

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

# Projet d'agglomération Bienne/Lyss 5<sup>e</sup> génération

---

## Mesures

---

### Approbation

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

- » Rapport principal
- » **Mesures**
- » Ouvrage cartographique
- » Tableaux de mise en œuvre

25 mars 2025



## **Impressum**

### **Mandant**

Association seeland.biel/bienne  
c/o BHP Raumplan AG, Güterstrasse 22a, 3008 Berne

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

Oliver Matti, Orpond, maire (présidence, dès 01.01.2024)  
Theres Lautenschlager, Studen, mairesse (présidence, jusqu'au 31.12.2023)  
Glenda Gonzalez Bassi, Bienne, mairesse (dès 01.01.2025)  
Erich Fehr, Bienne, maire (jusqu'au 31.12.2024)  
Sandra Hess, Nidau, mairesse  
Franz Kölliker, Brügg, maire (dès 01.01.2024)  
Daniel Kopp, Sutz-Lattrigen, conseiller municipal  
Heinrich Sgier, Pieterlen, conseiller municipal (jusqu'au 31.12.2023)

### **Direction du projet**

Secrétariat seeland.biel/bienne: Thomas Berz, Laura Graziani

### **Traitement**

Transitec S.A., Berne: Aline Renard, Irina Straubhaar, Sophia Badoux, Sandrine Florey  
Secrétariat seeland.biel/bienne: Thomas Berz, Laura Graziani, Beda Baumgartner, Reto Mohni,  
Kevin Affentranger

### **Traduction**

Canton de Berne, Direction des travaux publics et des transports

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Définition des états de coordination.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Mentions d'approbation .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Aperçu des mesures du PA 5<sup>e</sup> génération .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Mesures paysagères .....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Mesures d'urbanisation.....</b>	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>Mesures d'infrastructure de transport.....</b>	<b>87</b>
<b>7</b>	<b>Mesures de la planification nationale .....</b>	<b>263</b>

# 1 Définition des états de coordination

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

## **Coordination réglée (CR)**

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 (CC)**

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 objectiCR 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 (IP)**

Il s'agit du plus faible niveau de contrainte. Il permet l'admission de certaines idées ou objectiCR. 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  
**Projet d'agglomération Bienne/Lyss 5<sup>e</sup> génération Mesures**

Procédure de participation de la population du 11.01.2024 au 11.03.2024

Examen préalable du 27.09.2024, examen préalable complémentaire du 19.12.2024

Décidé par l'Assemblée des membres de la région d'aménagement seeland.biel/bienne le 27.05.2025

Le président :  
Stefan Nobs

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 Aperçu des mesures du PA 5<sup>e</sup> génération

<b>Priorité</b>	A = mesure d'infrastructure de transport, horizon de mise en œuvre 2027 à 2031
	B = mesure d'infrastructure de transport, horizon de mise en œuvre 2032 à 2035
	As = mesure paysagère / mesure d'urbanisation, horizon de mise en œuvre 2027 à 2031
	Bs = mesure paysagère / mesure d'urbanisation, horizon de mise en œuvre 2032 à 2035
	AvE = prestations assumées entièrement par l'agglomération, priorité A
	BvE = prestations assumées entièrement par l'agglomération, priorité B
<b>ÉC</b>	État de coordination: IP = Information préalable, CC = Coordination en cours, CR = Coordination réglée

#### Mesures paysagères

N°	Titre	Priorité	ÉC	Page
BBS.P-A.09	Programme d'incitation « Devant chez nous » : espaces de détente attrayants – un engagement des communes du Seeland, Mise en œuvre	As	CR	11

#### Mesures d'urbanisation

N°	Titre	Priorité	ÉC	Page
<b>U-PA.03</b>	<b>Pôles régionaux d'activités, agglomération, PA5</b>			15
U-PA.01.01	Bienne, PDE Champs-de-Boujean, Conception directrice Lieux centraux locaux et pôles de mobilité	As	CR	
U-PA.01.02	Bienne, PDE Masterplan Gare de Bienne, finalisation du Campus Biel/Bienne de la Haute école spécialisée bernoise	As	CR	
U-PA.01.03	Brügg, Marais-de-Brügg, achèvement de la construction de l'hôpital régional de Bienne, Construction de l'hôpital régional de Bienne, achèvement	As	CR	
<b>U-PH.02</b>	<b>Pôles régionaux d'habitation, agglomération, PA5</b>			28
U-PH.01.03	Bienne, Évêché Ouest, Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)	As	CC	
U-PH.01.04	Bienne, Évêché Est, Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)	Bs	CC	
U-PH.01.08	Orpond, Römerareal, Plan de quartier	Bs	CR	
<b>U-PRD.03</b>	<b>Périmètres de restructuration et de densification, agglomération, PA5</b>			39
U-PRD.01.11	Brügg, Île de Brügg / Neubrück, Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)	As	CR	
U-PRD.01.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse, Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)	As	CC	
U-PRD.01.21	Lyss, place du Marché aux bestiaux, Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)	As	CR	
U-PRD.01.22	Nidau, secteur de la gare / faubourg sud, Mandat d'étude pour le secteur de la gare	As	CR	
U-PRD.01.25	Lyss, site de la Hauptstrasse, Réalisation	As	CR	
U-PRD.01.26	Bienne, Mühlematte, Augmentation du degré d'utilisation / changement d'affectation	As	CR	
U-PRD.01.27	Lyss, gare, Plan de quartier	As	CR	
U-PRD.01.28	Bienne, Mâche-Centre, partie sud, Augmentation du degré d'utilisation / changement d'affectation	As	CR	
U-PRD.01.31	Bienne, Beaumont, Plan de quartier	As	CR	
U-PRD.01.33	Lyss, Bödeli, Plan de quartier	As	CC	
U-PRD.01.34	Brügg, Marais-de-Brügg, zone de développement Ouest, garantie juridique, Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)	As	CR	
U-PRD.01.35	Bienne, zone industrielle de la rue de Gottstatt, Demande de permis de construire pour	As	CR	

N°	Titre	Priorité	ÉC	Page
	la première étape			
U-PRD.01.02	Bienne, Gurzelen, site de l'ancien stade de football, Plan de quartier	Bs	CR	
U-PRD.01.06	Bienne, chemin Isabelle, Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)	Bs	CR	
U-PRD.01.10	Bienne, ancien gare de Mâche, Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)	Bs	CC	

