; Riverains, services industriels | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 11'000 | 1.5 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

*Lancement de la mesure à l'horizon A: 2024-2027; à l'horizon B: 2028-2031; à l'horizon C: dès 2032*

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.5 | – | – | – | **Biel/Bienne, rue de l'Allée, tronçon nord** |

Brève description

Réaménagement de l'espace routier, sens unique pour le TIM et suppression des places de stationnement longitudinales, afin de valoriser l'espace pour le trafic piétonnier et cycliste.
La liaison fait partie d'un itinéraire de confort régional selon le Plan régional du réseau de pistes cyclables et constitue un chemin d'école important. La mesure est harmonisée avec la réalisation d'un lotissement urbanistique et architectonique de grande valeur à affectations mixtes sur l'aire limitrophe de la rue du Breuil (mesure BBS.S-UV.1.1).

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (quartiers et localités)

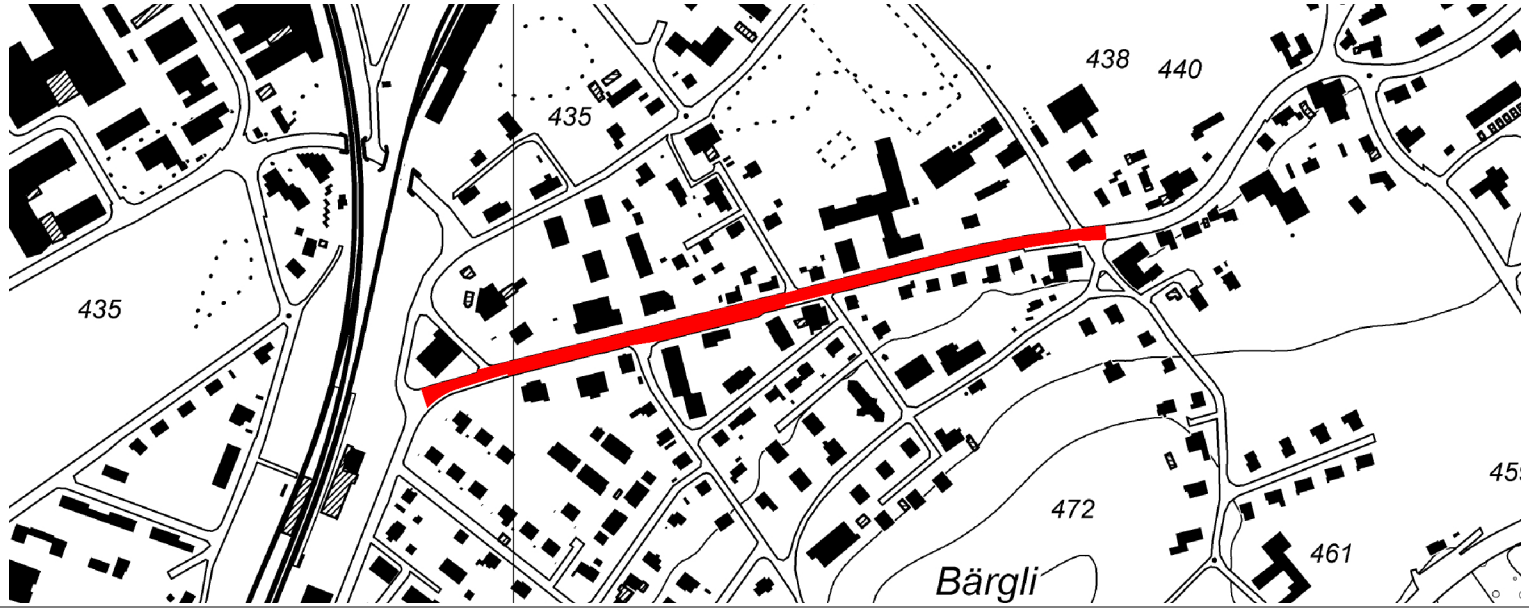
| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bienne | Commune | – | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 2'000 | 1.5 | Itinéraire cyclable selon art. 59 LR<br>Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.6 | – | – | – | **Lyss, rue de la Gare à Busswil** |

Brève description

La rue de la Gare est transférée du Canton à la commune. L'espace routier est déconstruit en fonction de l'affectation actuelle et aménagé de façon attrayante pour le trafic piétonnier et cycliste. Hormis l'accroissement de la sécurité routière, la qualité de séjour doit être sensiblement améliorée dans cet espace routier central de Busswil attenant au secteur de la gare comprenant des prestataires de services et des installations scolaires.

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux)




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lyss | Commune | OPC-AIC III | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 10'000 | 1.2 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.7 | – | – | – | **Biel/Bienne, rue Georg-Friedrich-Heilmann, tronçon «Rue Bubenberg – rue de Boujean»** |

Brève description

Réaménagement de l'espace routier avec suppression des places des stationnement longitudinales, bandes polyvalentes (zone médiane), arrêts sur chaussée, pistes cyclables séparées des deux côtés et chemins pédestres ombragés séparés par des rangées d'arbres. Le réaménagement vise à renforcer le caractère de boulevard de l'axe principal urbain, la priorisation des bus et accroître la sécurité routière pour le trafic piétonnier et cycliste.

La mesure remplit les objectifs d'efficacité selon le Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée à titre de de MaC par la Confédération et figure donc dans le PA4 (cf. chap. 7.6, du rapport principal et carte 7.7 du rapport principal).

La mesure est harmonisée avec:
- Réaménagement de la rue G.F.-Heilmann, partie 1 (code ARE 0371.2.006)
- MaC Branche Est, tronçon BN 2, rue de Boujean

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axes principaux à l'intérieur de la localité)

Fig.: étude conceptuelle / exploitation et conception de l'axe nord (metron 2020)

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bienne | Commune | – | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 9'000 | 4.0 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.8 | – | – | – | **Bienne, rue de Madretsch, tronçon «Chemin Albert-Galeer – place du Breuil»** |

Brève description

Réaménagement de l'espace routier avec régime 30 km/h et zone médiane, valorisation de deux places publiques (suppression des places de stationnement) et rangées d'arbres pour végétaliser l'espace et atténuer la chaleur. Le réaménagement souligne le caractère central de l'espace routier, réduit l'effet de coupure, facilite les traversées et bifurcations et améliore la coexistence entre les divers usagers de la route.

La mesure remplit les objectifs d'efficacité selon le Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée à titre de de MaC par la Confédération et figure donc dans le PA4 (cf. chap. 7.6, du rapport principal et carte 7.7 du rapport principal).

La mesure est harmonisée avec:
- Réaménagement de la place de la Croix, secteur ouest de la place et de la rue (code ARE 0371.2.055)
- Réaménagement de la place de la Croix partie 2 (MIV-Auf.2.18)
- Réaménagement de la rue de Madretsch (MIV-Auf.2.8, AP4)
- MaC Branche Est, tronçons BMa1 Rue de Madretsch et BMa9 Place des Pianos / Rue de Breuil

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axes principaux à l'intérieur de la localité)

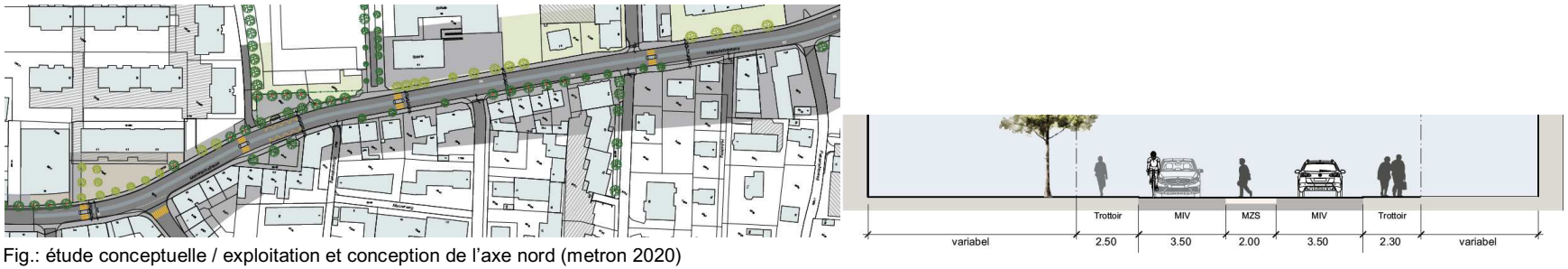



Fig.: étude conceptuelle / exploitation et conception de l'axe nord (metron 2020)

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bienne | Commune | – | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 10'000 | 5.0 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.9 | – | – | – | **Evilard, place de la Mairie et parc** |

Brève description

Réaménagement des espaces routiers et de la place au centre du village avec mesures de modération du trafic, places de stationnement de courte durée, zones de séjour attrayantes et végétalisation. La mesure fait partie de la 2e étape de valorisation du centre du village et complète le réaménagement de la route cantonale (1re étape) qui sera réalisée en 2022.

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux).

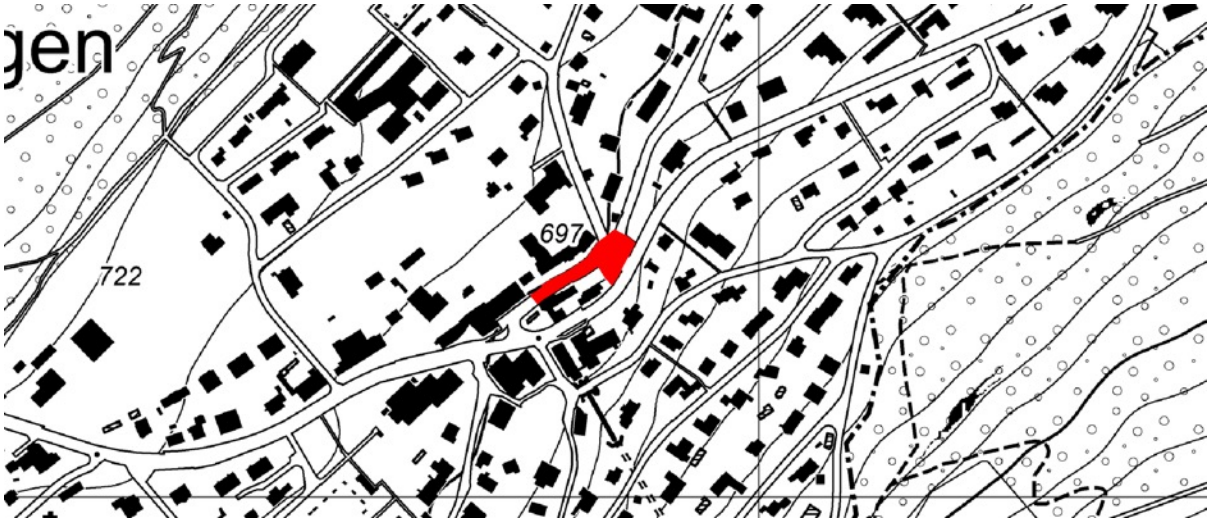
| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Evilard | Commune | OPC-AIC III | Coordination réglée | – | Superficie en m² | 3400 | 1.6 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU no | Ancien no | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.10 | – | – | – | **Evilard, Chemin des Ages und Place panoramique** |

Brève description

Réaménagement des espaces routiers et de la place au chemin des Ages avec mesures de modération du trafic, places de stationnement de courte durée, zones de séjour attrayantes et végétalisation. La mesure fait partie de la 2e étape de valorisation du centre du village et complète le réaménagement de la route cantonale (1re étape) qui sera réalisée en 2022.

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux).




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Evilard | Commune | OPC-AIC III | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 1000 | 0.9 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.11 | – | – | – | **Bienne, place J.-J.-Rousseau** |

Brève description

Après l'abandon du projet de branche Ouest de l'A5, la route en surface entre le Marais-de-Brügg, la place Guido-Müller et le faubourg du Lac demeure, et doit être réaménagée de façon supportable. Dans ce but, on élabore un concept d'exploitation et d'aménagement pour l'ensemble de l'axe qui sera mis en œuvre par étapes. La place J,-J.-Rousseau joue un rôle central en tant qu'élément de liaison entre l'axe de transit «Route de Berne – Route de Neuchâtel» et la rue d'Aarberg qui, à titre d'axe urbain, relie le centre-ville de Bienne avec les zones de détente du lac et le centre de Nidau.
La place J.J.-Rousseau doit être réaménagée en priorité.
Mesures:

- Amélioration de la qualité de séjour
- Amélioration des liaisons pour le trafic cycliste (sécurité et attrait) le long et à travers l'axe de circulation principal
- Amélioration de la transparence et des possibilités de traverser pour le trafic piétonnier
- Amélioration du flux de circulation
- Amélioration de la priorisation des bus et de la lisibilité des arrêts de bus

La mesure doit être harmonisée avec la gestion du trafic sur l'axe ouest Bienne-Nidau-Brügg (NM-VM.1.1).

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axe principal à l'intérieur de la localité)

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bienne | Commune | OPC-AIC III | Coordination en cours | – | Superficie en $m^2$ | 5'000 | 3.0 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.12 | – | – | – | **Nidau, Zihlstrasse** |

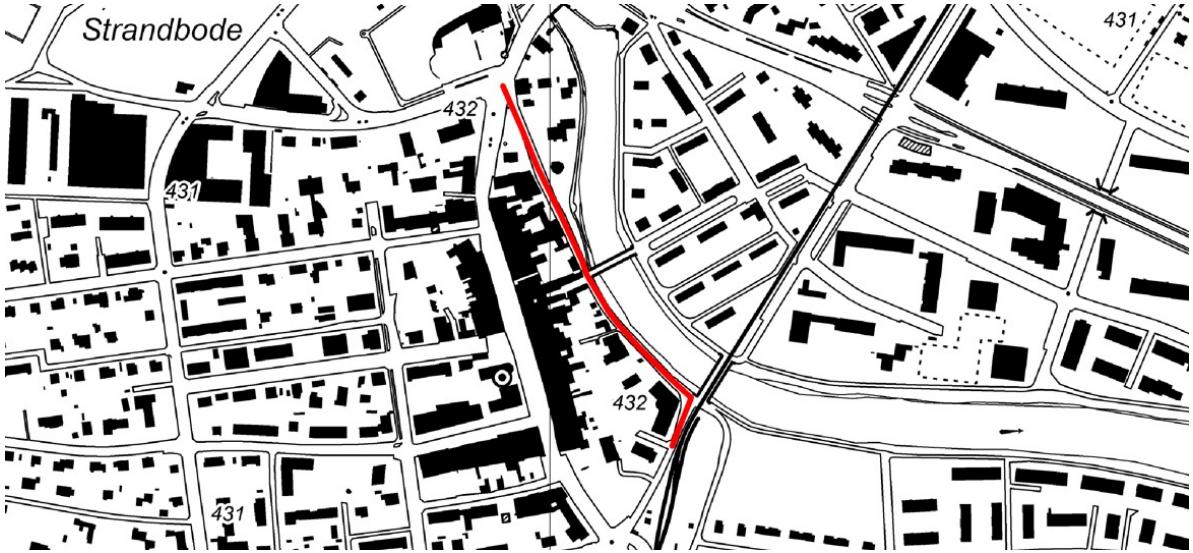
Brève description

Concept d'exploitation et d'aménagement en vue de modérer le trafic et de valoriser la Zihlstrasse entre le nœud routier de la route Principale//Schlossstrasse et la place de la Gare.

Mesures:

- Modération du trafic à la Zihlstrasse avec transformation en une zone de rencontre
- Interdiction du TIM à la Zihlstrasse vers le passage à la place de la Gare avec une nouvelle place de manœuvre
- Réglementation pour les riverains afin d'éviter le trafic de recherche de places de stationnement étranger au quartier
- Réduction des places de stationnement avec réglementation de stationnement pour les commerces et les artisans ainsi que pour les immeubles limitrophes
- Amélioration de la qualité de séjour avec des espaces verts supplémentaire et le chemin de rive de la Thielle

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux).




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nidau | Commune | OPC-AIC III | Coordination réglée | – | Superficie en m$^2$ | 4'000 | 1.4 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.13 | – | – | – | **Nidau, Dr.-Schneider-Strasse** |

Brève description

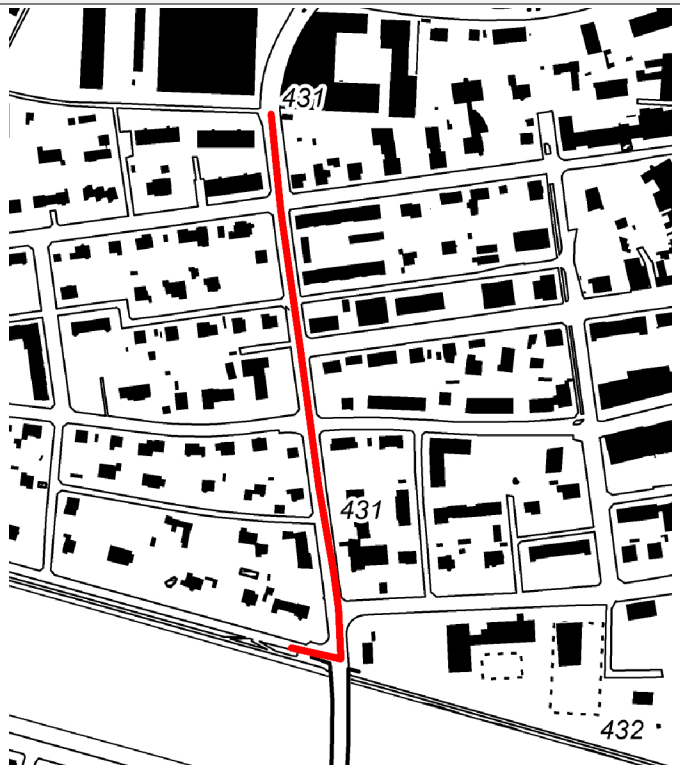
Concept d'exploitation et d'aménagement pour la Dr.-Schneider-Strasse entre la Schlossstrasse et le canal Nidau-Büren en vue d'une meilleure coexistence de tous les usagers de la route et d'une meilleure qualité de séjour.
Mesures:

- Réduction de la chaussée
- Bandes longitudinales de couleur et marquage des nœuds routiers
- Ralentisseurs partiels horizontaux pour réduire la vitesse du TIM
- Trottoirs continus aux débouchés des routes
- Bordures de trottoirs abaissées aux traversées importantes telles que les passages pour piétons, afin d'améliorer un passage sans obstacles
- Bordures de trottoirs abaissées pour faciliter la circulation aux croisements (bus-poids lourds)
- Réduction des places de stationnement pour le TIM
- Accès satisfaisant et sûr à l'arrêt de bus du chemin de la Plage
- Pose de dalles en béton des deux côtés pour l'arrêt de bus du chemin de la Plage
- Aménagement de l'espace routier avec des arbres et d'autres éléments
- Possibilités supplémentaires de s'asseoir

Stratégie partielle «Trafic cycliste»: itinéraire prioritaire supralocal à titre d'alternative au TIM et TP avec standard d'aménagement élevé

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux)

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: la mesure est comprise dans un corridor pour examiner les itinéraires prioritaires selon le Plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. Il faut tenir compte de manière adéquate des exigences qui y sont liées.