## Mesures d'infrastructure de transport

N°	Titre	Priorité	ÉC	Page
<b>Mobilité douce (MD)</b>				
MD-A.04	Bienne, traversée de la gare de marchandises (passerelle reliant la rue de Gottstatt et la rue de Mâche)	B	CC	88
MD-A.05	Bienne, liaison piétonne et cyclable chemin du Champ-du-Moulin-sud de la gare (passerelle au-dessus de la rue Alfred-Aebi et de la rue de Morat)	B	CC	91
MD-A.06	Lyss, passage sous-voies au nord de la gare	B	CC	94
MD-A.10	Brügg, passerelle pour personnes piétonnes et cyclistes enjambant le canal de Nidau-Büren	B	CC	97
MD-A.14	Voie cyclable Bienne Beaumont-Évilard	A	CR	100
MD-A.15	Bienne, passage sous-voies CFF de la route de Brügg	A	CC	103
MD-A.17	Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires, catégorie Mobilité douce, horizon A, agglomération PA5			106
<i>MD-A.17.01</i>	<i>Voie express cyclable Lyss-Bienne, tronçon Lyss-Worben (Kappelen)</i>	<i>A</i>	<i>CR</i>	
<i>MD-A.17.02</i>	<i>Voie express cyclable Lyss-Bienne, tronçon Worben-Studen</i>	<i>A</i>	<i>CR</i>	
<i>MD-A.17.03</i>	<i>Bienne, liaison cyclable Port-Nidau-Bienne-Centre, tronçon de la place Johann-Verresius jusqu'au giratoire de la Gurnigelstrasse</i>	<i>A</i>	<i>CC</i>	
<i>MD-A.17.04</i>	<i>Nidau, voie cyclable Port-Nidau-Bienne-Centre, tronçon pont enjambant le canal</i>	<i>A</i>	<i>CC</i>	
<i>MD-A.17.05</i>	<i>Voie cyclable Belmont-Nidau</i>	<i>A</i>	<i>CR</i>	
<i>MD-A.17.06</i>	<i>Voie cyclable La Neuveville-Bienne, tronçon La Neuveville-Gléresse</i>	<i>A</i>	<i>CR</i>	
<i>MD-A.17.07</i>	<i>Bienne, nouvelle voie cyclable et piétonne à travers les Champs-de-Boujean</i>	<i>A</i>	<i>CR</i>	
<i>MD-A.17.08</i>	<i>Brügg, liaison piétonne et cyclable dans le parc en bordure de rive aux Marais-de-Brügg</i>	<i>A</i>	<i>CR</i>	
<i>MD-A.17.09</i>	<i>Nidau, élargissement de voies cyclables et piétonnes</i>	<i>A</i>	<i>CR</i>	
<i>MD-A.17.10</i>	<i>Voie cyclable Dotzigen-Scheuren</i>	<i>A</i>	<i>CR</i>	
MD-A.18	Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires, catégorie Mobilité douce, horizon B, agglomération PA5			129
<i>MD-A.18.01</i>	<i>Voie express cyclable Lyss-Bienne, tronçon Studen-Aegerten</i>	<i>B</i>	<i>CC</i>	
<i>MD-A.18.02</i>	<i>Voie express cyclable Lyss-Bienne, tronçon Aegerten</i>	<i>B</i>	<i>CC</i>	
<i>MD-A.18.03</i>	<i>Nidau, liaison cyclable Port-Nidau-Bienne-Centre, tronçon Zihlbrücke (pont ASm)</i>	<i>B</i>	<i>CC</i>	
<i>MD-A.18.04</i>	<i>Nidau, voie cyclable Port-Nidau-Bienne-Centre, tronçon Keltenstrasse/Bielstrasse-rue Alfred-Aebi</i>	<i>B</i>	<i>CC</i>	
<i>MD-A.18.05</i>	<i>Nidau, passage sous-voies arrêt Beunden</i>	<i>B</i>	<i>ZE</i>	
<i>MD-A.18.06</i>	<i>Bienne, agrandissement du parking à vélos au sud de la gare</i>	<i>B</i>	<i>CC</i>	
<b>Mobilité combinée (MC)</b>				
MC-Mu.03	Lyss, réaménagement de la place de la gare	A	CR	144
MC-Mu.09	Bienne, gare de Mâche, pôle de mobilité et itinéraire cyclable de confort, stationnement des vélos	B	CR	148
<b>Trafic motorisé (TIM)</b>				
TIM-Val.04	Bienne, réaménagement du quai du Bas, tronçon place Centrale-rue de l'Hôpital	A	CR	151
TIM-Val.05	Bienne, réaménagement de la rue de la Gare, partie haute entre la place du Général-	B	CC	154

N°	Titre	Priorité	ÉC	Page
	Guisan et la place Centrale			
TIM-Val.06	Bienne/Nidau, concept Rue de Caractères, route de Berne entre la place Guido-Müller et la Keltenstrasse	A	CR	158
TIM-Val.13	Bienne, concept Rue de Caractères, tronçon place Guido-Müller–place Jean-Jacques-Rousseau (rue d'Aarberg)	B	CC	162
TIM-Val.14	Bienne, réaménagement de la place de la Gare	A	CR	166
TIM-Val.15	Bienne, réaménagement du tronçon sud de la rue de la Gare, y c. place du Général-Guisan	A	CR	170
TIM-Val.16	Bienne, réaménagement de la rue Johann-Verresius	A	CR	174
TIM-Val.17	Bienne, réaménagement du quai du Bas, tronçon rue de l'Hôpital–rive du lac	A	CR	178
TIM-Val.18	Bienne, réaménagement du quai du Haut, tronçon place Centrale–chemin des Écluses	A	CR	181
TIM-Val.19	Bienne, rue du Canal, tronçon rue Jakob-Rosius–rue du Marché-Neuf	B	CR	184
TIM-Val.20	Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires, catégorie Valorisation/sécurité de l'espace routier, horizon A PA5			187
TIM-Val.20.01	<i>Bienne, rue du Général-Dufour</i>	A	CR	
TIM-Val.20.02	<i>Bienne, rue de l'Arsenal–allée de la Champagne</i>	A	CR	
TIM-Val.20.03	<i>Macolin, zone de rencontre au niveau de la Hauptstrasse et de la station amont du funiculaire</i>	A	CR	
TIM-Val.20.04	<i>Nidau, valorisation de la traversée de la localité</i>	A	CR	
TIM-Val.20.05	<i>Nidau, concept d'exploitation et d'aménagement du parking de la plage</i>	A	CR	
TIM-Val.20.06	<i>Brügg, Erlenstrasse, tronçon giratoire Mittelstrasse–giratoire Hauptstrasse</i>	A	CR	
TIM-Val.20.07	<i>Brügg, Orpundstrasse</i>	A	CR	
TIM-Val.20.08	<i>Lyss, réaménagement de la place du Marché aux bestiaux</i>	A	CR	
TIM-Val.20.09	<i>Worben, carrefour Hauptstrasse–Busswilstrasse</i>	A	CR	
TIM-Val.21	Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires, catégorie Valorisation/sécurité de l'espace routier, horizon B PA5			208
TIM-Val.21.01	<i>Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon place Jean-Jacques-Rousseau–quai du Bas</i>	B	CR	
TIM-Val.21.02	<i>Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon quai du Bas–faubourg du Lac</i>	B	CC	
TIM-Val.21.03	<i>Bienne, rue Paul-Émile-Brandt</i>	B	CR	
TIM-Val.21.04	<i>Lyss, Industriering</i>	B	CC	
TIM-Val.21.05	<i>Nidau, concept d'exploitation et d'aménagement des places de la gare et de la bibliothèque</i>	B	CR	
TIM-Mob-E.01	Mobilité électrique Nidau	A	CR	221
TIM-A.01	Amélioration de la sécurité routière par l'assainissement de points noirs et de zones accidentogènes, agglomération	AvE	CR	224
	<b>Mobilité axée sur la demande (MAD)</b>			
MAD-GT.04	Lyss, système de guidage de stationnement	A	CR	229
MAD-GT.05	Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires, catégorie Gestion du trafic, horizon A PA5			232
MAD-GT.05.01	<i>GT Agglomération biennoise – zone A (Bienne, Nidau)</i>	A	CR	
MAD-GT.05.02	<i>GT Agglomération biennoise – zones B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brügg)</i>	A	CR	
MAD-GT.05.03	<i>GT Agglomération biennoise – zone E/F (Perles, Bienne Gorges du Taubenloch)</i>	A	CR	
	<b>Transports publics (TP)</b>			
TP-E.02	Électrification des lignes de bus locales de l'agglomération Bienne/Lyss	A	CR	241
TP-E.03	Électrification du dépôt des TPB dans l'agglomération de Bienne	A	CR	246
TP-Ro.04	Bienne, infrastructure pour bus en lien avec le Concept transports publics 2035, phase 1	A	CR	250

N°	Titre	Priorité	ÉC	Page
TP-Ro.05	Nidau, infrastructure pour bus en lien avec le Concept transports publics 2035, phase 1	A	CR	254
TP-Ro.06	Studen/Busswil/Lyss, infrastructure pour bus en lien avec le Concept transports publics 2035, phase 1	A	CR	257
TP-Ro.07	Bienne, infrastructure pour bus en lien avec le Concept transports publics 2035, phase 2	B	CC	260

## Mesures de la planification nationale

N°	Titre	Page
MD-Nat.01	Liaison cyclable Bienne–Péry	263
TIM-Nat.01	N16 Jonction Bienne(-Nord)	264
TIM-Nat.02	N5 Contournement de Douanne	266
TIM-Nat.04	Bienne, route de Neuchâtel, tronçon de Vigneules	268
TP-Nat.01	Bienne–Ipsach, passage à deux voies par tronçons	269

## **4 Mesures paysagères**

Mesure individuelle Paysage

**Programme d’incitation « Devant chez nous » : espaces de détente attrayants – un engagement des communes du Seeland**  
**Mise en œuvre**

**BBS.P-A.09**

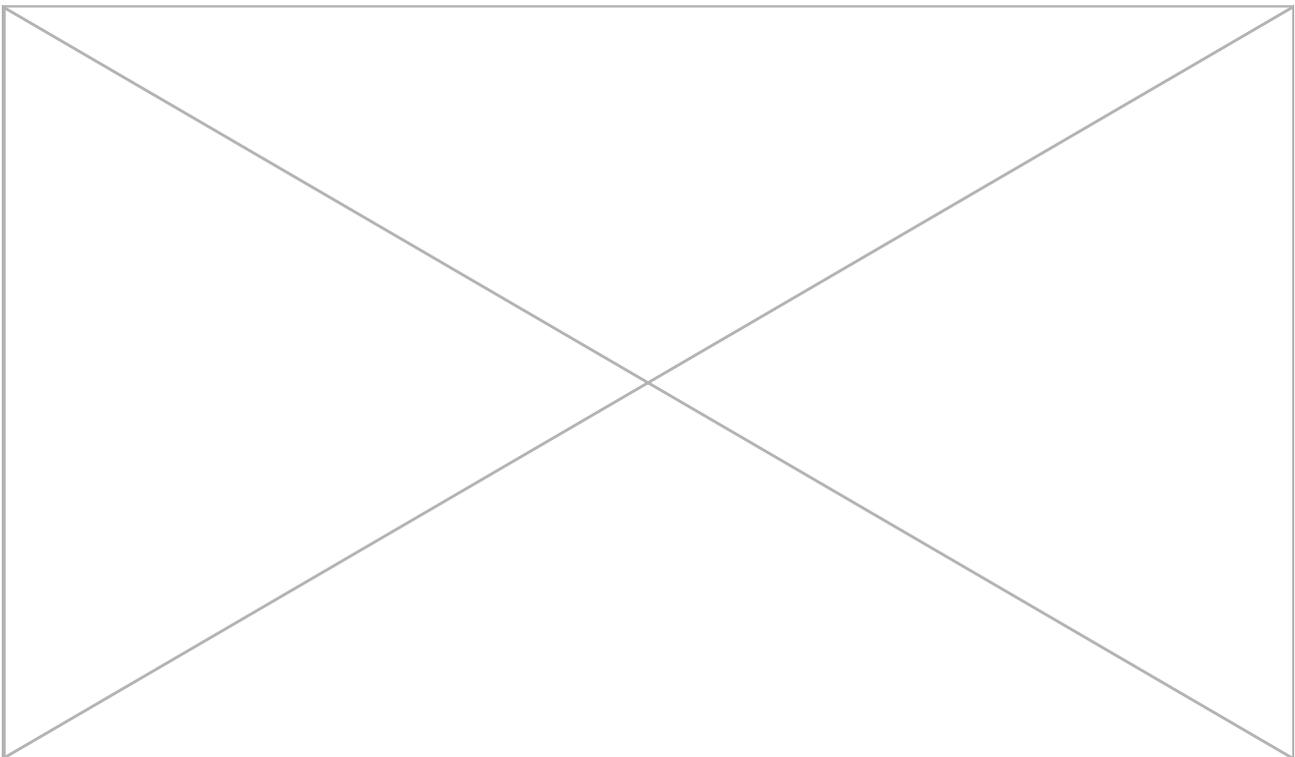
Horizon PA5

**Prestations assumées entièrement par l’agglomération A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**Paysage**

Sous-catégorie  
**Autre contenu Paysage**



<b>Étapes de planification et de financement achevées</b>	<b>Échéance</b>	<b>Étape de planification/financement</b>	<b>Service responsable</b>
	2023	Étude	Région

<b>Étapes de planification et de financement prévues</b>	<b>Échéance</b>	<b>Étape de planification/financement</b>	<b>Service responsable</b>
	2028	Mise en œuvre	

<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>
	Région	Communes, canton

**Description de la mesure** Les espaces ouverts accessibles au public dans l’agglomération de Bienne/Lyss sont soumis à une forte pression. L’agglomération croît et la part de l’espace bâti grandit, tandis que les espaces ouverts connaissent une utilisation de plus en plus intensive. Il est dès lors indispensable d’encourager la préservation, la valorisation et la création d’espaces ouverts attrayants, d’en garantir l’accès et d’orienter de manière active leur

affectation.

Plan stratégique Réseau d'espaces ouverts de l'agglomération Bienne/Lyss

La création d'un réseau continu d'espaces ouverts attrayants et faciles d'accès à l'intérieur et en dehors du milieu bâti a été ancrée dans le projet d'agglomération de 4<sup>e</sup> génération au moyen de la mesure BBS.P-A.04 Réseau d'espaces ouverts de l'agglomération Bienne/Lyss.

En collaboration avec les communes, l'association seeland.biel/bienne a élaboré le plan stratégique Réseau d'espaces ouverts de l'agglomération Bienne/Lyss. Ce plan sert de base de planification pour la création d'un réseau d'espaces verts et ouverts dans l'agglomération permettant à la fois de protéger la nature et de répondre aux besoins de la population.

Le plan stratégique définit dix espaces paysagers avec leurs caractéristiques individuelles et leurs principales affectations. Il poursuit les objectifs suivants :

- Offre variée d'espaces de détente répondant aux besoins actuels et futurs de l'ensemble des habitantes et habitants
- Équilibre entre lieux à forte affluence et zones plus calmes
- Intégration des espaces ouverts régionaux, communaux et locaux dans un réseau d'un seul tenant et facile d'accès dans le Seeland
- Aménagement des espaces ouverts adapté au changement climatique et promotion d'une gestion responsable de la nature
- Promotion d'offres destinées à des groupes avec des besoins particuliers (p. ex. enfants, seniors ou personnes porteuses de handicap)
- Soutien d'une urbanisation de qualité à l'intérieur du tissu bâti

Ancrage dans les instruments de planification des autorités

Le plan stratégique Réseau d'espaces ouverts de l'agglomération Bienne/Lyss a été ancré dans la vision d'ensemble et dans la stratégie sectorielle Paysage et espaces ouverts du projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération. Il est coordonné avec le plan directeur régional (CRTU) et le Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland. Il constitue en outre une base déterminante pour la révision future des éléments du plan directeur régional (CRTU) liés à la nature et au paysage.

Programme d'incitation « Devant chez nous »

Afin de soutenir la mise en œuvre du plan stratégique, l'association seeland.biel/bienne lance le programme « Devant chez nous ». Celui-ci s'adresse aux communes et aux acteurs locaux et vise à leur apporter un soutien dans les années à venir pour la préservation et la création d'espaces de détente attrayants. En participant à ce programme, les communes peuvent trouver de l'inspiration et des idées pour leurs projets relatifs aux espaces ouverts, avoir accès à des outils d'aide concrets et défendre avec succès leurs projets.