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nidau | Commune | OPC-AIC III: OPC-CEP; TPB Bienne | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 4'500 | 2.0 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

*Lancement de la mesure à l'horizon A: 2024-2027; à l'horizon B: 2028-2031; à l'horizon C: dès 2032*

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.14 | – | – | – | **Nidau, Gurnigel-, Kelten- et Guglerstrasse** |

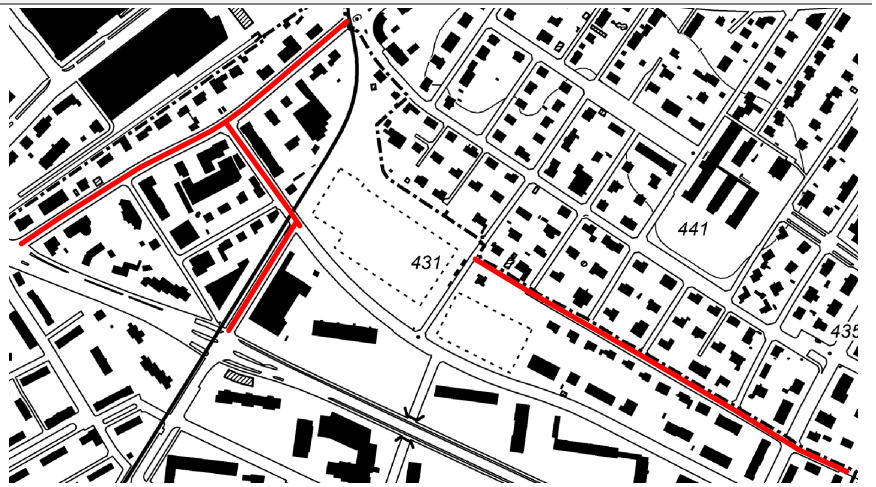
Brève description

Concept d'exploitation et d'aménagement pour les axes Gurnigel-, Kelten- et Guglerstrasse pour protéger le quartier ainsi qu'en faveur du trafic piétonnier et cycliste.

Mesures:

- Fermeture de la sortie T6 pour le TIM à partir de la route de Berne via la Guglerstrasse
- Signalisation contraignante «Bifurcation à droite» sur la Keltenstrasse au nœud routier avec la Bielstrasse
- Élargissement de la zone 30 km/h existante
- Zone de rencontre à la Grenzstrasse
- Nouvelle signalisation des itinéraires sans trafic de la route principale en direction de Neuchâtel et de Berne via la Gurnigelstrasse
- Réglementation pour les riverains à la Gurnigelstrasse ouest
- Nouvelle bande cyclable à la Gurnigelstrasse ainsi qu'amélioration des accès au nœud routier du giratoire de la rue de Morat et du nœud routier Gurnigel-/Bernstrasse pour le trafic cycliste
- Élargissement du chemin à l'extrémité sud de la Gurnigelstrasse
- Nouvelle répartition de l'espace routier à la Keltenstrasse (entre Bernstrasse et Bielstrasse) avec élargissement de la chaussée ou introduction d'un sens unique en faveur du trafic piétonnier et cycliste (itinéraire cyclable prioritaire).

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux)



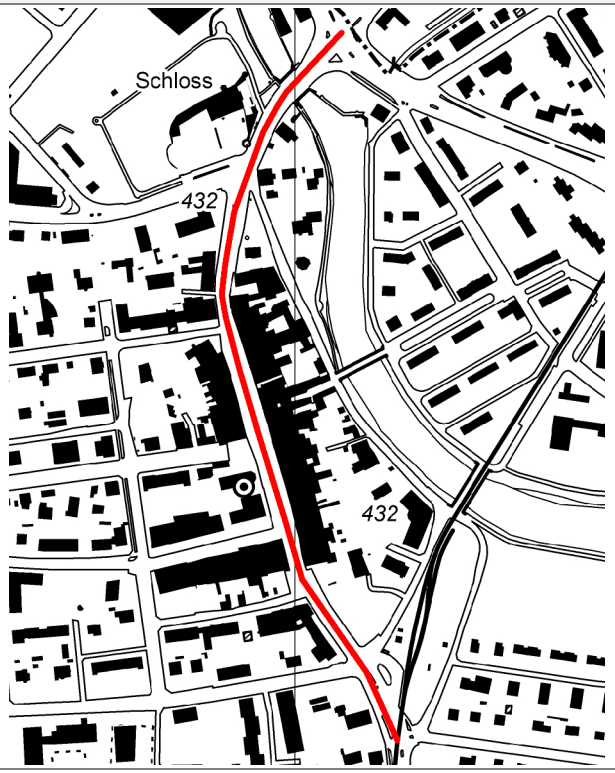

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nidau | Commune | Ville de Bienne | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 5'850 | 1.6 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.15 | – | – | – | **Nidau, traverse de la localité** |

Brève description

L'axe principal traversant la Vieille Ville de Nidau (Stedtli) est marqué par un TIM élevé (16'000 trajets/jour) et des places de stationnement longitudinales). La sécurité et l'attrait pour le trafic piétonnier et cycliste sont insatisfaisants, de même que la qualité de séjour.
Mesures:
- Conception sûre et supportable de la traversée de la localité de Nidau
- Optimisation de la sécurité routière pour le trafic piétonnier et cycliste
- Garantie de la stabilité des horaires pour les TP

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (secteurs centraux)




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nidau | OPC-AIC III | Commune | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 11'000 | 3.5 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.16 | – | – | – | **Nidau, modération du trafic dans le quartier Hofmatte - Lyssstrasse** |

Brève description

Accroissement de la sécurité routière et meilleure qualité de séjour par l'introduction d'un régime 30 km/h dans le quartier Hofmatte et à la Lyssstrasse.
Mesures:

- Introduction d'un régime 30 km/h
- Zone de rencontre à la Lyssstrasse et à la Gotthelfstrasse (à hauteur de l'école et des écoles enfantines)
- Garantie des accès à la place de jeux de la Thielle (Reckweg/Guglerstrasse/Lyssstrasse) et de Hofmatte Barbenweg (déplacement vertical des bornes aux sorties)
- Réaménagement routier à la Keltenstrasse en faveur du trafic piétonnier et cycliste (itinéraire cyclable prioritaire entre la Thielle et la route de Berne)
- Amélioration ponctuelle du confort pour la traversée cycliste Hofmatte-Gurnigelstrasse

Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axe principal à l'intérieur de la localité)

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nidau | Commune | – | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 14'000 | 1.2 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

*Lancement de la mesure à l'horizon A: 2024-2027; à l'horizon B: 2028-2031; à l'horizon C: dès 2032*

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.18 | LV-N-02 | – | 0371.2.055 | **Biel/Bienne, place de la Croix, partie 2** |

Brève description

Le centre de Madretsch assume un rôle important de centre d'approvisionnement. Perturbé massivement par le trafic routier, il fait partie des zones problématiques de Bienne en termes d'urbanisme. En combinaison avec la branche Est de l'A5, il s'offre désormais une chance de valoriser globalement la place de la Croix par des améliorations en faveur des TP ainsi que du trafic piétonnier et cycliste ainsi qu'en l'aménageant en lieu de rencontre et centre de quartier.
Mesures:

- Création d'une place publique avec une grande qualité de séjour
- Accroissement de l'attrait en tant que plaque tournante multimodale
- Désenchevêtrement et optimisation des flux de circulation
- Amélioration de la lisibilité des arrêts de bus
- Amélioration des liaisons pour le trafic cycliste (sécurité et attrait), transparence accrue pour le trafic piétonnier

La mesure remplit les objectifs d'efficacité selon le Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée à titre de de MaC par la Confédération et figure donc dans le PA4 (cf. chap. 7.6, du rapport principal et carte 7.7 du rapport principal).

La mesures est harmonisée avec:

- Liaison cycliste Port – Nidau – Bienne-centre (LV-Ü.7.6, code ARE 0371.3.030)
- Réaménagement de la place de la Croix, ouest de la place et secteur routier (LV-Ü.7.13, code ARE 0371.2.055)
- Réaménagement de la rue de Madretsch (MIV-Auf.2.8) et de la route de Brügg (MIV-Auf.2.22)

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bienne | Commune | – | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 4'900 | 4.9 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

*Lancement de la mesure à l'horizon A: 2024-2027; à l'horizon B: 2028-2031; à l'horizon C: dès 2032*

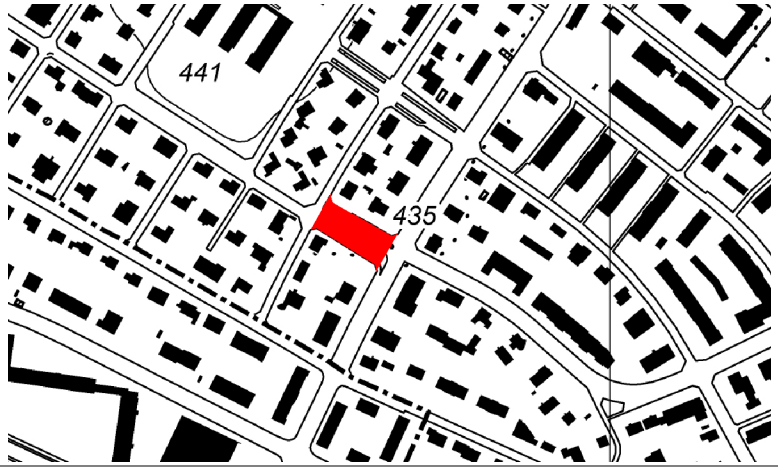
| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.19 | – | – | – | **Biel/Bienne, place de la Thielle** |

Brève description

En raison de sa situation centrale et de l'arrêt de bus, la place de la Thielle a une fonction imporante dans le quartier du Champ-du-Moulin. La branche Este de l'A5 et les mesures de circulation réalisées dans le quartier ont permis de réduire le trafic routier à la place de la Thielle. Cela permet désormais d'introduire une zone de rencontre et de valoriser l'espace public par des mesures d'aménagement.

Le réaménagement poursuit les objectifs suivants:

- Création d'une place publique avec une qualité de séjour élevée
- Accroissement de l'attrait et de la qualité en une plate-forme intermodale et amélliorationde la lisibilité des arrêts de bus
- Amélioration des liaisons pour le trafic piétonnier et cycliste (sécurité et attrait)
- Amélioration de la transparence ainsi que des possibilités de traverser pour le trafic piétonnier




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bienne | Commune | | Coordination en cours | – | Superficie en $m^2$ | 1100 | 0.8 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

*Lancement de la mesure à l'horizon A: 2024-2027; à l'horizon B: 2028-2031; à l'horizon C: dès 2032*

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.20 | – | – | – | **Biel/Bienne, route de Neuchâtel, tronçon Prés-de-la-Rive** |

Brève description

La route de Neuchâtel, en tant que route nationale de catégorie 3, fait partie du tronçon Yverdon-les-Bains-Bienne de l'A5 sur la rive nord du lac de Bienne et prend fin au giratoire Seefels, qui relie les axes de circulation principaux urbains de l'axe nord (faubourg du Lac-Champs-de-Boujean) et l'axe ouest (faubourg du Lac-Marais de Brügg). Aujourd'hui, la route de Neuchâtel présente des déficits de sécurité et d'attrait considérables pour le trafic piétonnier et cycliste, des embouteillages aux heures de pointe et une gêne pour les bus des transports publics.
Après l'abandon de la branche Ouest de l'A5, l'axe ouest demeure en tant que route de surface et doit être réaménagée de façon supportable (cf. mesures MIV-Auf.2.11 et MIV-Auf.2.17). En harmonie avec ce réaménagement, il convient d'améliorer les conditions de circulation à la route de Neuchâtel pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour les TP.

Les mesures suivantes doivent être réalisées:

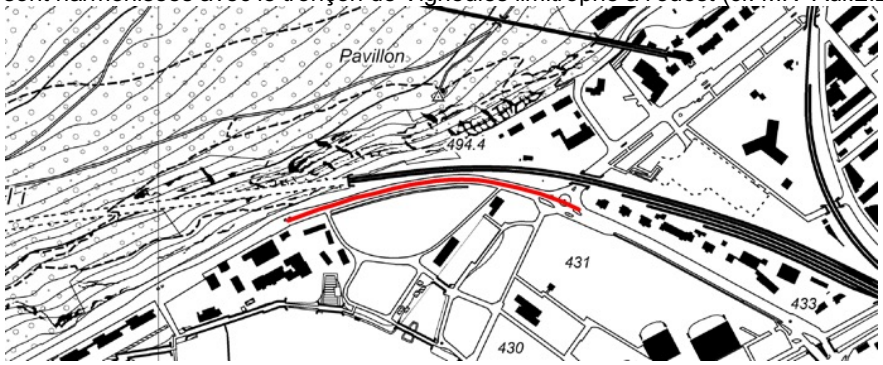
- Création d'une piste cyclable
- Réorganisation du trafic piétonnier et cycliste (itinéraire direct et de confort) tenant compte des exigences selon ISOS
- Nouvelle installation de signaux lumineux au giratoire du Seefels pour la priorisation des bus

Ces mesures poursuivent les objectifs suivants:

- Amélioration de la sécurité routière pour le trafic cycliste
- Amélioration du flux de circulation et réduction du risque d'embouteillages sur les axes nord et ouest
- Accroissement de l'attrait pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que de la qualité de séjour
- Stabilité accrue des horaires TP
- Conservation du site digne de protection

La mesure doit être harmonisée avec la gestion du trafic sur l'axe ouest Bienne-Nidau-Brügg (NM-VM.1.1).

Le tronçon du Prés-de-la-Rive appartient à la Ville de Bienne et se trouve en dehors du périmètre de la planification d'entretien des routes nationales. Les mesures sont harmonisées avec le tronçon de Vigneules limitrophe à l'ouest (cf. MIV-Auf.2.21).



| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bienne | Commune | OFROU | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 4'500 | 3.0 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.21 | – | – | – | **Biel/Bienne, route de Neuchâtel, tronçon de Vigneules** |

Brève description

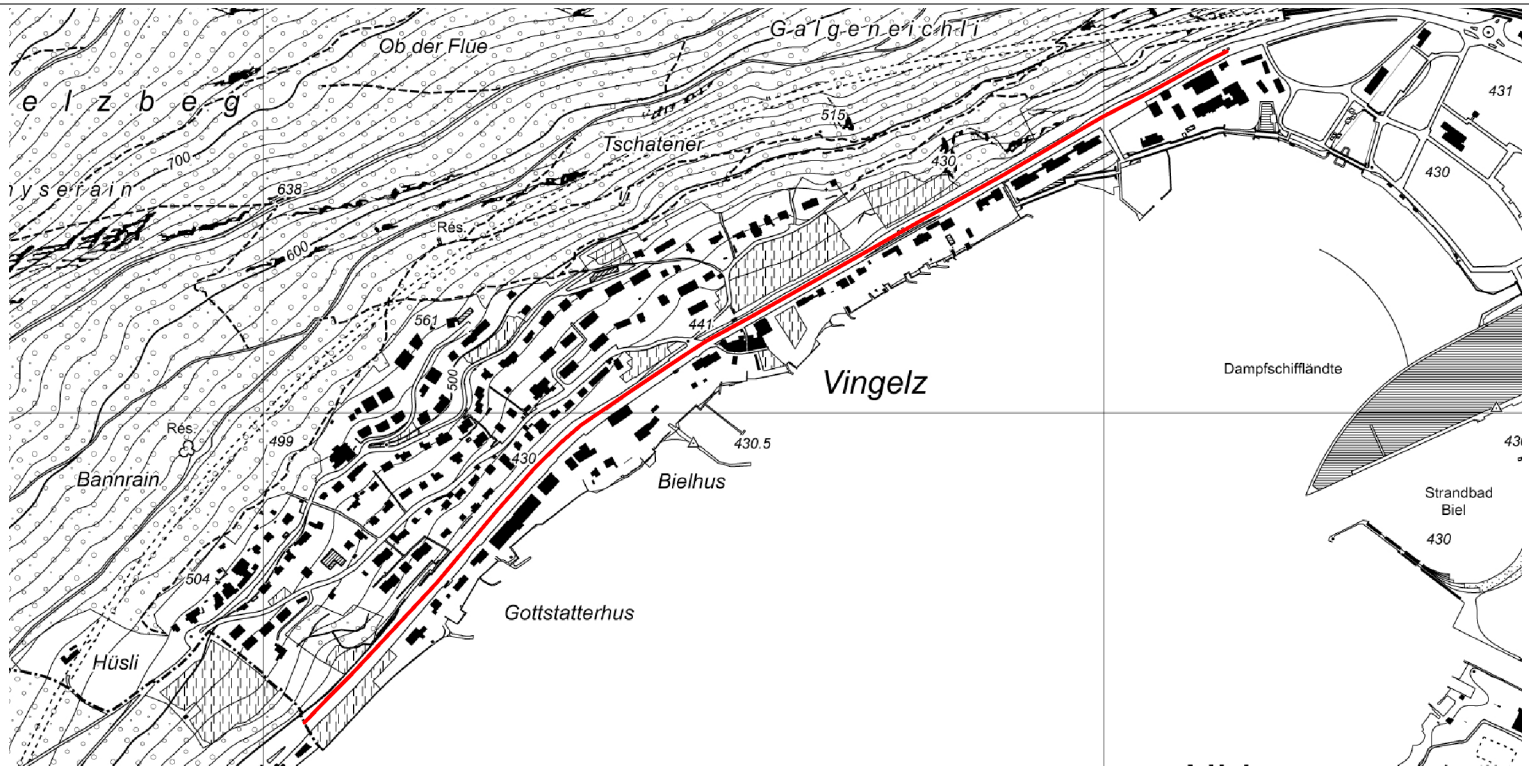
La route de Neuchâtel, en tant que route nationale de catégorie 3, fait partie du tronçon Yverdon-les-Bains-Bienne de l'A5 sur la rive nord du lac de Bienne et prend fin au giratoire Seefels, qui relie les axes de circulation principaux urbains de l'axe nord (faubourg du Lac-Champs-de-Boujean) et l'axe ouest (faubourg du Lac-Marais de Brügg). Aujourd'hui, la route de Neuchâtel présente des déficits de sécurité et d'attrait considérables pour le trafic piétonnier et cycliste, des embouteillages aux heures de pointe et une gêne pour les bus des transports publics.
Après l'abandon de la branche Ouest de l'A5, l'axe ouest demeure en tant que route de surface et doit être réaménagée de façon supportable (cf. mesures MIV-Auf.2.11 et MIV-Auf.2.17). En harmonie avec ce réaménagement, il convient d'améliorer les conditions de circulation à la route de Neuchâtel pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour les TP.