Différentes offres sont mises en place à cet effet :

- Un site Internet dédié au programme [www.vorunserertuer.ch/fr](http://www.vorunserertuer.ch/fr)
- Une charte pour la promotion d'espaces de détente attrayants
- Du matériel de communication pour des actions de sensibilisation et d'information à l'égard des acteurs politiques, des autorités, de la population et de partenaires possibles pour des projets
- Des modèles de documents et des check-lists pour la planification et la mise en œuvre de projets et pour l'implication d'acteurs locaux
- Un échange d'expériences pour les communes
- Une offre de conseil dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de projets

L'association seeland.biel/bienne conçoit les offres de soutien, assure des échanges réguliers et aide à coordonner les projets, à mettre en relation avec les organisations partenaires et à exploiter les synergies.

Au cours des prochaines années, les projets suivants seront notamment lancés dans le cadre du programme et mis en œuvre par des communes et des acteurs locaux :

- Biodiversité et qualité du paysage dans l'espace urbain
- Désimperméabilisation et végétalisation des places de village et de quartier
- Végétalisation des chemins de détente proches du milieu bâti
- Valorisation des espaces verts marquants pour le milieu bâti

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace urbain fortement densifié de grande qualité dans le cœur de l'agglomération</li> <li>- Réseau d'espaces ouverts et itinéraires de liaison</li> <li>- Espaces ouverts le long des eaux en milieu urbain</li> </ul>	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Promouvoir la biodiversité et la qualité du paysage dans l'espace urbain</li> <li>- Garantir des espaces ouverts de grande qualité</li> </ul>	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penser, aménager et développer l'agglomération en dix espaces paysagers</li> <li>- Améliorer l'offre d'espaces ouverts dans le milieu bâti</li> <li>- Créer un réseau dense d'espaces ouverts</li> <li>- Améliorer la structure et la qualité du milieu bâti</li> <li>- Accroître la sécurité et l'attrait de la mobilité piétonne</li> </ul>	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Des espaces de détente attrayants proches du tissu bâti contribuent à réduire le trafic.	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Des espaces de détente attrayants proches du tissu bâti améliorent la qualité de séjour.	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La préservation et la valorisation des espaces naturels et paysagers au sein du tissu bâti favorisent la biodiversité.	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		
<b>Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion</b>			
<b>Surfaces d'assolement utilisées (ha)</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>			
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	- seeland.biel/bienne, Plan stratégique Réseau d'espaces ouverts de l'agglomération Bienne/Lyss, 2023		

## **5 Mesures d'urbanisation**

# Paquet de mesures Urbanisation

## Pôles régionaux d'activités, agglomération, PA5

### BBS.U-PA.03

Horizon PA5

### Tâche permanente

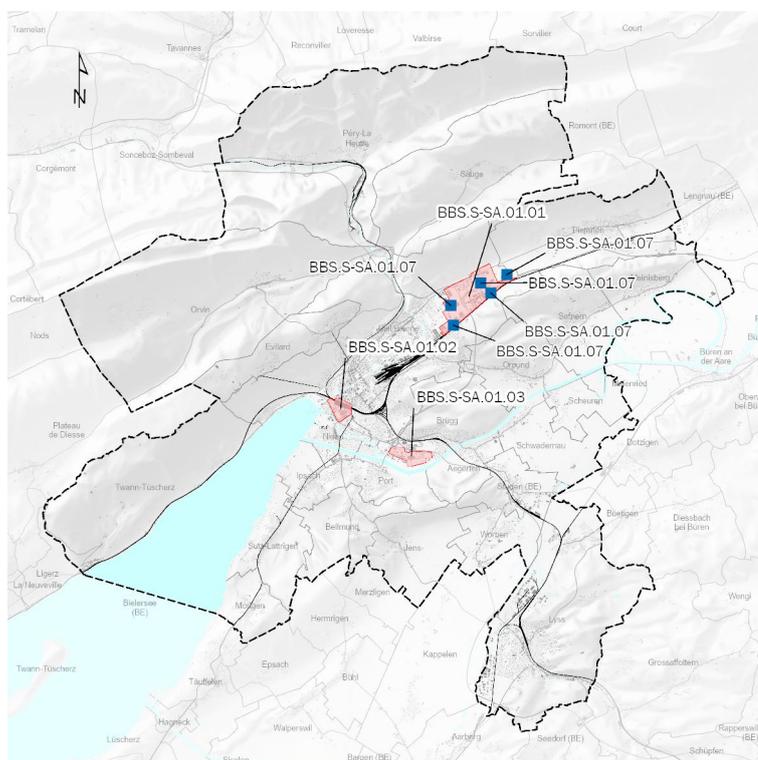
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**Urbanisation**

Sous-catégorie

**Pôle d'activités**



#### Conception du paquet de mesures

Les pôles d'activités sont classés en zone à bâtir (surfaces mises en zone avec parcelles non bâties ou parcelles fortement sous-exploitées) et ont pour but la concentration d'affectations à usage professionnel sur des sites appropriés. Leur situation et leur raccordement aux voies de communication les rendent appropriés pour des services ou des usages à forte fréquentation ainsi que pour les activités artisanales et la production industrielle.

Le plan directeur régional (CRTU) désigne six pôles régionaux d'activités dans l'agglomération Bienne/Lyss. Trois figurent dans le projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération. Des développements importants sont prévus dans ceux-ci à l'horizon A ou B. Selon les estimations actuelles, quelque 9000 emplois peuvent être créés à long terme dans ces trois pôles d'activités.

Mise en œuvre :

1. Les communes favorisent activement au niveau de la politique générale, de l'aménagement du territoire et de la politique foncière la présence de surfaces disponibles suffisantes dans les pôles d'activités. Elles assurent un suivi continu et

interviennent en cas de besoin afin de prévenir l'apparition d'entraves à la réalisation. Si nécessaire, elles empêchent les développements indésirables en édictant une zone réservée.

2. Les communes arrêtent les prescriptions requises pour garantir une densité appropriée, un milieu bâti et des espaces ouverts de qualité et adaptés au changement climatique, une desserte optimale pour la mobilité douce et la réduction des TIM. Pour les projets comprenant 50 places de stationnement ou plus (besoin standard sans réduction), un système de gestion de la mobilité et du stationnement doit être mis en place.

3. Les communes empêchent l'implantation de nouvelles cellules commerciales en prenant des dispositions appropriées. Cela ne concerne pas les pôles de développement économique Services ni les cellules commerciales répondant aux besoins locaux et celles situées en périphérie des interfaces de TP.

4. Les communes garantissent une réalisation par étapes et la mise en place de l'infrastructure publique en temps utile.

5. En cas de besoin, la région coordonne les demandes d'intégration de nouveaux pôles régionaux de développement économique dans le plan directeur cantonal et les demandes d'extension de ceux existants.

#### Mesures partielles du paquet

N° de la mesure	Désignation de la mesure	Horizon PA
BBS.U-PA.01.01	Bienne, PDE Champs-de-Boujean	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PA.01.02	Bienne, PDE Masterplan Gare de Bienne, finalisation du Campus Biel/Bienne de la Haute école spécialisée bernoise	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PA.01.03	Brügg, Marais-de-Brügg, achèvement de la construction de l'hôpital régional de Bienne	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A

#### Lien avec d'autres mesures

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure C\_04
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Bienne, PDE Champs-de-Boujean Conception directrice Lieux centraux locaux et pôles de mobilité