La route de Neuchâtel est renouvelée par l'OFROU dans le cadre de la planification d'entretien des routes nationales. La mesure MIV-Auf.2.21 complète cette planification sur le tronçon de Vigneules par les éléments suivants:
- Nouveau trottoir et nouveaux chemins pédestres au nord du croisement de Vigneules
- Adaptation de la construction des trottoirs et des bandes cyclables
- Élargissement de l'installation de signaux lumineux pour la priorisation des bus au croisement de Vigneules
- Régulation de la vitesse
- Végétalisation
- Réorganisation des places de stationnement et des chemins d'accès

On poursuit les objectifs suivants:
- Amélioration de la sécurité routière et de l'attrait pour le trafic piétonnier et cycliste
- Optimisation de la priorisation des bus au croisement de Vigneules
- Amélioration du flux de circulation par une régulation de la vitesse
- Qualité accrue de l'habitat
- Encouragement de l'infiltration des eaux et de la régulation climatique

La mesure doit être harmonisée avec la gestion du trafic sur l'axe ouest Bienne-Nidau-Brügg (NM-VM.1.1).

Les coûts indiqués se réfèrent aux éléments supplémentaires qui ne font pas partie intégrante de la planification d'entretien des routes nationales. Les mesures sont harmonisées avec le tronçon limitrophe à l'est du Prés-de-la-Rive (MIV-Auf.2.20).




| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bienne | Commune | OFROU | Coordination en cours | – | Superficie en $m^2$ | 7'000 | 4.5 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

*Lancement de la mesure à l'horizon A: 2024-2027; à l'horizon B: 2028-2031; à l'horizon C: dès 2032*

| PA 4e génération | | Horizon A | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.2.22 | – | – | – | **Biel/Bienne, route de Brügg et chemin de la Paix** |

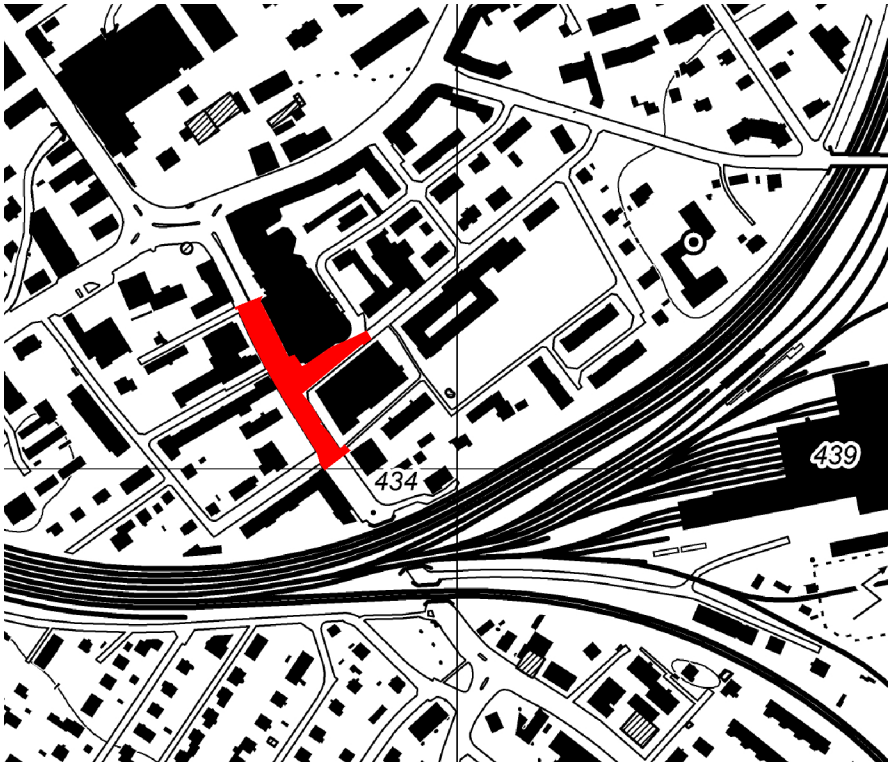
Brève description

L'espace routier de la route de Brügg est axé sur la desserte par le TIM des espaces artisanaux et de vente limitrophes. Les besoins des autres usagers de la route sont de rang inférieur et la qualité de l'espace public est déficitaire. La sécurité routière pour le trafic piétonnier et cycliste desservant l'établissement scolaire au chemin de la Paix doit être améliorée. L'espace routier va être réaménagé et valorisé en faveur du trafic piétonnier et cycliste ainsi que de la priorisation des bus. L'exploitation de la route de Brügg et du débouché au chemin de la Paix vont être harmonisé avec la place de la Croix.

Mesures:
- Accroissement de l'attrait et de la qualité de l'espace routier au centre-ville
- Désenchevêtrement et optimisation des flux de circulation vers le cimetière
- Meilleure lisibilité des arrêts de bus
- Amélioration des liaisons pour le trafic cycliste (sécurité et attrait)
- Transparence accrue pour le trafic piétonnier

La mesure remplit les objectifs d'efficacité selon le Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée à titre de de MaC par la Confédération et figure donc dans le PA4 (cf. chap. 7.6, du rapport principal et carte 7.7 du rapport principal).

La mesures est harmonisée avec:
- Réaménagement de la place de la Croix, ouest de la place et secteur routier (LV-Ü.7.13, code ARE 0371.2.055)
- Réaménagement de la place de la Croix, partie 2 (MIV-Auf.2.18) et Rue de Madretsch (MIV-Auf.2.8,)

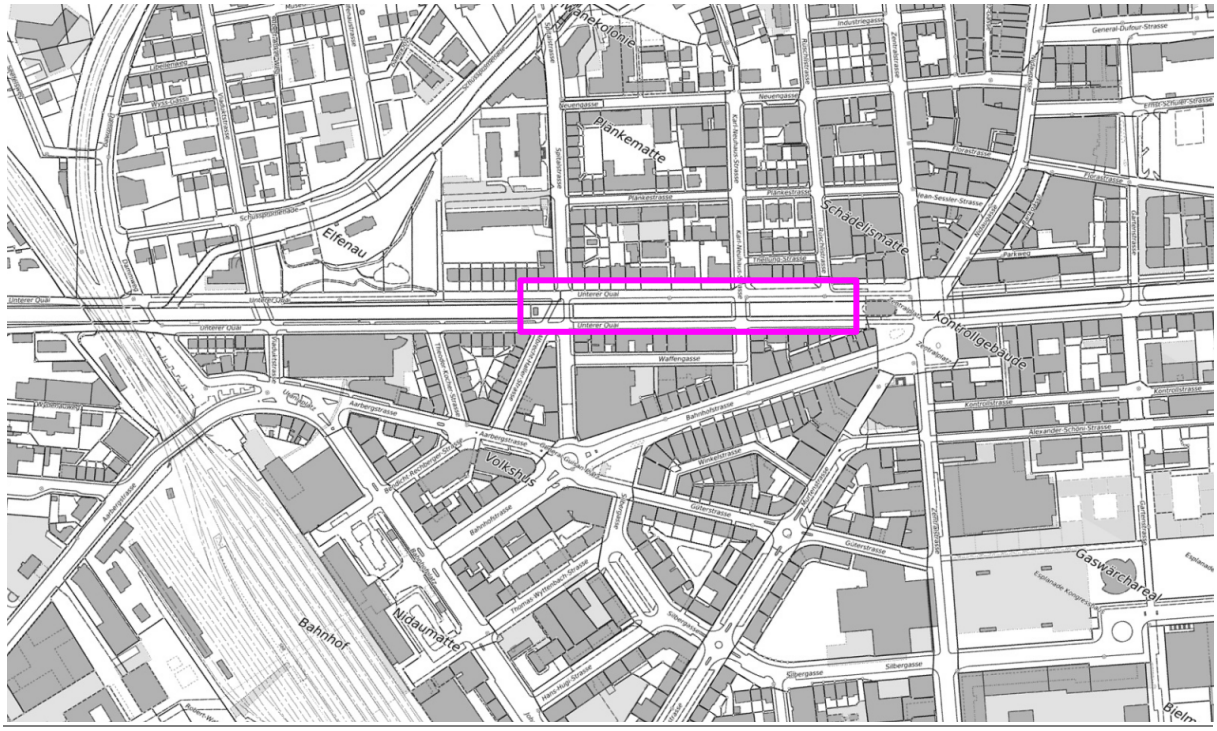



| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bienne | Commune | – | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 3'200 | 3.2 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

## Bienne, réaménagement du quai du Bas, tronçon «place Centrale - rue de l'Hôpital»

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-Auf.4 | – | 4e génération | A |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 3 Valorisation / sécurité de l'espace routier | 3.2 Tronçon routier |

Carte:




Description et objectif de la mesure

Réaménagement de l'espace routier avec priorité au trafic piétonnier et cycliste. Suppression des places de stationnement dans l'espace public, aménagement complet, arrêts de bus sur la chaussée, couloirs cyclistes séparés des deux côtés et chemins pédestres séparés par des rangées d'arbres.

Le tronçon fait partie de l'axe médian pour le trafic piétonnier et cycliste le long de la Suze. Le réaménagement revalorise l'espace routier et renforce l'axe structurant pour le trafic piétonnier et cycliste entre le lac, le centre-ville et les Champs-de-Boujean.

Faisabilité

Pas pertinent

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti
- Espaces routiers et places avec une qualité élevée de séjour
- Centre-ville de Bienne comme lieu attrayant de vie, de séjour et de loisirs

Lien avec le besoin d'agir:
- - Adapter les sections des rues et concevoir les espaces routiers plus compatibles avec le milieu bâti

Lien avec les stratégies partielles:
- TIM: aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti

Profit

L'aménagement axé sur le milieu bâti renforce le trafic piétonnier et cycliste (WK 1), augmente la qualité du milieu bâti (WK 2), améliore la sécurité subjective du trafic (WK 3) et réduit les nuisances sonores et atmosphériques (WK 4).

- Trafic cycliste: renforcer l’axe médian biennois
- Trafic piétonnier: renforcer les axes structurants
- TP: axe principal pour les bus

État de la planification

1
Étapes de planification à ce jour:
- Études préliminaires

État de la construction et du financement

1
Prochaines étapes de planification:
- Concept opérationnel et conceptuel pour les quais le long de la Suze 2020
- Avant-projet 2021
- Octroi de permis de construire et crédit d’exécution 2023

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2024 | 2026 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | – |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 7.00 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts

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

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

| État de la coordination | Proposition d’admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d’autres mesures

Le réaménagment de la partie supérieure du quai du Bas est liée au projet global de revalorisation du centre-ville de Bienne, dont l’un des objectifs les plus importants est d’améliorer la qualité des zones de séjour de l’espace public et la qualité des infrastructures pour les piétons et les cyclistes.

Impact sur l’environnement

–

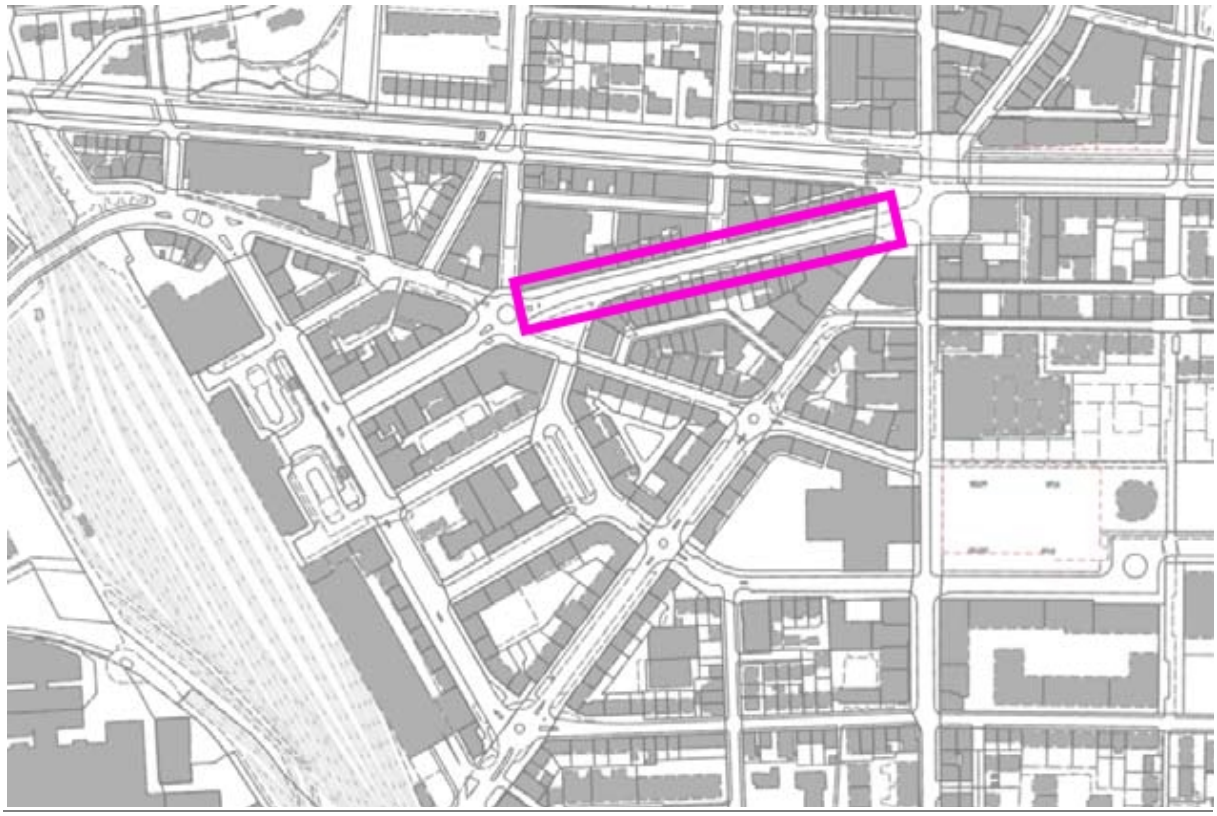
Indications quantitatives, documents

- Surface: 9’000 $m^2$
- TJM prévu 2040 (sans mesure): 2’500
- Cahier des charges du concept opérationnel et conceptuel pour les quais le long de la Suze

## Bienne, réaménagement de la rue de la Gare, partie basse

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-Auf.5 | 0371.3.025 | 4e génération | B |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| LV-N-6 | – | 3 Valorisation / sécurité de l'espace routier | 3.2 Tronçon routier |

Carte:



Description et objectif de la mesure

Réaménagement de la rue de la Gare (y c. place Guisan) en lien avec le réaménagement de la place de la Gare. Le projet répond aux besoins de valorisation de l'espace piétonnier du centre-ville, d'amélioration des infrastructures cyclables et d'optimisation des arrêts des transports publics urbains et régionaux (bus). Il s'agit de prévoir le réaménagement complet de l'espace routier, traité de façade à façade, en tenant compte des besoins des riverains et riveraines et des TP, ainsi que des possibilités de traverser et de la sécurité routière.

Il s'agit d'une mesure B de la 3e génération dont les coûts s'élèvent à 5,49 millions de fr, selon la convention de prestations. L'augmentation des coûts à 9,5 millions de fr. est due à la refonte complète du tronçon et à la complexité du projet.

Faisabilité

La faisabilité a été prouvée dans les études préliminaires.

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti
- Espaces routiers et places d'une grande qualité de séjour
- Centres-villes de Bienne et Nidau en tant que sites d'événements et lieux de séjour et de loisirs attrayants

Lien avec le besoin d'agir:

Profit

Le réaménagement axé sur le milieu bâti renforce le trafic piétonnier et cycliste (WK 1), accroît la qualité de l'habitat (WK 2) et la sécurité subjective du trafic (WK 3), et réduit les nuisances sonores et atmosphériques (WK 4).

- Adapter les traversées des rues et aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti

Lien avec les stratégies partielles:
- TIM: aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti
- Trafic piétonnier: renforcer les axes structurants

État de la planification

1

Étapes de planification à ce jour:
- Études préliminaires

État de la construction et du financement

2

Prochaines étapes de planification:
- Concept global du secteur de la gare de Bienne
- Avant-projet avec procédure de participation
- Octroi de permis de construire et crédit d'exécution

La planification, la conception et l'approbation devraient prendre six ans. Le projet est inclus dans la planification des investissements de la Ville de Bienne.

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2027 | 2029 |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** |
| Commune | – |
| **Coût (en millions de fr.)** | **Proposition de subvention communale** |
| 9.5 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts

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

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures
- Coordonation avec le réaménagement de la place de la Gare (KM-Mu.6)

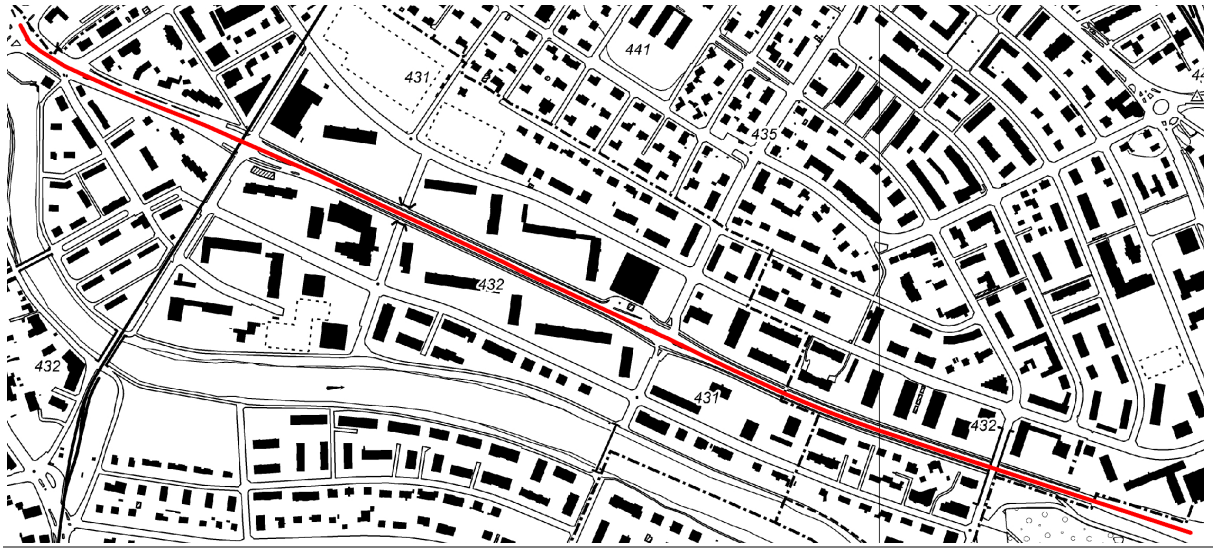
Impact sur l'environnement
- Site construit d'importance nationale (ISOS 10001/2)

Indications quantitatives, documents
- Surface: 9'500 $m^2$
- TJM prévu 2040 (sans mesure): 3'650

## Biel/Nidau, CEA route de Berne

| N° CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-Auf.6 | | 4e génération | A |
| Ancien n° | Remplace mesure | Catégorie | |
| | – | 3 Valorisation / sécurité de l'espace routier | 3.2 Tronçon routier |

Carte:




Description et objectif de la mesure

Après la décision d'abandonner le projet de la branche Ouest de l'A5, la route en surface entre le Marais-de-Brügg, la place Guido-Müller et le faubourg du lac est maintenue et réaménagée de manière supportable. À cette fin, un concept d'exploitation et de conception pour l'ensemble de l'axe est élaboré et mis en œuvre progressivement. La réorganisation de la route de Berne entre la jonction autoroutière Marais-de-Brügg et la place Guido-Müller doit être réalisée en priorité.

Mesures:
- Réaménagement en un axe urbain
- Amélioration des liaisons longitudinales pour le trafic piétonnier et cycliste
- Réduction de l'effet de coupure et optimisation des nœuds pour le trafic piétonnier et cycliste ; nouvelles possibilités de traversée (p.ex. rue Gugler)
- Aménagement routier réduisant la chaleur
- Coordination avec le développement urbain dans le quartier Weidteile

Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland: mesure M33 (traversée de la route de Berne)

Faisabilité

Pas pertinent

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir :
- Flux de trafic fluide et compatibilité du trafic avec les zones d'habitation
- Les routes avec une qualité d'habitat et de vie restreinte à ce jour sont délestées, les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites.

Lien avec le besoin d'agir :

Profit

L'aménagement axé sur le milieu bâti assure le transfert du TIM vers le contournement autoroutier et revalorise l'espace routier. Les conditions du trafic piétonnier et cycliste ainsi que des transports publics sont améliorées (WK 1), la sécurité subjective du trafic est augmentée (WK 3) et les nuisances

- Assurer la compatibilité sans le contournement Ouest
- Adapter les sections des rues et concevoir les espaces routiers de manière compatible avec le milieu bâti

sonores et atmosphériques sont réduites (WK 4). Ainsi, la densification vers l'intérieur dans les alentours est soutenue (WK 2).

Lien avec les stratégies partielles :
- TIM: concevoir le trafic de manière compatible et sûre; concevoir les principaux axes au sein des localités en fonction du milieu bâti
- Trafic cycliste: itinéraires directs et sûrs le long des axes principaux
- Trafic piétonnier: concevoir des espaces routiers urbains structurants de qualité élevée et de forte identité

État de la planification

1
Étapes de planification à ce jour :
- Analyse de viabilité 2020

État de la construction et du financement

1
Prochaines étapes de planification:
- Planification test de l'urbanisme et des transports 2022
- Concept d'exploitation et d'aménagement 2023
- Étude 2025
- Approbation des plans 2026

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2027 | 2028 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| OPC-AIC III | Communes |

| Coût (en millions de fr.) | Demande de la subvention cantonale |
|---|---|
| 6.0 | |

Répartition des coûts

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

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination en cours | – |

Référence et délimitation par rapport aux autres mesures

La mesure doit être coordonnée avec la gestion du trafic de l'axe Ouest Bienne-Nidau-Brügg (NM-VM.1.1).

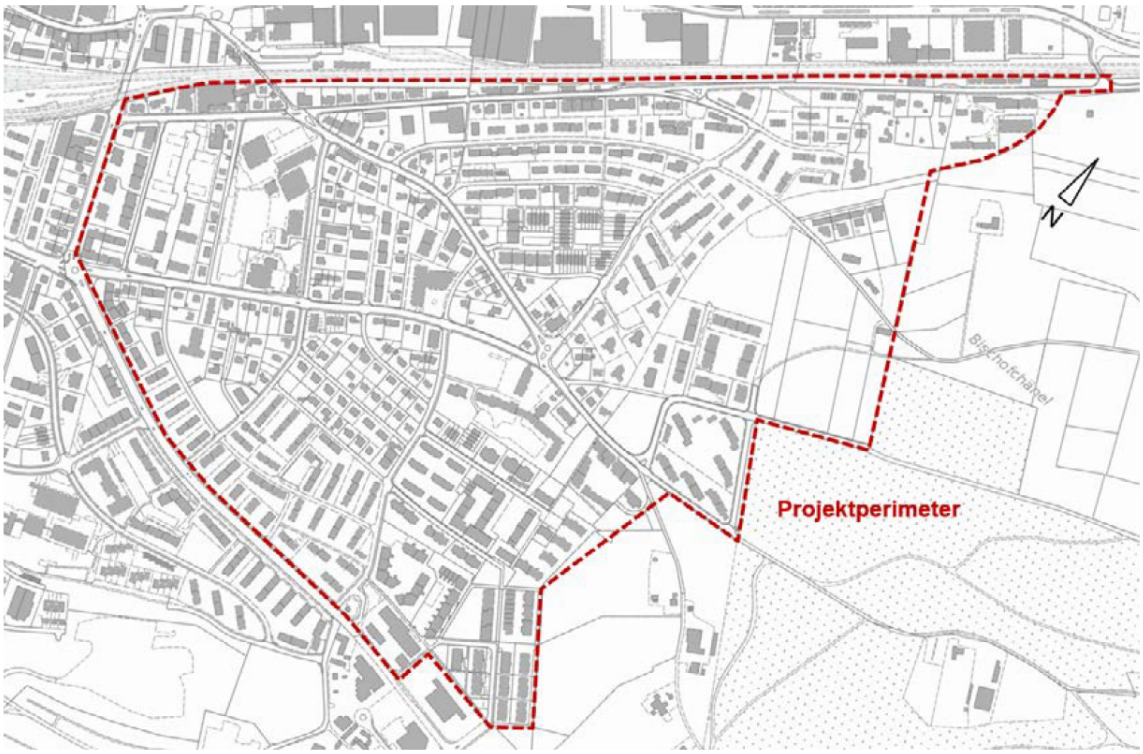
Impact sur l'environnement

Indications quantitatives, documents
- Surface en $m^2$: 15'750
- TJM probable 2040 (sans mesure): 35'000
- Processus de dialogue de la branche Ouest de l'A5: rapport final 2020 / Rapport final sur les études de base en matière de transports 2020

## Bienne, complément et extension de la modération du trafic à Mâche

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-Auf.7 | – | 4e génération | A |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 3 Valorisation / sécurité de l'espace routier | 3.2 Tronçon routier |

Carte:




Description et objectif de la mesure

Le quartier de Mâche est surtout un quartier résidentiel avec des maisons individuelles et plurifamiliales, ainsi que des affectations publiques (école secondaire, école primaire, 3 écoles enfantines, écoles à journée continue, église et EMS pour personnes âgées).

L'ouverture de la branche Est de l'A5, avec la jonction autoroutière d'Orpond fin 2017, a entraîné des transferts de trafic sur les rues de quartier à Mâche. Le PA1 comprenait déjà une zone 30km/h (code ARE 317.019). Cette mesure prévoyait des trottoirs continus, une réorganisation des places de stationnement et la transformation de quatre nœuds routiers. Entre-temps, le projet a été développé et élargi. Des éléments structurants supplémentaires seront réalisés dans tout le quartier, en complément des mesures prévues par le PA1. Les arbres dans l'espace routier doivent permettre des rétrécissements ponctuels visant à modérer le trafic. Les arbres en bordure de rue améliorent également l'espace routier et augmentent la proportion d'espaces verts dans le quartier. Les mesures supplémentaires sont présentées dans le PA4.

Faisabilité

Pas pertinent

Opportunité

Profit

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

Lien avec la vision d'avenir:
- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti

Lien avec le besoin d'agir:
- Adapter les traversées des rues et aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti
- Amélioration de la qualité de séjour

Lien avec les stratégies partielles:
- TIM: aménager les rues des quartiers comme des zones à faible vitesse avec une qualité de l'habitat et de séjour élevée
- Trafic piétonnier: réseau capillaire de chemins pédestres et grande qualité de séjour dans l'espace routier aux centres des quartiers

La gestion du trafic sur le réseau supérieur permet d'améliorer les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste (WK 1). En même temps, la qualité du séjour des espaces routiers est améliorée et la qualité de l'habitat augmentée (WK 2). La réduction du trafic de transit accroît la sécurité routière, notamment sur le chemin d'école (WK 3) et réduit les nuisances sonores et atmosphériques (WK 4).

État de la planification

1
Étapes de planification antérieures:
- Avant-projet avec estimation des coûts +/- 20%

État de la construction et du financement

1
Prochaines étapes de planification:
- Projet définitif 2021
- Crédit d'exécution 2022

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2024 | 2024 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | – |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention cantonale |
|---|---|
| 6.0 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts

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

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

- Complément et extension de la mesure dans le PA1 (Code ARE 317.019)

Impact sur l'environnement

–

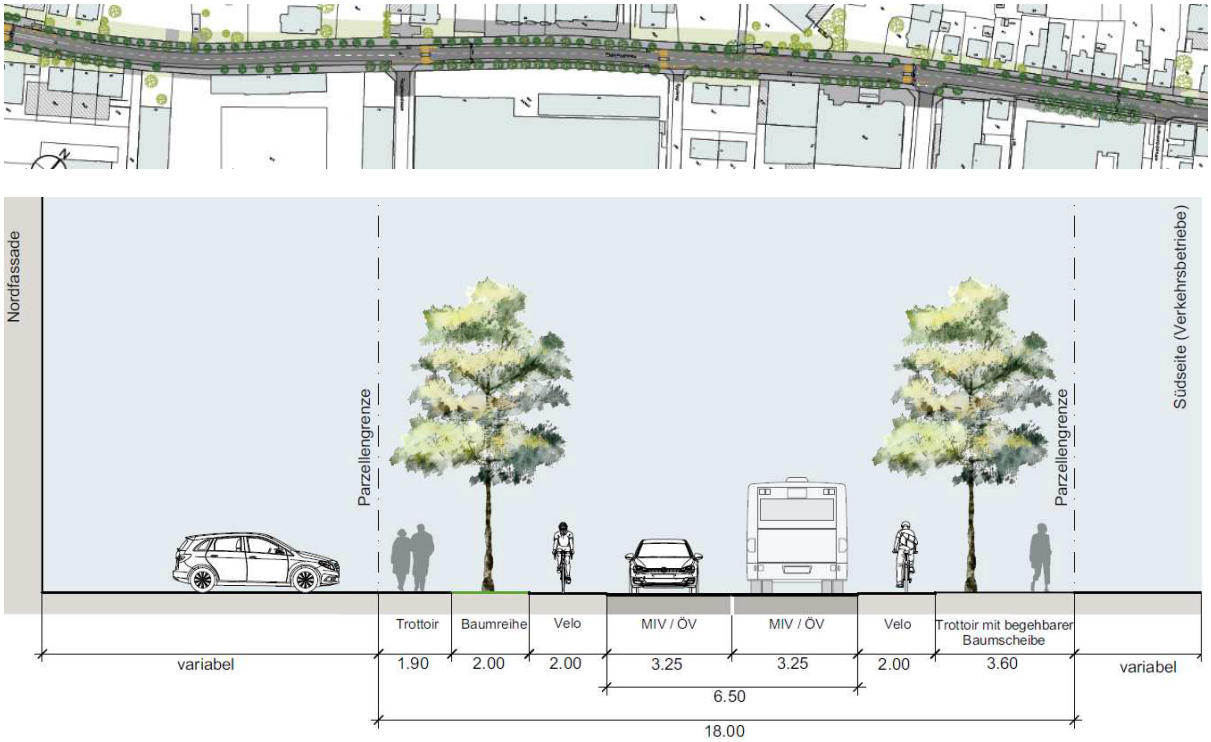
Indications quantitatives, documents

- Surface: 11'000 m2
- Étude du trafic zone-30 km/h pour le quartier de Mâche, 2019

## Bienne, réaménagement de la rue de Boujean, tronçon «rue du Faucon – rue Gutenberg»

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-Auf.8 | – | 4e génération | A |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 3 Valorisation / sécurité de l'espace routier | 3.2 Tronçon routier |

Carte:




Étude conceptuelle / Modèle d'exploitation et de conception de l'axe nord, 2020

### Description et objectif de la mesure

Réaménagement de l'espace routier avec suppression des places de stationnement dans l'espace public, bandes polyvalentes (zone médiane), arrêts de bus, pistes cyclables séparées des deux côtés et chemins pédestres séparés par des rangées d'arbres.

Le réaménagement renforce le caractère de boulevard de l'axe principal urbain entre le centre-ville et le centre du quartier de Boujean, il permet la priorisation des bus et crée des liaisons attrayantes et sûres pour le trafic piétonnier et cycliste.

### Faisabilité

Pas pertinent

### Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Flux de trafic fluide et compatibilité du trafic avec le milieu bâti
- Les routes avec une qualité d'habitat et de vie restreinte à ce jour sont délestées, les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites

Lien avec le besoin d'agir:
- Adapter les traversées des rues et aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti

Lien avec les stratégies partielles:

### Profit

La conception axée sur le milieu bâti assure le transfert du TIM vers le contournement autoroutier et valorise l'espace routier. Les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour les TP sont améliorées (WK 1), la sécurité subjective du trafic est accrue (WK 3) et les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites (WK 4). Cela permet de soutenir la densification intérieure dans les alentours (WK 2).

- TIM et réseau routier: concevoir le trafic de manière compatible et sûre; Les principaux axes à l'intérieur de la localité sont axés sur le milieu bâti
- Trafic cycliste: des itinéraires directs et sûrs le long des axes routiers principaux
- Trafic piétonnier: valoriser le réseau de chemins pédestres

État de la planification

1
Étapes de planification à ce jour:
- Étude préliminaire 2019

État de la construction et du financement

1
Prochaines étapes de planification:
- Avant-projet 2021
- Projet définitif 2022
- Approbation des plans 2023

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2024 | 2026 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 6.0 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts

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

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

La mesure répond aux objectifs d'efficacité conformément au Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée par la Confédération en tant que MaC et est donc incluse dans le PA4 (cf. chapitre 7.6, rapport principal et carte 7.7, rapport principal).

Impact sur l'environnement

–

Indications quantitatives, documents

- Surface: 13'000 $m^2$
- TJM prévu 2040 (sans mesure): 14'000
- Étude conceptuelle / Modèle d'exploitation et de conception de l'axe nord, 2020

## Bienne, réaménagement de la rue de Mâche, tronçon «Arrêt de bus Piaso – Rue du Moulin»

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-Auf.9 | – | 4e génération | A |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 3 Valorisation / sécurité de l'espace routier | 3.2 Tronçon routier |

Carte:

Description et objectif de la mesure

Réaménagement de l'espace routier avec suppression des places de stationnement le long de la rue, arrêts de bus, ainsi que des pistes cyclables séparées et des chemins pédestres séparés par une rangée d'arbres au nord de la chaussée.

La branche Est a délesté la rue de Mâche du trafic de transit. La conception axée sur le trafic routier ne correspond plus au volume de trafic actuel et à la fonction de la rue. Le réaménagement renforce le caractère en tant qu'axe urbain principal avec une conception axée sur le milieu bâti et crée des liaisons attrayantes et sûres pour le trafic piétonnier et cycliste.

Faisabilité

Pas pertinent

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Espaces routiers et places avec une qualité de séjour élevée

Lien avec le besoin d'agir:
- Adapter les traversées des rues et aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti

Lien avec les stratégies partielles:
- TIM: concevoir le trafic de manière compatible et sûre; Les principaux axes des secteurs centraux sont axés sur le milieu bâti
- Trafic cycliste: des itinéraires directs et sûrs le long des axes de circulation principaux

Profit

La conception axée sur le milieu bâti assure le transfert du TIM vers le contournement autoroutier et valorise l'espace routier. Les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour les TP sont améliorées (WK 1), la sécurité subjective du trafic est accrue (WK 3) et les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites (WK 4). Cela permet de soutenir la densification vers l'intérieur dans les alentours (WK 2).

- Trafic piétonnier: valoriser le réseau de chemins pédestres

État de la planification

1
Étapes de planification à ce jour:
- Étude préliminaire disponible

État de la construction et du financement

1
Prochaines étapes de planification:
- Avant-projet 2021
- Projet définitif 2022
- Approbation des plans 2023

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2024 | 2026 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 8.5 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts

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

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

| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
|---|---|
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

La mesure répond aux objectifs d'efficacité conformément au Plan directeur MaC Branche Est. Elle n'est pas cofinancée par la Confédération en tant que MaC et est donc incluse dans le PA4 (cf. chapitre 7.6, rapport principal et carte 7.7, rapport principal).