### BBS.U-PA.01.01

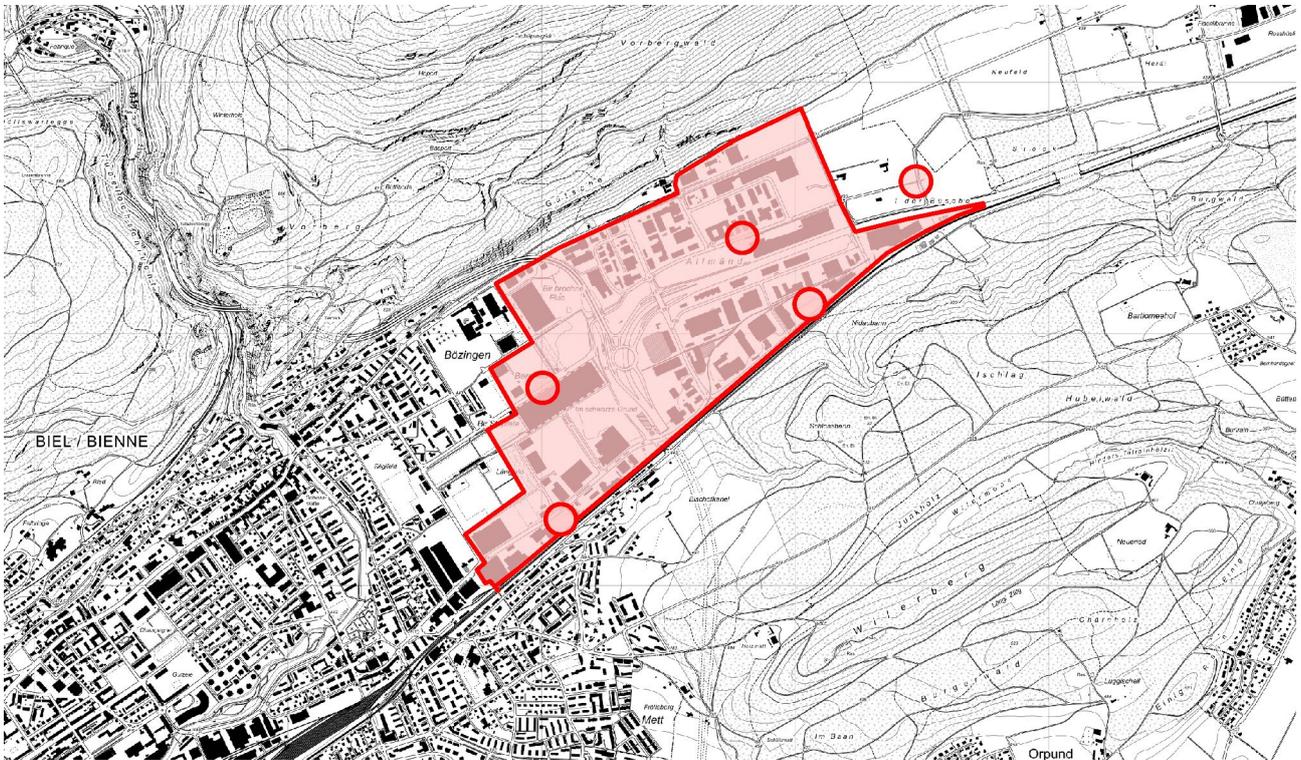
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE  
**0371.4.122**

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Pôle d'activités**



**Étapes de planification et  
de financement achevées**

**Échéance**  
2023

**Étape de planification/financement**  
Concept global Mobilité et espace urbain

**Service responsable**

**Étapes de planification et  
de financement prévues**

**Échéance**  
2027  
2030

**Étape de planification/financement**  
Conception directrice Lieux centraux  
locaux et pôles de mobilité  
Modification du plan d'affectation

**Service responsable**

**Intervenants**

**Service responsable**  
Commune

**Autres acteurs**

**Description de la mesure** Avec une superficie de 138 hectares, le pôle d'activités de Bienne, le PDE Champs-de-Boujean, situé à l'est de la ville est le site économique le plus grand et le plus important de la région Bienne-Seeland. Il a été classé pôle d'activité économique (PDE) de premier plan par le canton pour les affectations à usage professionnel. Il est relié à la jonction d'autoroute Bienne-Est et est desservi par plusieurs lignes de bus urbaines et régionales (niveau cantonal de qualité de la desserte des transports publics B/C). Le pôle héberge essentiellement des entreprises du secteur de la production et de l'artisanat, complétées par des cellules commerciales et des installations de sport et de loisirs.

Le PDE Champs-de-Boujean est un site très dynamique qui présente un grand potentiel pour des affectations supplémentaires pouvant être accueillies sur les surfaces non bâties ou créées par densification et restructuration. Il existe en outre une zone d'extension potentielle à l'est avec la zone stratégique d'activités (ZSA) de Bienne/Perles. La grande partie des surfaces non bâties sont la propriété de la ville de Bienne.

Selon le concept global Mobilité et espace urbain (2023), la surface utile actuelle pourrait être pratiquement doublée dans le PDE Champs-de-Boujean et la zone stratégique d'activités (ZSA) Bienne/Perles adjacente. Ce développement n'est cependant pas réalisable avec l'infrastructure de transport telle qu'elle est aujourd'hui et la répartition modale actuelle. Il faut une gestion coordonnée de l'urbanisation et du développement des transports pour réorganiser la mobilité et guider le choix des moyens de transport.

Le concept global Mobilité et espace urbain définit un ensemble de mesures coordonnées dans les domaines transports publics, trafic cycliste, mobilité piétonne, lieux centraux locaux/pôles de mobilité, TIM, valorisation des routes/espaces publics, prescriptions pour les zones de développement, gouvernance et gestion.

Les structures spatiales jouent un rôle déterminant. L'espace urbain dans le PDE est marqué par de grands volumes bâtis avec peu d'ouvertures et un réseau limité de chemins. Il n'y a pas de repères urbanistiques ni de lieux centraux. Ces structures spatiales rendent difficile le transfert visé des TIM vers les transports publics et la mobilité douce. Le développement de lieux centraux locaux et de pôles de mobilité améliorera les conditions spatiales pour un changement des comportements en matière de mobilité.

Les lieux centraux locaux serviront de points de repère dans l'espace urbain et se développeront en véritables centres animés avec une identité propre. Ils se caractérisent par une densité de construction élevée et une grande diversité d'affectations, des utilisations de rez-de-chaussée axées sur le public, une bonne desserte en transports publics ainsi que des offres de mobilité variées. Ils remplissent une fonction spatio-sociale, permettent un approvisionnement en biens et services de proximité (salon de thé, bar, pressing, crèche, salle de sport, commerces, services) et constituent des pôles de mobilité urbains.

Le concept global Mobilité et espace urbain définit cinq sites pour des lieux centraux locaux qui remplissent des fonctions différentes selon le contexte spatial et fonctionnel et qu'il convient de développer progressivement :

1. Gare Champs-de-Boujean
2. Centre Boujean
3. Tissot Arena
4. Long-Champ
5. ZSA (à long terme)

Sur la base du Concept global Mobilité et espace urbain, une conception directrice sera élaborée dans une prochaine étape pour les cinq lieux centraux locaux et le plan d'affectation sera adapté.

Lien avec d'autres mesures :

- BBS.MD-A.XX.XX Bienne, nouvelle liaison piétonne et cyclable à travers les Champs-de-Boujean (horizon A)
- BBS.TP-Ro.XX Ligne 1 (Brügg–gare de Bienne–Champs-de-Boujean), construction d'un terminus avec boucle de rebroussement
- BBS.TP-Ro.XX Ligne 7 (gare de Bienne–Champs-de-Boujean via l'itinéraire sud) et ligne 10 (ligne rapide gare de Bienne–Champs-de-Boujean–Perles)

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur de l'agglomération - Densification ciblée et valorisation urbanistique sur les axes des agglomérations
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti - Permettre le développement des pôles d'activités - Favoriser des formes de mobilité peu encombrantes et à faibles émissions
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Poursuivre le développement des pôles d'activités

<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration des emplois sur des sites particulièrement bien adaptés en ce qui concerne l'aménagement du territoire réduit le volume de trafic supplémentaire et améliore la répartition modale.
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	La combinaison de l'urbanisation avec des mesures liées au trafic améliore la sécurité routière.
	<b>Environnement (CE 4)</b>	L'affectation dense permet une desserte efficace et avantageuse en termes de coûts, et réduit l'occupation des surfaces.