Impact sur l'environnement

–

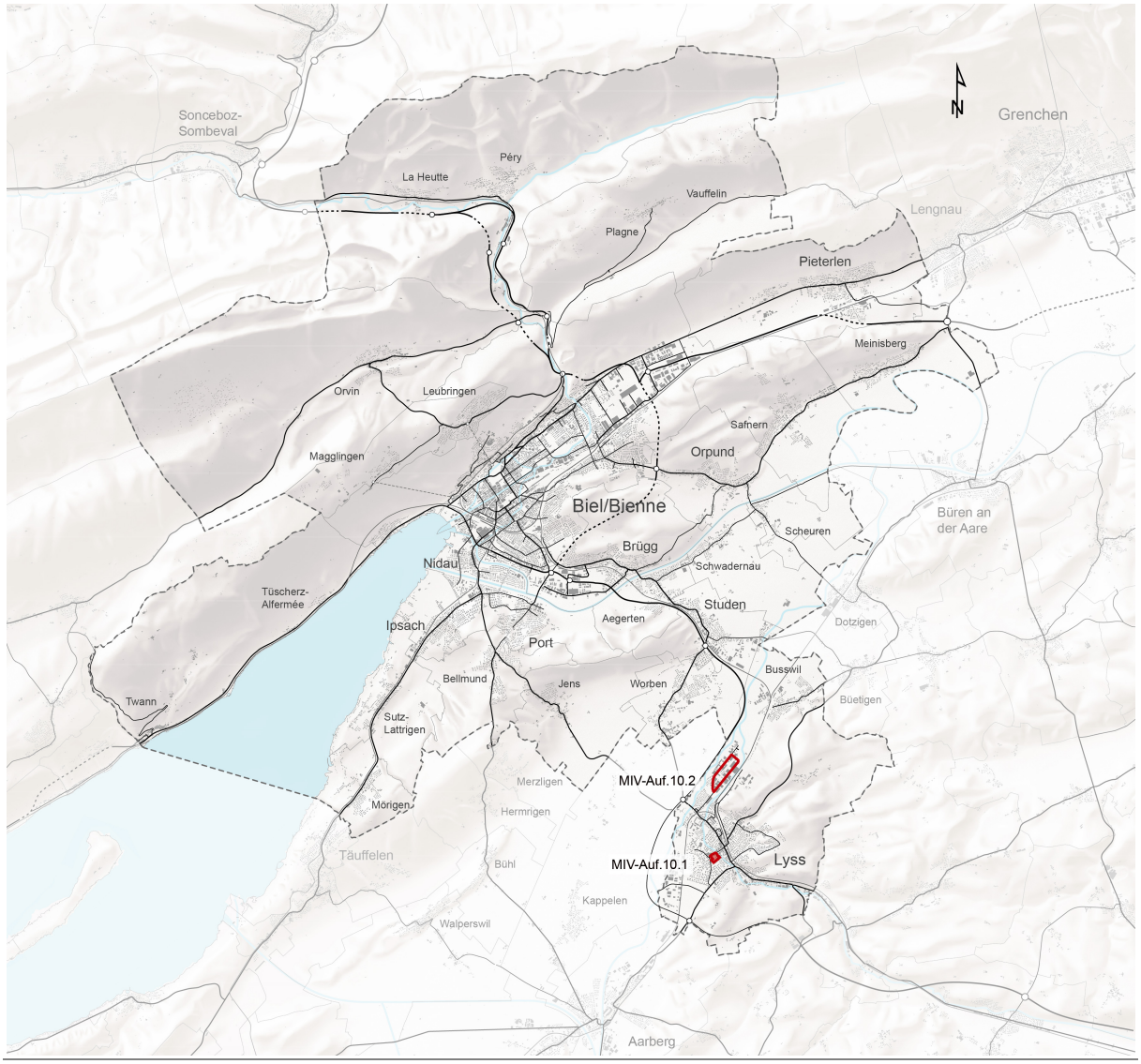
Indications quantitatives, documents

- Surface: 17'000 $m^2$
- TJM prévu 2040 (sans mesure): 10'000
- Étude conceptuelle / Modèle d'exploitation et de conception de l'axe sud, 2020

## Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Revalorisation / sécurité de l'espace routier», horizon B

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-Auf.10 | – | 4e génération | B |
| Ancien nº | | Catégorie | |
| – | | 3 Valorisation / sécurité de l'espace routier | 3.2 Tronçon routier |

Carte:




Description

La série de de mesures permet de réaménager les routes cantonales et communales présentant des déficits en matière de sécurité et d'aménagement. Des concepts d'exploitation et de conception adaptés accroient la sécurité objective et subjective du trafic, améliorent la coexistence entre les usagers de la route et améliorent la qualité de séjour et de vie le long des espaces routiers.

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Réaménagement axé sur le milieu bâti et desserte capillaire

Lien avec le besoin d'agir:
- Adapter les traversées des rues et aménager l'espace routier de façon compatible avec le milieu bâti

Lien avec les stratégies partielles:

Profit

Les concepts d'exploitation et de conception adaptés améliorent le système global des transports et les conditions pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que pour le stransports publics (WK 1). Combiné à la valorisation des espaces routiers, cela soutient l'urbanisation interne aux alentours (WK 2), accroît la sécurité subjective du

- TIM et réseau routier: concevoir le trafic de manière compatible et sûre; Les principaux axes à l'intérieur de la localité sont axés sur le milieu bâti
- Trafic piétonnier et cycliste: améliorer les conditions de coexistence
- Milieu bâti: renforcer les secteurs centraux

trafic (WK 3) et les nuisances sonores et atmosphériques sont réduites (WK 4).

Coût (en millions de fr.)

3.0

Répartition des coûts

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

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

Indications quantitatives, documents

–

| PA 4e génération | | Horizon B | | |
|---|---|---|---|---|
| Nº CRTU | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.10.1 | – | – | – | **Lyss, réaménagement de la place du Marché aux bestiaux «Viehmarktplatz»** |

**Brève description**

Avec le réaménagement et la réorganisation de la place du Marché aux bestiaux (Viehmarktplatz), après le réaménagement de la rue de la gare (Bahnhofstrasse / zone de rencontre) et de la place du marché (Marktplatz / zone 30 km/h), le dernier élément de l'épine dorsale de l'axe central sera également revalorisé et, par l'aménagement de la place, il soutiendra la zone 30 km/h existante et la mobilité douce dans cette zone.

La place du Marché aux bestiaux (Viehmarktplatz) et ses alentours urbains immédiats constituent une extrémité spatiale importante de la partie «centre régional» du Plan directeur urbanistique de Lyss-centre. Après le départ du chantier communal, certains bâtiments sont vacants sur cette place ou sont occupés par une utilisation temporaire. Le site et la zone de la place présentent ainsi un potentiel d'affectation important pour le développement de la commune.
Selon le Plan directeur urbanistique de Lyss-centre, les objectifs suivants sont au premier plan:

- Accent sur l'urbanisme et marquage de la place du marché aux bestiaux (Viehmarktplatz) comme extrémité d'un espace public par un projet d'urbanisme intégral, composé de bâtiments structurants et d'espaces ouverts correspondants (viser un ensemble de la Viehmarktplatz)
- Maison-tour (max. 30 m) pour accentuer la place
- Promouvoir des modes de construction énergétiquement efficaces et durables (société 2000 watts) et prendre en compte les aspects climatiques dans la planification des alentours
- Valorisation des espaces libres en une place communale diversifiée: espace pour des possibilités d'affectation flexibles et un espace libre approprié pour l'organisation de grandes occasions (fête de village, concerts, cirque, etc.)
- Forte interaction entre les rez-de-chaussée et les espaces libres grâce à des affectations axées sur le public

Après une utilisation temporaire, une procédure de concurrence garantissant la qualité est prévue pour l'élaboration d'un concept urbanistique pour les alentours directs de la place «Viehmarktplatz», avec les tâches suivantes:

- Concept de construction et d'affectation de la place du Marché aux bestiaux (Viehmarktplatz) (y compris l'emplacement de la maison-tour, selon la fiche de mesures S9)
- Aménagement de la place, extension de la zone de rencontre
- Desserte et disposition des places de stationnement pour utilisateurs/visiteurs
- Gestion des bâtiments historiques

Sur cette base, la commune concrétisera l'aménagement de la place jusqu'à la réalisation, si nécessaire par étapes et en concertation avec les projets de construction privés, avec les étapes nécessaires du projet.

| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lyss | Commune | Propriétaires fonciers; riverains | Coordination réglée | – | – | – | 2.0 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

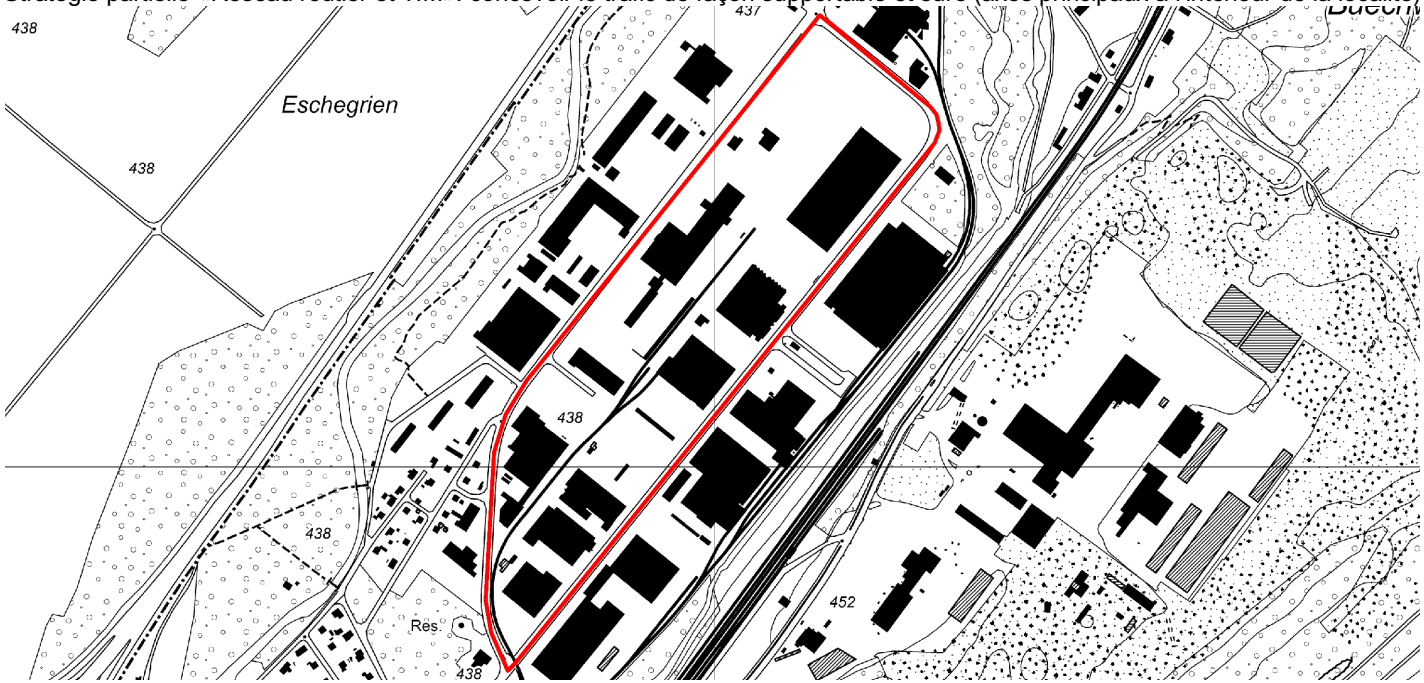
*Lancement des mesures: horizon A: 2024-2027; horizon B: 2028-2031; horizon C: dès 2032*

| PA 4e génération | | Horizon B | | |
|---|---|---|---|---|
| CRTU nº | Ancien nº | Remplace mesure | Code ARE | Titre |
| BBS.MIV-Auf.10.2 | B 7.14 | – | – | **Lyss, Industriering (ceinture industrielle)** |

Brève description

Selon le Plan directeur de la circulation de la commune de Lyss, la ceinture industrielle est une route collectrice avec trafic de camions supérieur à la moyenne. Cette ceinture comprend, en outre, un chemin d'école et l'itinéraire cyclable cantonal nº 64 (Berne-Bienne). Par ailleurs, à long terme, on projette une nouvelle liaison entre la route cantonale K22 (Soleure-Lyss) et l'autoroute A6 (Berne-Bienne) via la ceinture industrielle (cf. Stratégie partielle «Réseau routier et TIM). Compte tenu des besoins actuels et futurs, il est prévu de construire une piste cyclable séparée.

Besoin d'agir «Réseau routier et TIM»: adapter les sections de routes et concevoir les espaces routiers en fonction du milieu bâti
Stratégie partielle «Réseau routier et TIM»: concevoir le trafic de façon supportable et sûre (axes principaux à l'intérieur de la localité)

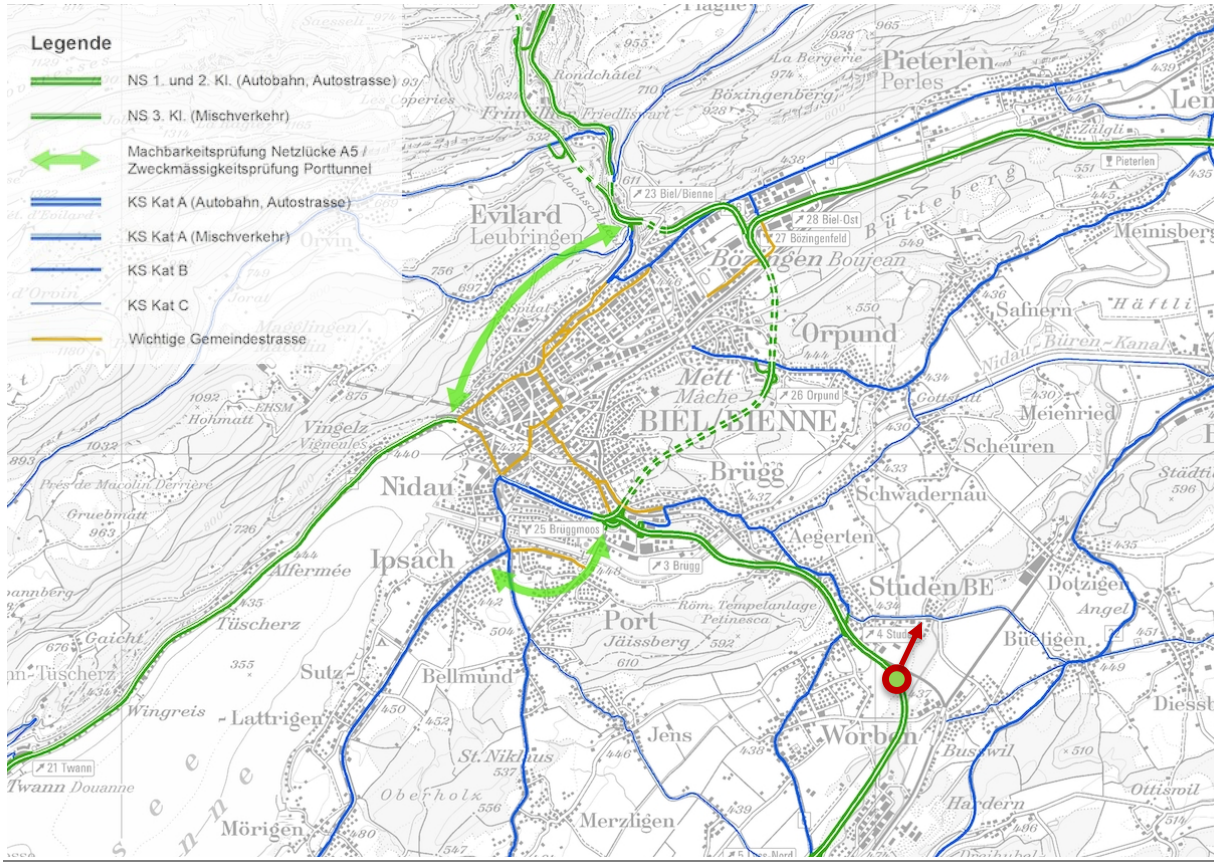



| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lyss | Commune | Riverains, services industriels | Coordination réglée | – | Superficie en $m^2$ | 9'500 | 1.00 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

## A6 Bienne-Berne, déplacement et extension de la jonction de Studen (étude d'opportunité)

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-E.3 | – | 4e génération | AvE |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 1 Capacité des routes | 1.2 Aménagements d'extension des capacités, tronçon routier/nœuds |

Carte:




Description et faisabilité

L'ancienne T6 entre Schönbühl et le Marais-de-Brügg a été intégrée en 2020 au réseau routier national en tant qu'A6. La sortie en direction de Lyss manque sur la jonction trois quarts de Studen à l'A6. Il en résulte un trafic supplémentaire (poids lourds inclus) sur le réseau routier local depuis la jonction de Lyss Nord vers la région de Worben - Studen et Busswil - Dotzigen – Büren.a.d. Aare. Une nouvelle jonction complète au niveau de la zone industrielle de Studengrien permet d'améliorer la desserte du pôle d'activités de Studen et de délester le réseau routier local. Une étude préliminaire réalisée en 2013 a confirmé l'opportunité et la faisabilité de la jonction complète.

Les demandes de tiers pour des jonctions supplémentaires aux routes nationales doivent être justifiées par le Canton requérant vis-à-vis de la Confédération sur la base d'études d'opportunité. La suite de la procédure est conforme au Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure routière (SIN, chapitre 4.6).

La région s'engage avec le Canton de Berne auprès de la Confédération pour une jonction complète à Studen. À cette fin, l'étude préliminaire de 2013 sera mise à jour et complétée. La réalisation de la jonction complète doit être dissociée, dans la mesure du possible, d'un aménagement à quatre voies de l'A6. La commune de Studen assure les conditions-cadre de planification, afin que la jonction reste réalisable.

Opportunité et profit

La jonction complète est une condition importante pour l'option à long terme d'une extension du Pôle d'activités et l'optimisation des flux de trafic intrarégional.
Avec une nouvelle jonction complète à Studen, les déplacements locaux de Worben, Studen, Büetigen et Dotzigen seront considérablement désengorgées (en particulier aussi les poids lourds) et amélioreront la sécurité routière. L'accessibilité du Pôle d'activités Studen est améliorée en créant un accès direct à la route à grand débit. Le transfert de la jonction améliore la compatibilité de l'A6 avec le milieu bâti et crée des marges de manœuvre pour le développement du milieu bâti vers l'intérieur, le centre de Studen est délesté et revalorisé.

Les demandes de tiers pour des jonctions supplémentaires aux routes nationales doivent être justifiées par le Canton requérant vis-à-vis de la Confédération sur la base d'études d'opportunité. La suite de la procédure est conforme au Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure routière (SIN, chapitre 4.6).

État de la planification

Pas pertinent

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| Responsabilité | Autres acteurs |
| Région | OFROU / Planification des réseaux; OPC-AIC III; communes |
| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
| 0.1 | Subventions aux planifications régionales selon art. 64 LR (75%) |
| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
| Coordination en cours | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

La jonction complète est une condition importante pour l'option à long terme d'une extension du Pôle d'activités.

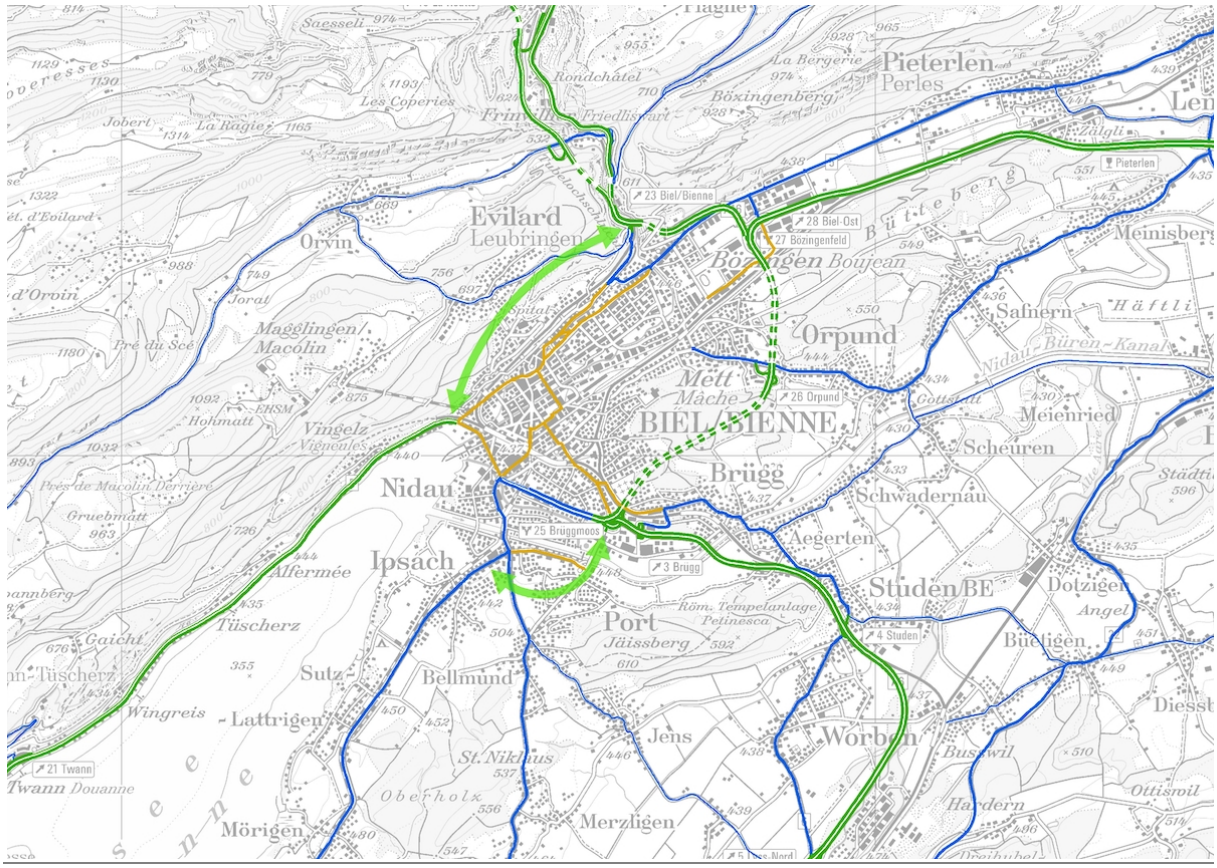
Indications quantitatives, documents

- Étude préliminaire pour une jonction complète à la T6 Studen selon CRTU (2013)

## Contournement de Bienne par l'A5, raccordement de la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port) et solution à long terme

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-U.1 | 0371.3.049 | 4e génération | AvE |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 1 Capacité routière | 1.1 Routes de délestage du centre et de contournement |

Carte:




Description et faisabilité

En mars 2017, le Canton de Berne a soumis le projet définitif concernant le contournement Ouest de Bienne par l'A5 - comprenant le contournement de Vigneules, la branche Ouest et la bretelle de raccordement de la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port) – auprès du DETEC pour approbation. En raison de la forte opposition dans la région biennoise, le Canton a demandé au DETEC en février 2019 de suspendre la procédure et de lancer le «processus de dialogue Branche Ouest Bienne». Sur la base des recommandations du processus de dialogue, le Canton de Berne a retiré le projet définitif en décembre 2020. En janvier 2021, le DETEC a annulé la procédure d'approbation des plans et a levé le ban d'expropriation.

Conformément aux recommandations du processus de dialogue, des mesures à court et moyen terme doivent être mises en œuvre pour un flux de trafic plus supportable à l'Ouest de Bienne. Le raccordement de la rive droite du lac de Bienne (tunnel de Port) doit être conservée et son utilité en tant que route nationale de raccordement doit être vérifiée dans le cadre d'un conception globale des transports. À long terme, les lacunes du réseau de l'A5 à Bienne seront comblées. Une étude de faisabilité est réalisée pour un tracé au nord de Bienne.

Pour la mise en œuvre des recommandations, qui comprennent également des mesures sur le réseau routier inférieur, les transports publics, la mobilité combinée et la mobilité douce, l'organisation de projet «Espace Biel/Bienne.Nidau» a été créée en 2021. Celle-ci coordonne et contrôle la mise en œuvre des différentes planifications et mesures, en vérifie l'efficacité dans le cadre d'un suivi et d'un contrôle et assure la participation nécessaire.

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

L'agglomération doit se contenter d'un réseau routier national pendant une longue période, comme cela est le cas depuis l'ouverture de la branche Est de l'A5. Le développement prévu du milieu bâti reste possible et bénéficiera de la levée du ban d'expropriation pour la branche Ouest. Toutefois, le trafic doit être maîtrisé avec le réseau routier existant, qui doit être pleinement intégré dans la stratégie TIM de l'agglomération:

Opportunité et profit

Les traversées des communes de Nidau et de Port sont très fréquentées. Le tunnel de Port améliore le raccordement à la rive droite du lac de Bienne au réseau routier national et au pôle de développement des Champs-de-Boujean. Cela permet à Nidau et Port de se délester du trafic de transit et de valoriser les centres des communes.

La lacune du réseau de l'A5 entre Soleure et Neuchâtel doit être comblée à long terme. Dans un premier temps, la faisabilité d'un tracé au nord de Bienne (tunnel du Jura) sera examinée.

| État de la planification | |
|---|---|
| Pas pertinent | |
| **Début probable des travaux** | **Mise en service probable** |
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** |
| OPC | Région; communes |
| **Coût (en millions de fr.)** | **Proposition de subvention communale** |
| 0.5 | – |
| **État de la coordination** | **Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale** |
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

- Assainissement de la liaison routière Marais-de-Brügg – Place Guido-Müller – Faubourg du lac selon un Concept global d'exploitation et de conception, cf. MIV-Auf.2.11 et MIV-Auf.2.17
- Fixation des limites de charges et monitoring, cf. NW-W.2
- Intégration dans la gestion des transports, cf. NM-VM.1
- Vérification et adaptation des mesures d'accompagnement en matière de circulation des routes nationales (MaC), en particulier l'augmentation de la résistance au trafic de transit sur l'axe Faubourg du lac – rue du Canal – rue de Boujean et sur la route de Reuchenette (examen d'une interdiction de poids lourds inclus).

Indications quantitatives, documents

- Dialogue Branche Ouest, rapport final (2020)

# Gestion des points noirs (Black Spot Management, BSM) dans l'agglomération

| CRTU n° | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-Ü.1 | – | 4e génération | Tâche permanente |
| Ancien n° | Remplace mesure | Catégorie | |
| – | – | 3 Valorisation / sécurité de l'espace routier | 3.1 Carrefour, giratoire |

Description et faisabilité

Objectif: La sécurité routière est améliorée aux endroits accidentogènes grâce à une recherche et une suppression systématique des points noirs.

Description:

**Définition d'un point noir (USP)**
Selon la norme VSS SNR 641 724 «Sécurité routière – Gestion des ponts noirs», un endroit à concentration d'accidents est un point du réseau routier où le nombre d'accidents avec dommages corporels, pondéré par catégorie de gravité des accidents (valeur de calcul), atteint ou dépasse la valeur limite définie dans un certain périmètre et au cours d'une période de trois années. La catégorie d'accident décrit la conséquence la plus grave d'un accident et est pondérée comme suit:

- Accident avec au moins une personne décédée ou gravement blessée ($U_{(G+SV)}$) = pondération 2
- Accident avec au moins une personne légèrement blessée ($U_{(LV)}$) = pondération 1

Les périmètres et valeurs limites sont fixés comme suit:

| Type de route et situation | Périmètre de recherche[1] | Valeur de calcul | Valeur limite |
|---|---|---|---|
| Autoroute et semi-autoroute | 125 m | 2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$ | >=8 |
| Axes de circulation principaux et de liaison hors localités | 75 m | 2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$ | >=5 |
| Axes de circulation principaux et de liaison dans localités | 25 m | 2 x $U_{(G+SV)}$ + 1 x $U_{(LV)}$ | >=5 |

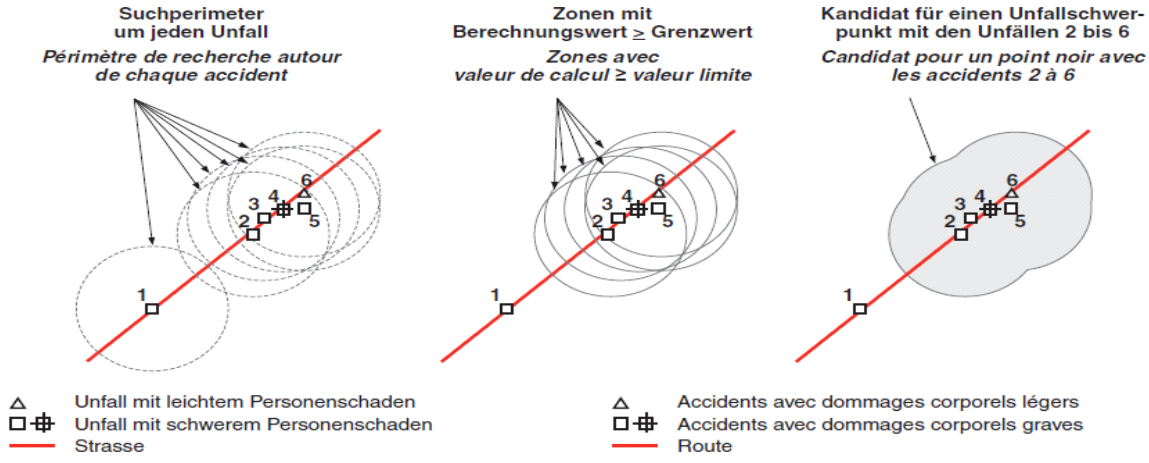



**Abb. 2**
Abgrenzung Unfallschwerpunkt

**Fig. 2**
Délimitation des points noirs

*(Source: VSS SNR 641 724)*

**Procédure**
Les endroits à forte concentration d'accidents ne touchant pas d'autres mesures sont assainis au moyen de l'instrument de sécurité des infrastructures Black Spot Management (BSM). (Source VSS SN 641 724):

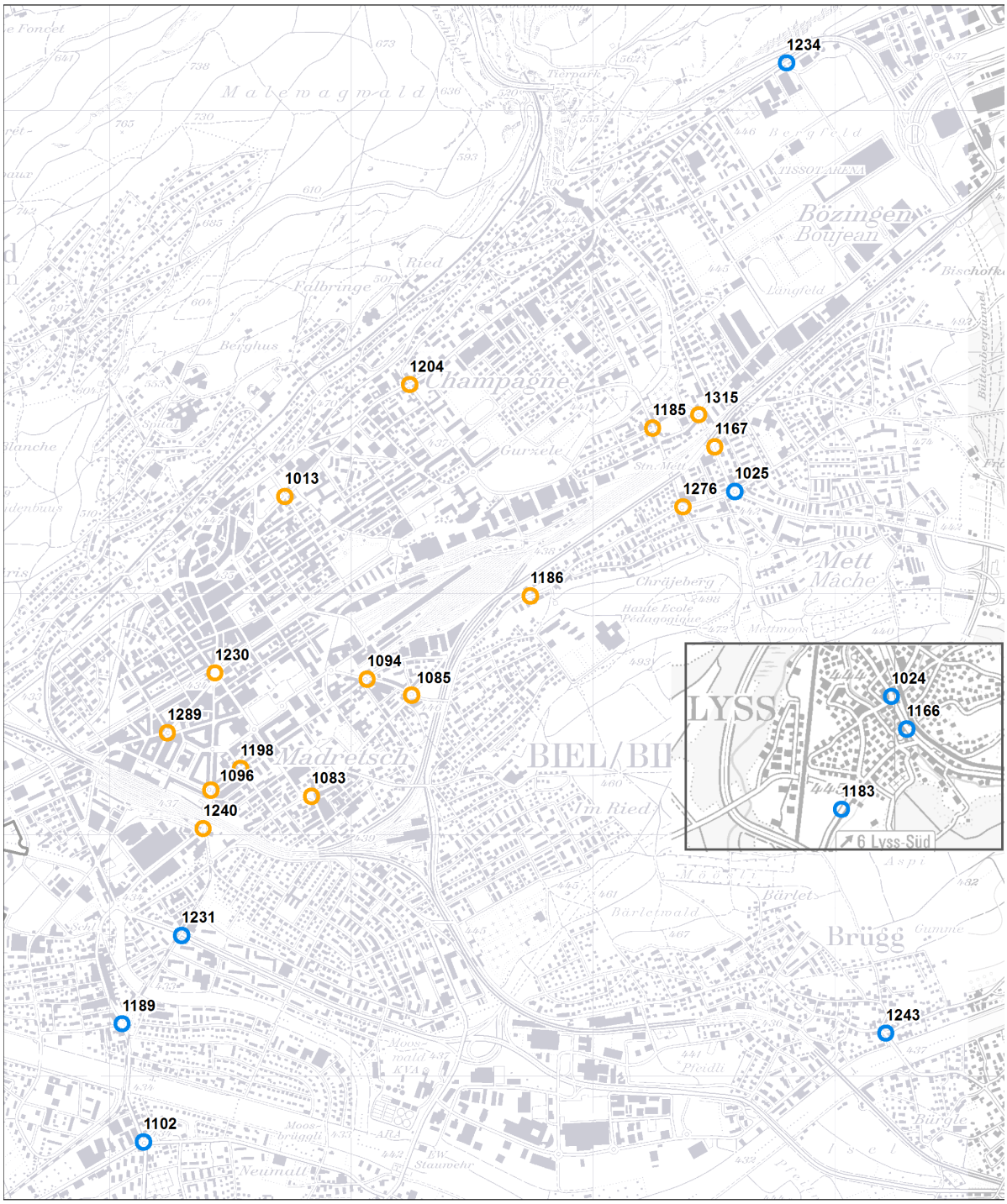
- Recherche: la pensée fondamentale du BSM est l'hypothèse motivée selon laquelle l'élimination des déficits en matière de sécurité de l'infrastructure routière (assainissement d'un point noir) peut permettre de réduire l'apparition de futurs accidents et/ou en diminuer leur gravité. Pour cela, on identifie des endroits du réseau routier, où se produisent des accidents à répétition. Les points noirs sont définis au vu de valeurs limites. Le traitement détaillé de tous les points noirs identifiés n'est souvent pas réaliste pour des raisons de budget et de temps, et l'on procède donc à leur priorisation.
- Analyse: les points noirs à traités sont analysés en détail au vu de leur aspect critique en termes de sécurité. Avec l'analyse de l'accident et de la situation, on identifie les déficits en matière d'infrastructure qui ont contribué de façon déterminante à la survenance de l'accident et/ou à sa gravité.
- Assainissement: à partir de l'analyse et de la comparaison avec les normes, on peut déduire des mesures potentielles sur le plan de la construction ou de la technique de circulation. On établit alors un concept d'assainissement à réaliser.

- Contrôle: le BSM est complété par un contrôle de mise en œuvre et d'efficacité des mesures, afin de garantir un assainissement rapide des points noirs et un contrôle de qualité à chaque étape des travaux.

Si un point noir est détecté sur un tronçon de route pour lequel une autre mesure est déjà projetée (projet routier tel qu'assainissement, réaménagement, etc.), il faut alors assainir le point noir dans le cadre de cette mesure. On peut se référer à cette mesure directement dans le tableau suivant en lieu et place des jalons.

[1] Le périmètre de recherche correspond à un rayon de cercle autour d'un accident individuel.

## Unfallschwerpunkte Agglomeration Biel




**Legende:**

- Agglomerationsgrenze
- Unfallschwerpunkt Bund
- Unfallschwerpunkt Kanton
- Unfallschwerpunkt Gemeinde

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern; Tiefbauamt
Datum: 03.04.2019

1:23'000

N

**État:** prise en compte des accidents survenus jusqu'à 2018 incl.

Région: BBS = Biel/Bienne-Seeland

Agglomération: Bi = Biel/Bienne

Les propriétaires des routes sont compétents analyser et supprimer les points noirs.
B = Confédération (OFROU); K = Canton (OPC-AIC), G = Commune