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée	Oui	Coordination réglée

<b>Territoire</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assollement concernées (ha)</b>
	137,7	0	0

<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	80	8500	0	15 400

<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>	<b>Futur</b>
	Activités	Activités

**Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion**

NQTP	Niveau actuel selon la méthode ARE	Niveau visé selon la méthode ARE	Niveau actuel selon le canton de Berne	Niveau visé selon le canton de Berne
	A/B/C	A/B	B/C	B

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)** Le développement de lieux centraux locaux avec pôles de mobilité contribue à réduire le volume du trafic et à augmenter la part modale des transports publics et de la mobilité douce.

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure C\_04
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

**Bienne, PDE Masterplan Gare de Bienne, finalisation du Campus Biel/Bienne de la Haute école spécialisée bernoise**  
**Finalisation du Campus Biel/Bienne de la Haute école spécialisée bernoise**

**BBS.U-PA.01.02**

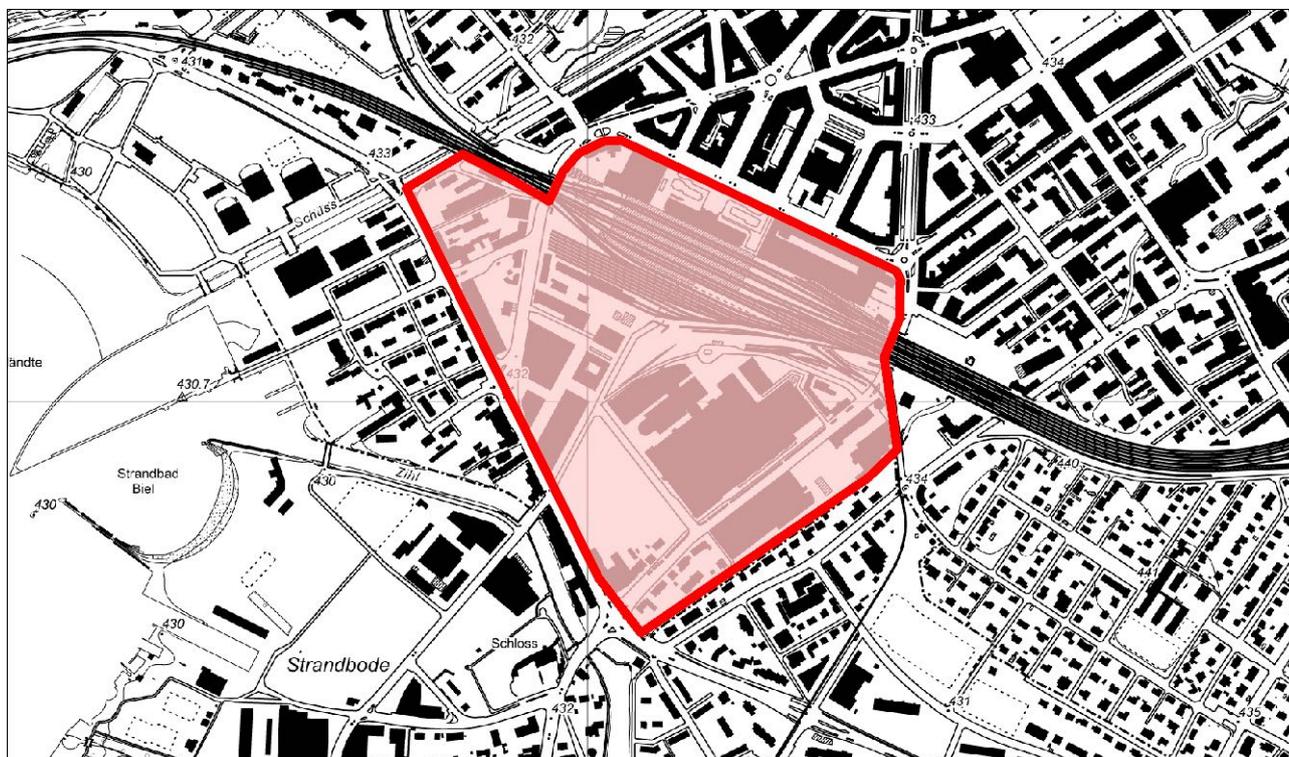
Horizon PA5

**Prestations assumées entièrement par l'agglomération A**

Ancien code ARE  
0371.4.123

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Pôle d'activités**



**Étapes de planification et de financement achevées**

**Échéance**

1996  
2024

**Étape de planification/financement**

Plan directeur Masterplan Bienne  
Concept d'affectation du secteur de la gare

**Service responsable**

**Étapes de planification et de financement prévues**

**Échéance**

2028

**Étape de planification/financement**

Finalisation du Campus Biel/Bienne de la Haute école spécialisée bernoise

**Service responsable**

**Intervenants**

**Service responsable**

Commune

**Autres acteurs**

<b>Description de la mesure</b>	<p>Le territoire a une situation centrale, à proximité immédiate de la gare, et bénéficie d'une desserte optimale en transports publics. Il s'étend sur 25 ha et est l'un des pôles de développement économique (PDE) du canton pour les affectations de type « Services ». Le PDE est développé de manière continue depuis 20 ans sur la base d'un Masterplan et est aujourd'hui en grande partie construit.</p> <p>Les affectations principales déjà réalisées qui jouissent d'un rayonnement au-delà de la région sont un centre commercial avec des enseignes spécialisées, le Switzerland Innovation Park Biel/Bienne, l'École Supérieure de Commerce et une résidence pour personnes âgées. Elles sont reliées par des espaces ouverts publics fermés à la circulation, qui servent en même temps d'accès à la gare de Bienne.</p> <p>Deux ouvrages sont actuellement en construction : la Maison de la santé et de la prévention du Centre hospitalier de Bienne (inauguration en 2026) et le Campus Biel/Bienne de la Haute école spécialisée bernoise (inauguration en 2028). L'implantation de la haute école spécialisée affermit le rôle de centre de formation du PDE. Le Campus Biel/Bienne abritera les départements « Technique et informatique » et « Architecture, bois et génie civile ». Plus de 2000 étudiantes et étudiants et quelque 650 collaboratrices et collaborateurs étudieront, mèneront des recherches et travailleront à Bienne.</p> <p>Il reste un seul potentiel de développement majeur dans le secteur du remblai des voies de chemin de fer, qui sera développé à partir de 2035.</p> <p>Sous la direction de la ville de Bienne, l'organisation de projet Gare de Bienne 2030 coordonne les développements dans l'ensemble du secteur de la gare avec tous les acteurs, à savoir les CFF, Aare Seeland mobil, le canton, la région et les villes de Bienne et de Nidau.</p> <p>Lien avec d'autres mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- BBS.MC-Mu.06 Bienne, réaménagement de la place de la Gare</li> <li>- BBS.MD-A.XX Bienne, agrandissement du parking à vélos au sud de la gare</li> <li>- BBS.MD-A.05 Bienne, liaison piétonne et cyclable Champ-du-Moulin–sud de la gare (passerelles au-dessus de la rue Alfred-Aebi et de la rue de Morat)</li> <li>- BBS.TIM-Val.13.10 Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon place Jean-Jacques-Rousseau–quai du Bas</li> <li>- BBS.TIM-Val.14 Bienne, concept Rue de Caractères, tronçon place Guido-Müller–place Jean-Jacques-Rousseau (rue d'Aarberg)</li> </ul>	
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur de l'agglomération</li> <li>- Densification ciblée et valorisation urbanistique sur les axes des agglomérations</li> </ul>
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti</li> <li>- Permettre le développement des pôles d'activités</li> <li>- Favoriser des formes de mobilité peu encombrantes et à faibles émissions</li> </ul>
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poursuivre le développement des pôles d'activités</li> </ul>
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<p>La concentration des emplois sur des sites particulièrement bien adaptés en ce qui concerne l'aménagement du territoire réduit le volume de trafic supplémentaire et améliore la répartition modale.</p>
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	

	<b>Sécurité (CE 3)</b>	La combinaison de l'urbanisation avec des mesures liées au trafic améliore la sécurité routière.		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	L'affectation dense permet une desserte efficace et avantageuse en termes de coûts, et réduit l'occupation des surfaces.		
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>	
	Coordination réglée	Oui	Coordination réglée	
<b>Territoire</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>	
	24,6	0	0	
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	800	2800	800	4000
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>	
	Activités		Activités	
<b>Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion</b>				
<b>NQTP</b>	<b>Niveau actuel selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau visé selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau actuel selon le canton de Berne</b>	<b>Niveau visé selon le canton de Berne</b>
	A	A	A	A
<b>Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)</b>	Capacités de circulation suffisantes			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>				
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure C_04</li> <li>- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025</li> <li>- Concepts et plans directeurs des communes</li> </ul>			

Mesure partielle Urbanisation

# Brügg, Marais-de-Brügg, achèvement de la construction de l'hôpital régional de Bienne Construction de l'hôpital régional de Bienne, achèvement

## BBS.U-PA.01.03

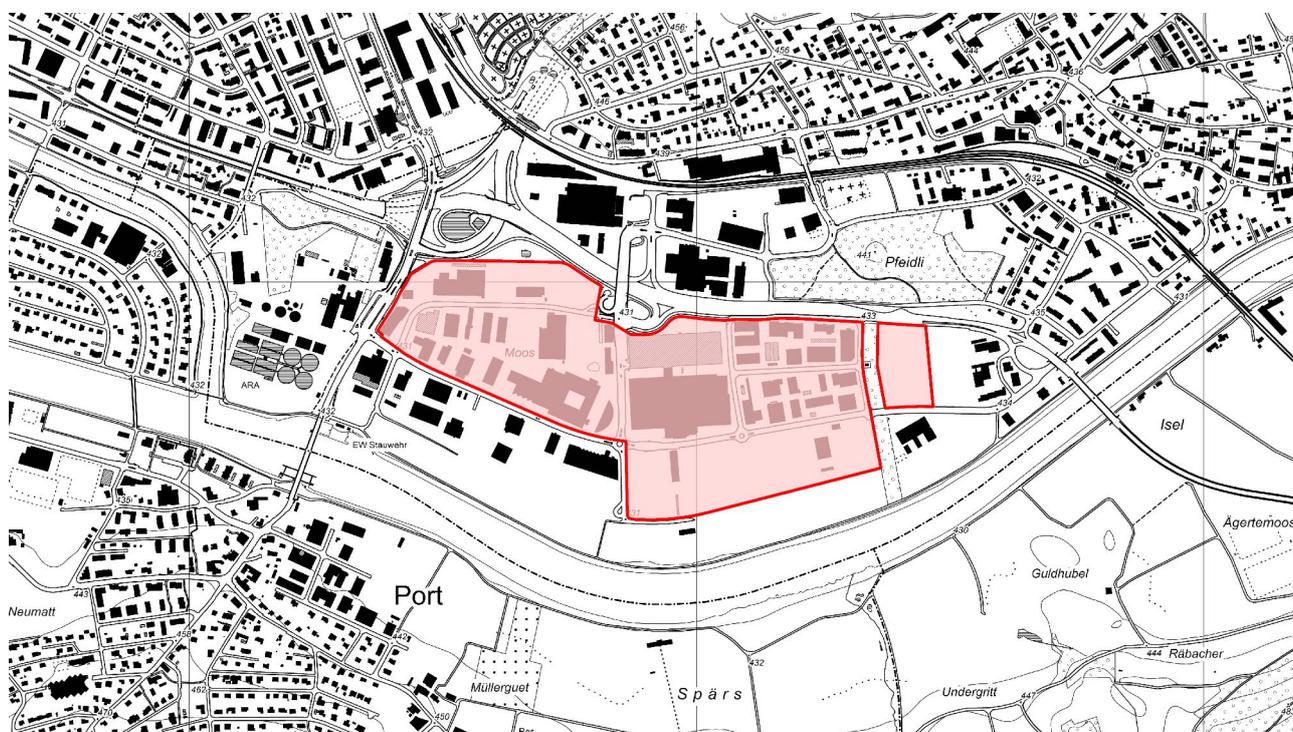
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE  
**0371.4.124**

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Pôle d'activités**



### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance

2023

2024

Étape de planification/financement

Planification stratégique

Plan de quartier

Service responsable

### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance

2029

2029

2029

Étape de planification/financement

Construction de l'hôpital régional de  
Bienne, achèvement

Développement du site Erlen Nord, fin du  
plan d'affectation

Développement du site Ouest, fin du plan  
d'affectation

Service responsable

Intervenants	Service responsable	Autres acteurs
<b>Description de la mesure</b>	Commune	
	<p>Avec une superficie de 32 ha, le pôle d'activités Marais-de-Brügg est un site économique important dans la région Bienne-Seeland, qui présente un potentiel de développement notable. Il héberge actuellement des entreprises du secteur de la production et de l'artisanat ainsi que des cellules commerciales et des installations de loisirs. Avec le centre commercial Centre Brügg et le futur hôpital régional Bienne-Brügg, le périmètre comptera deux installations à forte génération de trafic, qui seront régulées au moyen de contingents de trajets.</p>	
	<p>Le secteur des Marais-de-Brügg connaîtra des changements majeurs au cours des prochaines années. À la suite du projet de construction de l'hôpital régional de Bienne, le Conseil municipal a défini une nouvelle orientation stratégique pour ce territoire. Des espaces de loisirs et de détente sont prévus le long du canal de Nidau-Büren et sur la bordure nord, la zone d'activités actuelle sera développée en zone mixte d'activités et d'habitations (y c. site de l'hôpital). Dans les autres zones, l'orientation actuelle vers l'industrie/artisanat et les commerces est maintenue.</p>	
	<p>Dans l'horizon A, les zones suivantes sont prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construction de l'hôpital régional de Bienne, plan d'affectation 2024, permis de construire 2025, achèvement 2029</li> <li>- Développement du site Erlen Nord (affectations à usage professionnel, max. 23 000 m<sup>2</sup> SBP), fin du plan d'affectation 2029</li> <li>- Développement du site Ouest (habitations/activités, max. 34 000 m<sup>2</sup> SBP), fin du plan d'affectation 2029</li> </ul>	
	<p>L'implantation de l'hôpital régional et les planifications pour les autres zones sont intégrées dans un concept global comprenant des limitations de trajets pour les TIM, des améliorations pour les transports publics (densification de la cadence, nouvelle ligne tangentielle, priorisation des bus), de nouvelles liaisons pour le trafic piétonnier et cycliste ainsi que l'aménagement d'un parc public en bordure de rive le long du canal de Nidau-Büren.</p>	
	<p>Pour assurer le bon déroulement du développement du secteur des Marais-de-Brügg, la commune de Brügg a mis sur pied un forum. Ce dernier vise à assurer la communication et une bonne collaboration entre les autorités et les entreprises présentes.</p>	
	<p>Lien avec d'autres mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- BBS.MD-A.XX, Brügg, liaison piétonne et cyclable dans le parc en bordure de rive aux Marais-de-Brügg (horizon A)</li> <li>- BBS.MD-A.10, Brügg, passerelle pour personnes piétonnes et cyclistes enjambant le canal de Nidau-Büren (horizon B)</li> <li>- BBS.TIM-Val.13.01, Brügg, Erlenstrasse, tronçon giratoire de la Mittelstrasse–giratoire de la Hauptstrasse (horizon A)</li> <li>- BBS.MD-A.XX Voie express cyclable Lyss–Bienne, tronçon Aegerten–Brügg (horizon B)</li> <li>- BBS.MD-A.10 Brügg, passerelle pour personnes piétonnes et cyclistes enjambant le canal de Nidau-Büren</li> <li>- MAD-GT.06.02 GT Agglomération biennoise, zones B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brügg) (horizon A)</li> <li>- BBS.TP-R.04.03 Arrêts de la ligne tangentielle Ipsach–Port–Brügg</li> </ul>	
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur de l'agglomération