Jalons (statut)
La norme VSS SN 641 724 comprend la GSM comme un instrument de gestion accompagnant un point noir de son identification à sa suppression réussie prouvée. Par conséquent, l'avancement de la suppression d'un point noir revêt une importance fondamentale et est décrit par les jalons ci-après:

| Jalons | Description / importance |
|---|---|
| Identification | Le point noir a été détecté et confirmé en tant que tel après examen. |
| Analyse | L'accident survenu et la situation ont été analysés et des déficits d'infrastructure déterminants sont identifiés. |
| Proposition de mesure | Des mesures potentielles de suppression ou d'amélioration des déficits d'infrastructure du point noir ont été élaborées. |
| Étude | L'étude pour mettre en œuvre des mesures retenues est achevée. |
| Exécution | Le projet est réalisé. |
| Contrôle d'efficacité | Chaque année jusqu'à trois ans après l'exécution de la mesure, on procède à un contrôle d'efficacité en évaluant le nombre des accidents. |
| Suppression réussie | Les points noirs supprimés avec succès sont biffés de la BSM. Si le contrôle d'efficacité se révèle négatif, les points noirs concernés sont soumis à une nouvelle mesure de suppression. |

| Numéro de la mesure | Numéro du point noir | Désignation / localité | Agglomération | Dépendance PA 2021 Mesure n° | Commune | Propriétaire de route compétent | Valeur de calcul[2] | Nombre de valeurs limites dépassées[3] | Priorité | Jalons selon BSM ou observation sur la mesure en cas d'assainissement dans le cadre d'un projet routier | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | Identifié | Analysé | Proposition de mesure | Étude | Exécution | Contrôle efficacité | Suppression réussie |
| MaC | 1025 | Bienne, place d'Orpond | Bi | MIV-Auf.7 | Biel/Bienne | K | 15 | 5 | Oui | X | X | X | | | | |
| | 1102 | Nidau, giratoire Kreuzweg | Bi | LV-Ü.2.2 | Nidau | K | 10 | 5 | Oui | X | X | X | X | | | |
| | 1189 | Nidau, Hauptstrasse - Balainenweg - Zihlstrasse | Bi | | Nidau | K | 3 | 4 | Oui | X | | | | | | |
| | 1231 | Nidau, Bernstrasse - Keltenstrasse | Bi | | Nidau | K | 5 | 4 | Oui | X | X | X | X | X | X | |
| | 1234 | Bienne, route de Soleure - allée Roger-Federer | Bi | | Biel/Bienne | K | 3 | 3 | Oui | X | X | X | X | X | X | |
| | 1243 | Brügg, Hauptstrasse - Bielstrasse - Orpundstrasse | Bi | | Brügg | K | 2 | 3 | Oui | X | X | X | X | X | X | |
| | 1013 | Bienne, rue Georg-Friederich-Heilmann – rue Bubenberg | Bi | MIV-AUF.2.7 | Biel/Bienne | G | 5 | 3 | Oui | X | X | X | X | X | | |
| MaC | 1083 | Bienne, place de la Croix est | Bi | MIV-Auf.6 | Biel/Bienne | G | 2 | 3 | Oui | X | | | | | | |
| MaC | 1085 | Bienne, rue de Madretsch - Rue du Breuil – Crêt-du-Bois | Bi | MIV-AUF.2.8 | Biel/Bienne | G | 7 | 4 | Oui | X | | | | | | |
| MaC | 1094 | Bienne, rue du Breuil - rue des Prés | Bi | | Biel/Bienne | G | 6 | 5 | Oui | X | | | | | | |
| | 1096 | Bienne, rue Johann Verresius - rue de Morat - Rue des Prés | Bi | | Biel/Bienne | G | 22 | 5 | Oui | X | | | | | | |
| MaC | 1167 | Bienne, route d'Orpond – ch. Mettlen | Bi | MIV-Auf.7 | Biel/Bienne | G | 1 | 4 | Oui | X | | | | | | |
| MaC | 1185 | Bienne, rue de Gottstatt – rue du Moulin | Bi | | Biel/Bienne | G | 2 | 3 | Oui | X | | | | | | |
| MaC | 1186 | Bienne, rue de Mâche | Bi | MIV-Auf.9 | Biel/Bienne | G | 1 | 3 | Oui | X | | | | | | |
| | 1198 | Bienne, rue des Prés – rue de l'Avenir | Bi | | Biel/Bienne | G | 4 | 4 | Oui | X | X | X | X | X | | |
| MaC | 1204 | Bienne, rue de Boujean – rue du Faucon –rue du Coteau | Bi | MIV-Auf.8 | Biel/Bienne | G | 1 | 3 | Oui | X | | | | | | |
| | 1230 | Bienne, place Centrale | Bi | MIV-Auf.5 | Biel/Bienne | G | 1 | 4 | Oui | X | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1240 | Bienne, rue de Morat - rue de la Gabelle | Bi | LV-Ü.5 | Biel/Bienne | G | 13 | 4 | Oui | X | X | X | X | X | X | |
| MaC | 1276 | Bienne, giratoire rue de Mâche – rue Scholl | Bi | | Biel/Bienne | G | 8 | 4 | Oui | X | | | | | | |
| | 1289 | Bienne, rue de la Gare – rue des Marchandises – rue d'Aarberg | Bi | KM-Mu.6 | Biel/Bienne | G | 6 | 3 | Oui | X | X | X | X | X | | |
| MaC | 1315 | Bienne, rue de la Poste – route d'Orpond | Bi | | Biel/Bienne | G | 5 | 3 | Oui | X | | | | | | |
| | 1024 | Lyss, Hirschenplatz | Bi | | Lyss | K | 8 | 4 | Oui | X | X | X | X | X | X | |
| | 1166 | Lyss, Hauptstrasse - Alpenstrasse | Bi | | Lyss | K | 1 | 3 | Oui | X | X | X | X | | | |
| | 1183 | Lyss, Aarbergstrasse (KS 22) Breite | Bi | | Lyss | K | 3 | 3 | Oui | X | | | | | | |

[2] Valeur de calcul durant la période d'évaluation 2016-2018.
[3] Nombre de dépassements de la valeur limite durant les cinq dernières périodes d'évaluation (2011-2013 à 2016-2018). Les points noirs sont à traiter en priorité à compter de trois dépassements et plus de la valeur limite au cours des cinq dernières périodes d'évaluation.

Opportunité et profit

- WK 1: diminution et atténuation des endroits ä concentration d'accidents et points noirs, aussi concernant la mobilité douce
- WK 3: accroissement de la sécurité routière objective par une saisie et une appréciation à grande échelle des points noirs, mesures de suppression des points noirs spécifiques et implication de l'audit de sécurité lors de l'étude des routes

État de la planification

–

| Début des travaux probable | Mise en service probable |
|---|---|
| – | – |
| **Responsabilité** | **Autres acteurs** |
| Cf. colonne ci-avant «Propriétaire de route compétent» | Propriétaire de route |
| **Coût (en millions de fr.)** | **Demande de contribution cantonale** |
| – | – |
| **État de la coordination** | **Demande d'intégration ou de modification de la planification cantonale** |
| Coordination réglée | – |

Lien et délimitation avec d'autres mesures

–

Indications quantitatives, documents

- OPC, Gestion des points noirs, données des accidents jusqu'en 2018 (état : 3 avril 2019)
- VSS SN 641 724 «Sécurité routière, Gestion des points noirs»

## Gestion de la mobiilté, agglomération biennoise

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.NM-W.1 | 0371.3.001 | 4e génération | AvE |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| NM-VM-1 | – | 2 Gestion du trafic (GT) | 2.3 GT – Surface |

Carte:

Description et faisabilité

La gestion de la mobilité complète la planification des infrastructures et la gestion du trafic en s'appuyant sur les comportements individuels en matière de mobilité et en favorisant une mobilité durable et efficace.

La gestion de la mobilité dans l'agglomération biennoise se concentre sur la sensibilisation, l'information et les conseils aux communes et aux entreprises:
- Soutenir les communes pour planifier et mettre en œuvre des mesures
- Coordination des nouvelles offres de mobilité (p. ex. «Bikesharing», «Carpooling»)
- Gestion de la mobilité dans les entreprises

Opportunité et profit

Opportunité:
Lien avec la vision d'avenir:
- Pas d'augmentations supplémentaires du TIM
- Parts supplémentaires des TP et du trafic piétonnier et cycliste dans l'ensemble du trafic

Lien avec le besoin d'agir:
- Encourager le comportement durable en matière de mobilité

Lien avec les stratégies partielles:
- Soutenir les changements de comportement en matière de mobilité

Profit:
La gestion de la mobilité entraîne un changement de la répartition modale en faveur des transports publics et du trafic piétonnier et cycliste (WK 1). Cela permet de soutenir le développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2) et de réduire la pollution et la consommation d'énergie ainsi que l'utilisation du sol (WK 4).

État de la planification

En service

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| Responsabilité | Autres acteurs |
| Région | Communes |
| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention cantonale |
| 0.05 | – |
| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
| Coordination réglée | – |

Lien et limites avec d'autres mesures

–

Indications quantitatives, documents

- Concept global de mobilité, état de la branche Est, 2016
- Nouvelle organisation de la gestion de la mobilité, agglomération biennoise, 2020

## Monitoring du trafic, agglomération biennoise

| N° CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.NM-W.2 | 0371.3.002 | 4e génération | AvE |
| Ancien n° | Remplace mesure | Catégorie | |
| NM-VM-2 | – | 2 Gestion du trafic (GT) | 2.3 GT – Surface |

Carte:

Description et faisabilité

En 2017, un réseau de postes de comptage a été mis en place au cœur de l'agglomération en vue de la mise en service de la branche Est de l'A5, un rythme de relevé uniforme a été établi et l'évaluation des données a été coordonnée.

Ce monitoring de trafic doit être développé de manière appropriée et exploité de manière permanente en tant qu'instrument de contrôle des objectifs stratégiques en termes de transports. En plus de l'organisation et du financement, le réseau de postes de comptage doit également être revu. Dans la mesure du possible, tous les postes de comptage doivent être équipés de compteurs permanents.

Opportunité et profit

Opportunité:
Lien avec la vision d'avenir:
- Pas d'augmentations supplémentaires du TIM
- Respect des limites de charges locales

Lien avec le besoin d'agir:
- Développer le monitoring de trafic

Lien avec les stratégies partielles:
Surveiller le trafic, contrôler la capacité de charge et créer des réserves de capacité

Profit:
Le monitoring de trafic soutient l'optimisation du système global des transports et le changement de la répartition modale (WK 1). Il contribue ainsi à l'amélioration de la sécurité des transports (WK 3) et à la réduction de l'impact sur l'environnement (WK 4) et favorise le développement du milieu bâti vers l'intérieur (WK 2).

État de la planification

En service

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| Pas pertinent | Pas pertinent |
| Responsabilité | Autres acteurs |
| Région | OPC-AIC III; OFROU; communes; entreprises de transport |
| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
| 0.2 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |
| État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale |
| Coordination réglée | |

Lien et limites avec d'autres mesures

–

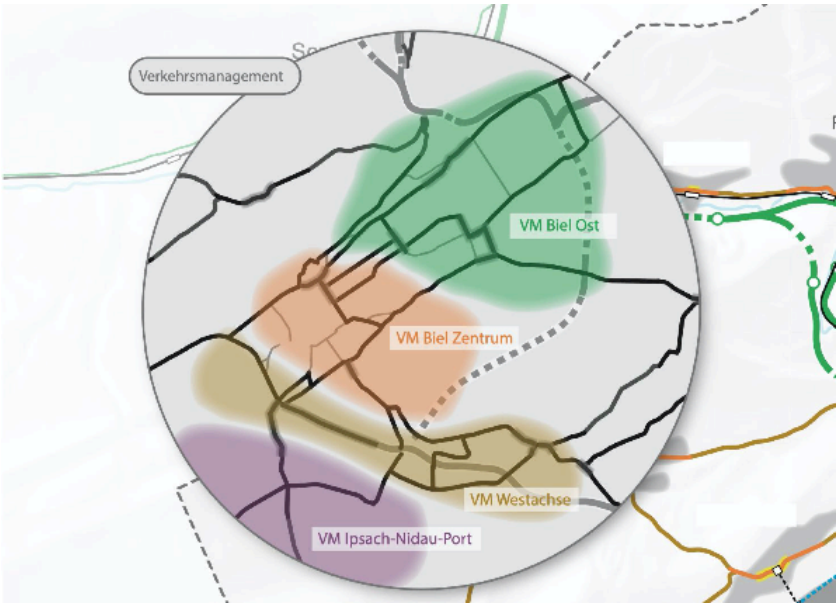
Indications quantitatives, documents

- Concept de suivi & de contrôle, 2017

## Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Gestion du trafic», horizon A

| CRTU nº | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.NM-VM.1 | 0371.3.015 | 4e génération | A |
| Ancien nº | Remplace nº | Catégorie | |
| NM-VM-3 | – | 2 Gestion du trafic (GT) | 2.4 Mesures forfaitaires GT |

Carte:




Secteurs partiels GT, agglomération biennoise

Description

Avec l'ouverture de la branche Est de l'A5, le trafic routier a été nouvellement réparti dans la région. Afin d'en limiter l'impact à long terme, et de restreindre les immissions dans le milieu bâti, un système GT est mise en œuvre au cœur de l'agglomération. Ce système englobe des axes principaux performants (axe Ouest de la route de Neuchâtel à la route de Berne, routes d'accès aux jonctions autoroutières de l'A5 et de l'A16), le dosage des routes d'accès aux milieux bâtis et la priorisation des TP ainsi que du trafic piétonnier et du trafic cycliste sur l'ensemble du réseau routier de l'aggloméraiton.

Objectif:
Sur la base du concept existant pour la gestion du trafic (GT) dans l'agglomération biennoise, il faut mettre sur pied un système de gestion du trafic dans chacun des quatre secteurs partiels de l'agglomération biennoise, afin de poursuivre les objectifs suivants:

- Flux de circulation supportable pour l'ensemble des usagers de la route et des riverains et riveraines.
- Optimisation de la capacité du système global des transports
- Accroissement de la fiabilité des temps de trajet avec les TP (sécurité des correspondances)
- Pilotage du TIM conformément à la vision d'avenir et à la stratégie partielle TIM
- Suppression du trafric parasitaire à travers les quartiers résidentiels et sur les routes de catégorie inférieure
- Promotion du trafic piétonnier et du trafic cycliste, réduciton des résistances et amélioration des conditions de coexistence
- Augmentation de la sécurité routière

Mesures:
Les objectifs doivent être atteints grâce à des mesures incitatives appropriées sur les routes nationales, cantonales et communales. Les mesures GT complètent les MaC projetées et réalisées.

Les éléments suivants sont engagés en particulier:

- Équipements GT de rang supérieur tels que calculation du système de transport et calculateur de stratégie
- Infrastructures de communication, des éqiupement de routes et de tronçons de routes aux calculateurs du système des transports

*Lancement de la mesure à l'horizon A: 2024-2027; à l'horizon B: 2028-2031; à l'horizon C: dès 2032*

- Équipements GT de rang supérieur sur les tronçons de routes tels que panneaux d'information du trafic (collecte des données de trafic)
- Saisie des temps de parcours et surveillance du trafic
- Installations de signaux lumineux en tant qu'équipements GT locaux pour le dosage du trafic et/ou la priorisation des TP avec collectes des données du trafic (boucles)
- Communauté d'exploitation GT de l'agglomération biennoise

Procédure:
1. Préparation: décision de principe, définition du projet, objectifs, organisation de projet
2. Élaboration de concepts d'exploitation et de régulation pour les quatre secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise
3. Garantie de l'organisation de l'exploitation GT de l'agglomération biennoise
4. Avant-projets et projets de construction, financement
5. Appel d'offres / réalisation
6. La mise en œuvre et le financement des équipements GT locaux est une tâche incombant aux propriétaires des routes. La compatibilité avec la gestion du trafic de rang supérieur est garantie dans les organes compétents.

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Groupage du trafic de transit et du trafic d'agglomération sur les autoroutes et les principaux axes de circulation
- Trafic fluide et supportable dans le milieu bâti
- Temps de parcours TP optimaux et stables

Lien avec le besoin d'agir:
- Optimiser les capacités et le déroulement du trafic au moyen de la gestion du trafic
- Permettre la priorisation des bus sur le réseau routier urbain

Lien avec les stratégies partielles:
- Optimiser la capacité des rues et le déroulement du trafic
- Régulation active et influence sur le trafic

Profit

La gestion du trafic améliore la capacité de fonctionnement du système global des transports pour l'ensemble des usagers de la route, optimise la capacité de charge des infrastructures routières existantes et soutient le transfert sur les TP et le trafic cycliste (WK 1). Cela permet de garantir l'accès aux secteurs centraux et lieux de destination au cœur de l'agglomération et soutient l'urbanisation interne (WK 2). La meilleure répartition des flux de trafic permet d'accroître la sécurité (WK 3) et de réduire l'impact sur l'environnement dans des secteurs sensibles (WK 4).

Coût global

10 millions de fr.

Répartition des coûts

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

Indications quantitatives, documents

- Stratégie de régulation du trafic de la Ville de Bienne, 2017
- Concept global de mobilité, état de la branche Esst, Gestion du trafic à court terme / Concept d'exploitation et de régulation, 2017
- Gestion du trafi dans l'agglomération biennoise, 2019
- Monitoring du trafic, agglomération biennoise
- Stratégie globale de mobilité 2018-2040 de la Ville de Bienne, 2018

| 4e génération | | Horizon A | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CRTU no | Ancien no | Remplace mesure | Code ARE | Titre | | | | |
| BBS.NM-VM.1.1 | NM-VM-3 | 0371.3.015 | – | **GT Bienne-Est** | | | | |
| Brève description | Mise sur pied et garantie de l'exploitation GT de la branche Est comme tâche commune en harmonie avec les autres secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise et les mesures d'infrastructures de transport | | | | | | | |
| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
| Bienne | Ville de Bienne | OPC-CEP; OPC-RN Construction; OPC-AIC -III; OFROU; entreprises de transport | Coordination en cours | – | Nœud routier | 22 | 5.0 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

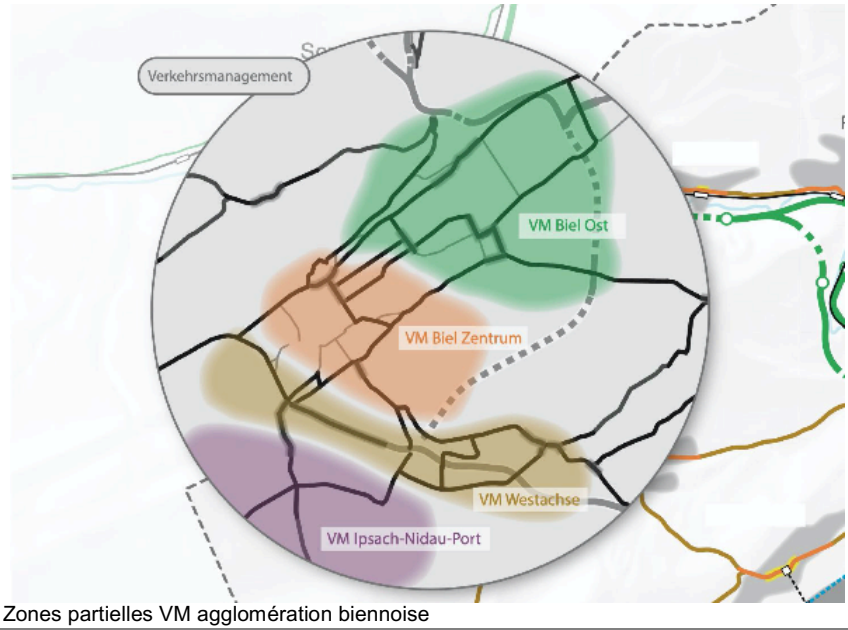
| 4e génération | | Horizon A | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CRTU no | Ancien no | Remplace mesure | Code ARE | Titre | | | | |
| BBS.NM-VM.1.2 | NM-VM-3 | 0371.3.015 | – | **GT Axe Ouest Bienne-Nidau-Brügg** | | | | |
| Brève description | Mise sur pied et garantie de l'exploitation GT de l'axe Ouest Bienne/Nidau/Brügg comme tâche commune en harmonie avec les autres secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise et les mesures d'infrastructures de transport | | | | | | | |
| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
| Bienne, Brügg, Nidau | OPC-CEP | ~~OPC-CEP~~; OPC-RN Construction; OPC-AIC III; OFROU; entreprises de transport | Coordination en cours | – | Nœud routier | 20 | 5.0 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

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

## Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Gestion du trafic», horizon B

| CRTU nº | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.NM-VM.2 | 0371.3.056 | 4e génération | B |
| Ancien nº | Remplace nº | Catégorie | |
| NM-VM-3 | – | 2 Gestion du trafic (GT) | 2.4 Mesures forfaitaires GT |

carte:




Zones partielles VM agglomération biennoise

Description

Avec l'ouverture de la branche Est de l'A5, le trafic routier a été nouvellement réparti dans la région. Afin d'en limiter l'impact à long terme, et de restreindre les immissions dans le milieu bâti, un système GT est mise en œuvre au cœur de l'agglomération. Ce système englobe des axes principaux performants (axe ouest de la route de Neuchâtel à la route de Berne, routes d'accès aux jonctions autoroutières de l'A5 et de l'A16), le dosage des routes d'accès aux milieux bâtis et la priorisation des TP ainsi que du trafic piétonnier et du trafic cycliste sur l'ensemble du réseau routier de l'aggloméraiton.

Objectif:
Sur la base du concept existant pour la gestion du trafic (GT) dans l'agglomération biennoise, il faut mettre sur pied un système de gestion du trafic dans chacun des quatre secteurs partiels de l'agglomération biennoise, afin de poursuivre les objectifs suivants:

- Flux de circulation supportable pour l'ensemble des usagers de la route et des riverains et riveraines.
- Optimisation de la capacité du système global des transports
- Accroissement de la fiabilité des temps de trajet avec les TP (sécurité des correspondances)
- Pilotage du TIM conformément à la vision d'avenir et à la stratégie partielle TIM
- Suppression du trafric parasitaire à travers les quartiers résidentiels et sur les routes de catégorie inférieure
- Promotion du trafic piétonnier et du trafic cycliste, réduciton des résistances et amélioration des conditions de coexistence
- Augmentation de la sécurité routière

Mesures:
Les objectifs doivent être atteints grâce à des mesures incitatives appropriées sur les routes nationales, cantonales et communales. Les mesures GT complètent les MaC projetées et réalisées.

Les éléments suivants sont engagés en particulier:

- Équipements GT de rang supérieur tels que calculation du système de transport et calculateur de stratégie
- Infrastructures de communication, des éqiupement de routes et de tronçons de routes aux calculateurs du système des transports

*Lancement de la mesure à l'horizon A: 2024-2027; à l'horizon B: 2028-2031; à l'horizon C: dès 2032*

- Équipements GT de rang supérieur sur les tronçons de routes tels que panneaux d'information du trafic (collecte des données de trafic)
- Saisie des temps de parcours et surveillance du trafic
- Installations de signaux lumineux en tant qu'équipements GT locaux pour le dosage du trafic et/ou la priorisation des TP avec collectes des données du trafic (boucles)
- Communauté d'exploitation GT de l'agglomération biennoise

Procédure:
1. Préparation: décision de principe, définition du projet, objectifs, organisation de projet
2. Élaboration de concepts d'exploitation et de régulation pour les quatre secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise
3. Garantie de l'organisation de l'exploitation GT de l'agglomération biennoise
4. Avant-projets et projets de construction, financement
5. Appel d'offres / réalisation
6. La mise en œuvre et le financement des équipements GT locaux est une tâche incombant aux propriétaires des routes. La compatibilité avec la gestion du trafic de rang supérieur est garantie dans les organes compétents.

Opportunité

Lien avec la vision d'avenir:
- Groupage du trafic de transit et du trafic d'agglomération sur les autoroutes et les principaux axes de circulation
- Trafic fluide et supportable dans le milieu bâti
- Temps de parcours TP optimaux et stables

Lien avec le besoin d'agir:
- Optimiser les capacités et le déroulement du trafic au moyen de la gestion du trafic
- Permettre la priorisation des bus sur le réseau routier urbain

Lien avec les stratégies partielles:
- Optimiser la capacité des rues et le déroulement du trafic
- Régulation active et influence sur le trafic

Profit

La gestion du trafic améliore la capacité de fonctionnement du système global des transports pour l'ensemble des usagers de la route, optimise la capacité de charge des infrastructures routières existantes et soutient le transfert sur les TP et le trafic cycliste (WK 1). Cela permet de garantir l'accès aux secteurs centraux et lieux de destination au cœur de l'agglomération et soutient l'urbanisation interne (WK 2). La meilleure répartition des flux de trafic permet d'accroître la sécurité (WK 3) et de réduire l'impact sur l'environnement dans des secteurs sensibles (WK 4).

Coût global

5.9 millions de fr.

Répartition des coûts

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

Indications quantitatives, documents

- Stratégie de régulation du trafic de la Ville de Bienne, 2017
- Concept global de mobilité, état de la branche Est, Gestion du trafic à court terme / Concept d'exploitation et de régulation, 2017
- Gestion du trafi dans l'agglomération biennoise, 2019
- Monitoring du trafic, agglomération biennoise
- Stratégie globale de mobilité 2018-2040 de la Ville de Bienne, 2018

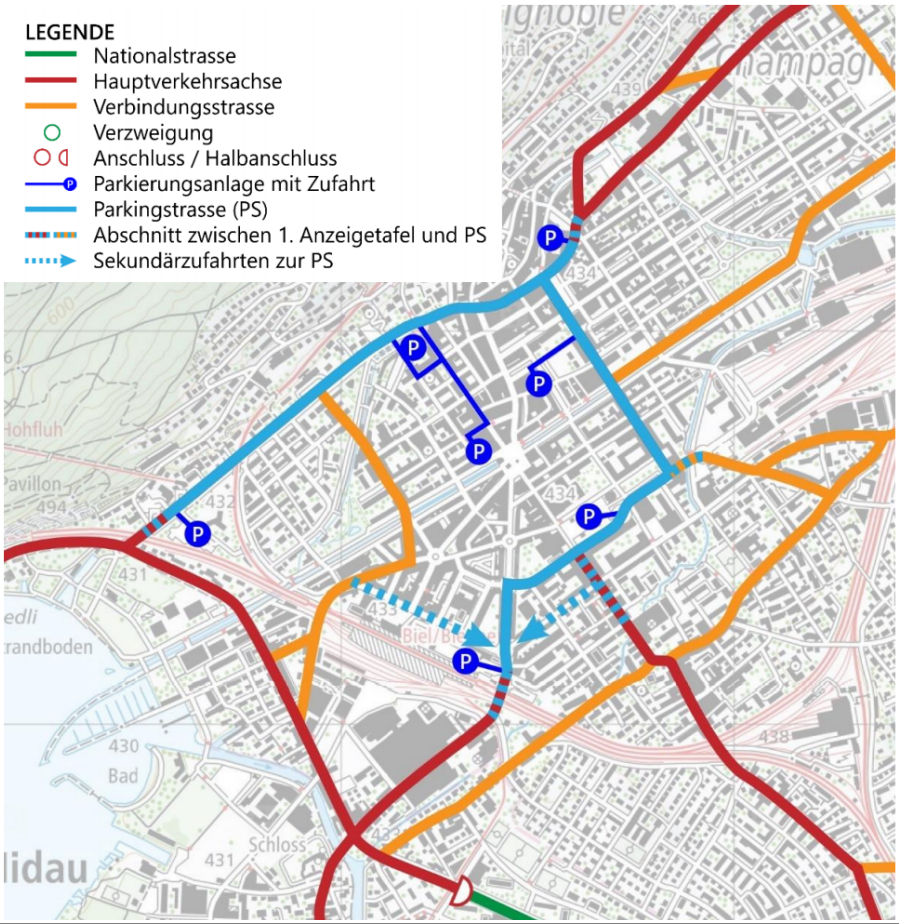
| PA 4e génération | | Horizon B | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CRTU no | Ancien no | Remplace mesure | Code ARE | Titre | | | | |
| BBS.NM-VM.2.1 | NM-VM-3 | 0371.3.015 | – | **GT Bienne-centre** | | | | |
| Brève description | Mise sur pied et garantie de l'exploitation GT Bienne-centre comme tâche commune en harmonie avec les autres secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise et les mesures d'infrastructures de transport. | | | | | | | |
| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
| Bienne | Ville de Bienne | OPC-CEP; OPC-RNConstruction; OPC-AIC-III; OFROU; entreprises de transport | Coordination en cours | – | Nœud routier | 5 | 2.8 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

| PA 4e génération | | Horizon B | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CRTU no | Ancien no | Remplace mesure | Code ARE | Titre | | | | |
| BBS.NM-VM.2.2 | NM-VM-3 | 0371.3.015 | – | **GT Ipsach-Nidau-Port** | | | | |
| Brève description | Mise sur pied et garantie de l'exploitation GT de la branche Est Ipsach-Nidau-Port commune en harmonie avec les autres secteurs partiels GT de l'agglomération biennoise et les mesures d'infrastructures de transport. | | | | | | | |
| Commune | Responsabilité | Autres acteurs | État de la coordination | Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale | Unités de performance (LE) | Nombre LE | Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale selon LRLR |
| Belmont, Ipsach, Nidau, Port | OPC-AIC III | Communes; OPC-CEP; OPC-RNConstruction; entreprises de transport; OFROU | Coordination en cours | – | Nœud routier | 9 | 3.1 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

## Bienne, extention du système de guidage des parkings

| Nº CRTU | Code ARE | Génération PA | Priorité |
|---|---|---|---|
| BBS.NM-VM.3 | | 4e génération | A |
| Ancien nº | Remplace mesure | Catégorie | |
| | | 2 Gestion du trafic (GT) | 2.3 GT – Surface |

Carte:




Description et objectif de la mesure

Situation initale, objectif :
Le système de guidage des parkings de la Ville de Bienne fournit des informations sur le nombre de places de stationnement disponibles dans sept parkings couverts. Il informe les automobilistes, qui recherchent une place de stationnement, du nombre de places disponibles et contribue ainsi à la gestion optimale du trafic.

Pour que ce système puisse continuer à assurer son efficacité pour améliorer la fluidité du trafic et l'accessibilité, il faut l'adapter aux changements réalisés ces dernières années dans le réseau de transports (branche Ouest de l'A5 Bienne, mesures d'accompagnement en matière de circulation, projets d'infrastructure). À cette fin, la conception du système de guidage des parkings sera réexaminée.

Deux nouveaux parkings couverts ont été construits dans le secteurrégion des Champs-de-Boujean. Ces parkings doivent être intégrés dans le système de guidage des parkings existant.

Faisabilité

Pas pertinent

Mesure / Élements essentiels:
- Réévaluation de la conception globale du SGP pour la direction du TIM des axes d'entrée directement vers les parkings concentrés, si possible sans traverser le centre-ville.
- Extension du système de guidage des parkings aux Champs-de-Boujean (stades nord et sud)
- Ajout des parkings aux interfaces intermodales (plaques tournantes de mobilité)

| Opportunité | Profit |
|---|---|
| Lien avec la vision d'avenir:<br>- Groupage du trafic de transit et du trafic d'agglomération sur les autoroutes et les principaux axes de circulation<br>Lien avec le besoin d'agir:<br>- Concentration des places de stationnement publiques dans des parkings collectifs<br>Lien avec les stratégies partielles:<br>- Gestion des parkings coordonnée | Le système de guidage des parkings améliore le fonctionnement du système global des transports, réduit le volume de trafic (WK 1) ainsi que les nuisances sonores et atmosphériques (WK 4). La concentration de places de stationnement publiques dans les parkings couverts permet de valoriser l'espace public (WK 2). |

État de la planification

1

État de la construction et du financement

1
Prochaines étapes de planification:
- Concept et étude 2020-2021

| Début probable des travaux | Mise en service probable |
|---|---|
| 2024 | 2024 |

| Responsabilité | Autres acteurs |
|---|---|
| Commune | – |

| Coût (en millions de fr.) | Proposition de subvention communale |
|---|---|
| 5.0 | Infrastructures de transport dans les agglomérations selon art. 62 LR |

Répartition des coûts

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

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

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

Lien et limites avec d'autres mesures

- NM-VM.1 Série de mesures, contributions fédérales forfaitaires, catégorie «Gestion du trafic», horizon A

Impact sur l'environnement

–

Indications quantitatives, documents

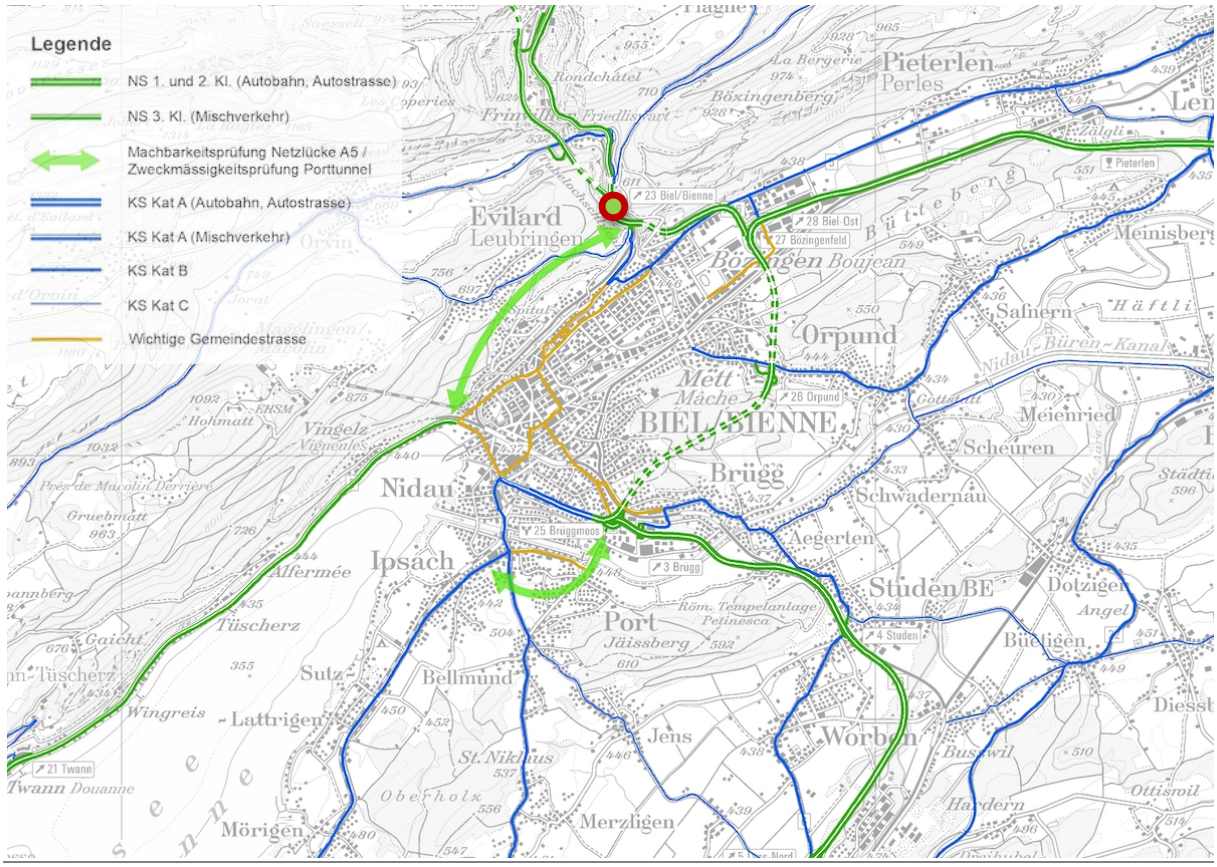
- Nombre de nœuds routiers avec des panneaux d'affichage dynamiques: 28

## Mesures de la planification nationale

## N16 Jonction Bienne (-nord)

| Nº CRTU | Numéro de référence nationale | Génération PA | Début prévu des travaux |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-E.4 | OB 4.4 | 4e génération | ouvert |

Carte:




Description

Le développement de la demi-jonction existante de Bienne (nord) en une jonction complète fait partie du projet général approuvé pour la branche Est de l'A5 (nouvelle construction, fixation du niveau de coordination). Le projet initial prévoit une jonction complète sans intersection avec un tunnel. Le Canton de Berne a proposé à l'OFROU une alternative plus économique avec un giratoire. L'OFROU n'a pas encore pris de décision en se référant aux discussions en cours sur la branche Ouest (cf. MIV-Nat.1). Un giratoire provisoire a été mis en place en 2019 pour la rénovation de l'A16 entre Bienne et Tavannes. Sur la base des bonnes expériences, la région et le Canton s'engagent à ce que le giratoire provisoire puisse être converti en temps utile en un giratoire permanent. Il existe un lien avec l'étude de faisabilité prévue pour la fermeture de la lacune dans le réseau de l'A5 avec un tracé dans le nord de Bienne (cf. MIV-Nat.1).

Interface avec les réseaux de transports de l'agglomération

La jonction complète de Bienne (nord) permet de relier directement Evilard et Orvin à l'autoroute en direction de Soleure et Bienne. Ainsi, la liaison actuelle via la route de Reuchenette à travers une zone urbaine densément peuplée est supprimée et le trafic de transit est orienté vers le réseau de routes à grand débit selon la stratégie TIM. La jonction complète de Bienne (nord) est incluse dans la gestion du trafic (cf. BBS.NM-VM.1).

## A5 Tunnel de Douanne

| N° CRTU | Numéro de référence nationale | Génération PA | Début prévu des travaux |
|---|---|---|---|
| BBS.MIV-U.2 | | 4e génération | 2025 |

Carte:

Description

De 1969 à 1973, la route nationale A5 à deux voies a été construite sur la rive gauche du lac de Bienne. La traversée de la route nationale à Douanne est insatisfaisante à bien des égards. De grandes parties du village souffrent du bruit de la circulation. En outre, le tracé A5 agit comme un verrou entre les cœurs historiques des villages de Douanne et Klein-Twann et les rives du lac et affecte fortement l'image du site.

Pour ces raisons, la Confédération a décidé, dans les années 1980, de construire le tunnel de Douanne. Elle a ainsi fait suite à une requête maintes fois formulée par la population locale. L'ouvrage a pour objectif

- le délestage du village de Douanne du trafic de transit
- la déconstruction de la traversée existante du village
- le réaménagement de la traversée du village, afin de rendre les espaces publics plus attrayants et de créer des conditions optimales pour le trafic piétonnier et cycliste

Plusieurs projets définitifs concernant le tunnel de Douanne ont été contrés. Plus récemment, la conception du portail Est du tunnel et de la demi-jonction Douanne entre Douanne et Wingreis a été controversée. Ce tronçon se trouve dans la précieuse région viticole, qui est répertoriée dans l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP).

En 2010, la Confédération a approuvé le projet définitif du tunnel de Douanne. Deux organisations de protection ont contesté l'approbation en faisant recours et ont demandé une planification alternative pour le secteur du portail. Le Tribunal administratif fédéral a statué en faveur des organisations de protection en 2011 et 2016, et a demandé au Canton de Berne d'aménager la zone du portail de manière plus respectueuse du paysage. En même temps, il a annulé l'approbation des plans de la zone du portail. En revanche, dans la partie du tunnel proprement dit, l'approbation de 2010 est restée en vigueur.

Pour la zone du portail, le Canton de Berne a élaboré une solution optimisée dans le cadre d'une procédure participative avec les associations de protection, la commune de Douanne et les vignerons. La procédure d'approbation des plans est en cours. Les travaux ne débuteront pas avant 2025, la mise en service aura lieu dans environ une dizaine d'années.

Interface avec les réseaux de transports de l'agglomération

Grâce au tunnel, la traversée existante du village peut être déconstruite et réaménagée. Le village de Douanne est ainsi délesté du trafic de transit.