		- Densification ciblée et valorisation urbanistique sur les axes des agglomérations		
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti - Permettre le développement des pôles d'activités - Favoriser des formes de mobilité peu encombrantes et à faibles émissions		
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Poursuivre le développement des pôles d'activités		
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration des emplois sur des sites particulièrement bien adaptés en ce qui concerne l'aménagement du territoire réduit le volume de trafic supplémentaire et améliore la répartition modale.		
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>			
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	La combinaison de l'urbanisation avec des mesures liées au trafic améliore la sécurité routière.		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	L'affectation dense permet une desserte efficace et avantageuse en termes de coûts, et réduit l'occupation des surfaces.		
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>	
	Coordination réglée	Non		
<b>Territoire</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>	
	31,7	0	0	
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	0	1305	200	2500
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>	
	Activités		Usage mixte	
<b>Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion</b>				
<b>NQTP</b>	<b>Niveau actuel selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau visé selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau actuel selon le canton de Berne</b>	<b>Niveau visé selon le canton de Berne</b>
	C	B	C	B
<b>Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)</b>	Les répercussions en matière de trafic de l'hôpital régional et des autres développements aux Marais-de-Brügg sont gérées activement par le biais de contingents de trajets pour les TIM ainsi que par des améliorations significatives de l'offre pour les transports publics et la mobilité douce.			
	Le plan directeur cantonal prévoit un nombre maximal de 2800 trajets TIM par jour pour l'hôpital régional. Il s'agit d'une limitation volontaire des trajets de la part de l'hôpital décidée en concertation avec la commune de Brügg et soutenue par un concept de mobilité encourageant les transports publics et le trafic cycliste. Pour les sites Erlen Nord et Ouest, le règlement communal de construction fixe un nombre maximum de 1000 trajets TIM par jour pour chaque site. Le respect de ce nombre devra être			

démontré à l'aide du concept de mobilité et du controlling.

Pour les transports publics, il est prévu de densifier la cadence de la ligne de bus existante pour atteindre une desserte toutes les 7,5 minutes et de créer une nouvelle ligne tangentielle Ipsach–Port–Brügg. La desserte pour la mobilité douce sera nettement améliorée. Le canton de Berne réalise une voie express cyclable entre Bienne et Lyss, tandis que la commune de Brügg crée de nouvelles liaisons piétonnes et cyclables jusqu'à la gare de Brügg et dans le parc en bordure de rive.

L'étude de circulation réalisée dans le cadre de la planification des Marais-de-Brügg conclut qu'avec ces mesures, l'augmentation attendue des trajets TIM pourra être absorbée par l'infrastructure routière actuelle sans grandes adaptations.

#### **Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure C\_04
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

## Paquet de mesures Urbanisation

# Pôles régionaux d'habitation, agglomération, PA5

## BBS.U-PH.02

Horizon PA5

### Tâche permanente

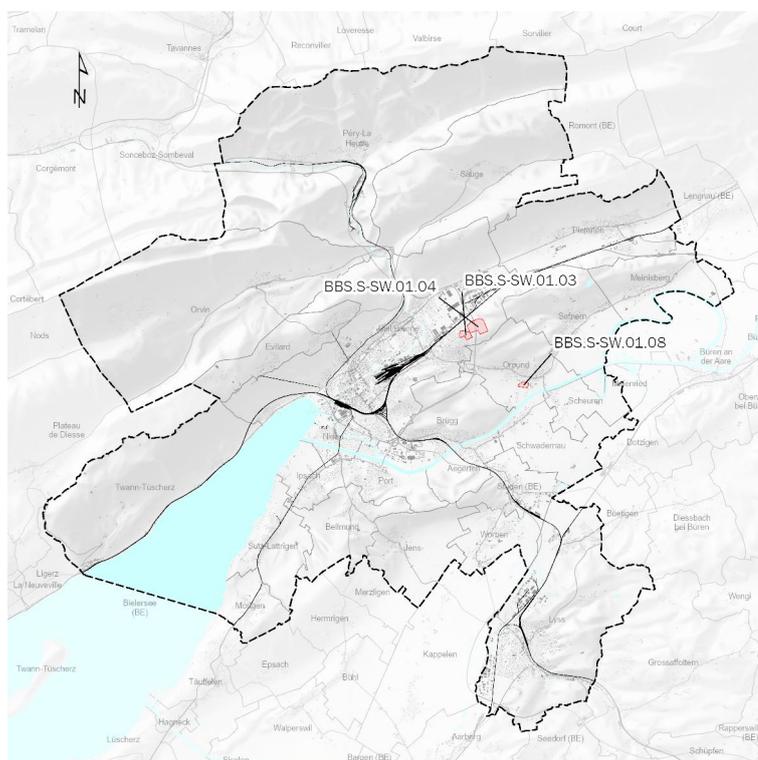
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**Urbanisation**

Sous-catégorie

**Pôle d'habitation**



### Conception du paquet de mesures

Les pôles d'habitation sont classés en zone à bâtir (parcelles non bâties mises en zone ou parcelles fortement sous-exploitées) et ont une superficie d'au moins un hectare. Du fait de leur bonne desserte en transports publics et de leur proximité avec des centres d'approvisionnement, ils se prêtent bien au logement et aux utilisations mixtes, avec un bâti dense et de qualité.

Pour l'agglomération Bienne/Lyss, priorité est donnée à l'exploitation du potentiel de densification et de restructuration dans le territoire urbanisé déjà construit. Dans la perspective des besoins à moyen et à long terme, il convient cependant aussi d'activer en temps utile les réserves de terrains à bâtir.

Le projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération comprend trois pôles d'habitation développés dans l'horizon A ou B. Selon les estimations actuelles, il est possible de créer à moyen et à long terme dans ces trois pôles d'habitation un espace de vie et d'habitat pour quelque 3000 personnes ainsi qu'un espace pour environ 700 emplois.

Mise en œuvre :

1. Les communes appuient activement la réalisation des pôles d'habitation au niveau de la politique générale, de l'aménagement du territoire et de la politique foncière. Elles assurent un suivi continu et interviennent en cas de besoin afin de prévenir l'apparition d'entraves à la réalisation. Si nécessaire, elles empêchent les développements indésirables en édictant une zone réservée.

2. En collaboration avec les propriétaires fonciers, les communes créent des organisations de projet appropriées et instaurent des procédures d'assurance qualité pour la planification.

3. Les communes arrêtent les prescriptions requises pour garantir une densité d'urbanisation appropriée et un mix d'affectations adéquat, un milieu bâti et des espaces ouverts de qualité et adaptés au changement climatique, une desserte optimale pour la mobilité douce et la réduction des TIM. Pour les projets comprenant 50 places de stationnement ou plus (besoin standard sans réduction), un système de gestion de la mobilité et du stationnement doit être mis en place dans le but de minimiser le volume de TIM.

4. Les communes favorisent la disponibilité des pôles d'habitation en prenant contact avec les propriétaires fonciers et, selon les possibilités, en acquérant des terrains.

5. Les communes garantissent la réalisation de l'infrastructure publique en temps voulu.

#### Mesures partielles du paquet

N° de la mesure	Désignation de la mesure	Horizon PA
BBS.U-PH.01.03	Bienne, Évêché Ouest	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PH.01.04	Bienne, Évêché Est	Prestations assumées entièrement par l'agglomération B
BBS.U-PH.01.08	Orpond, Römerareal	Prestations assumées entièrement par l'agglomération B

#### Lien avec d'autres mesures

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Bienne, Évêché Ouest Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)

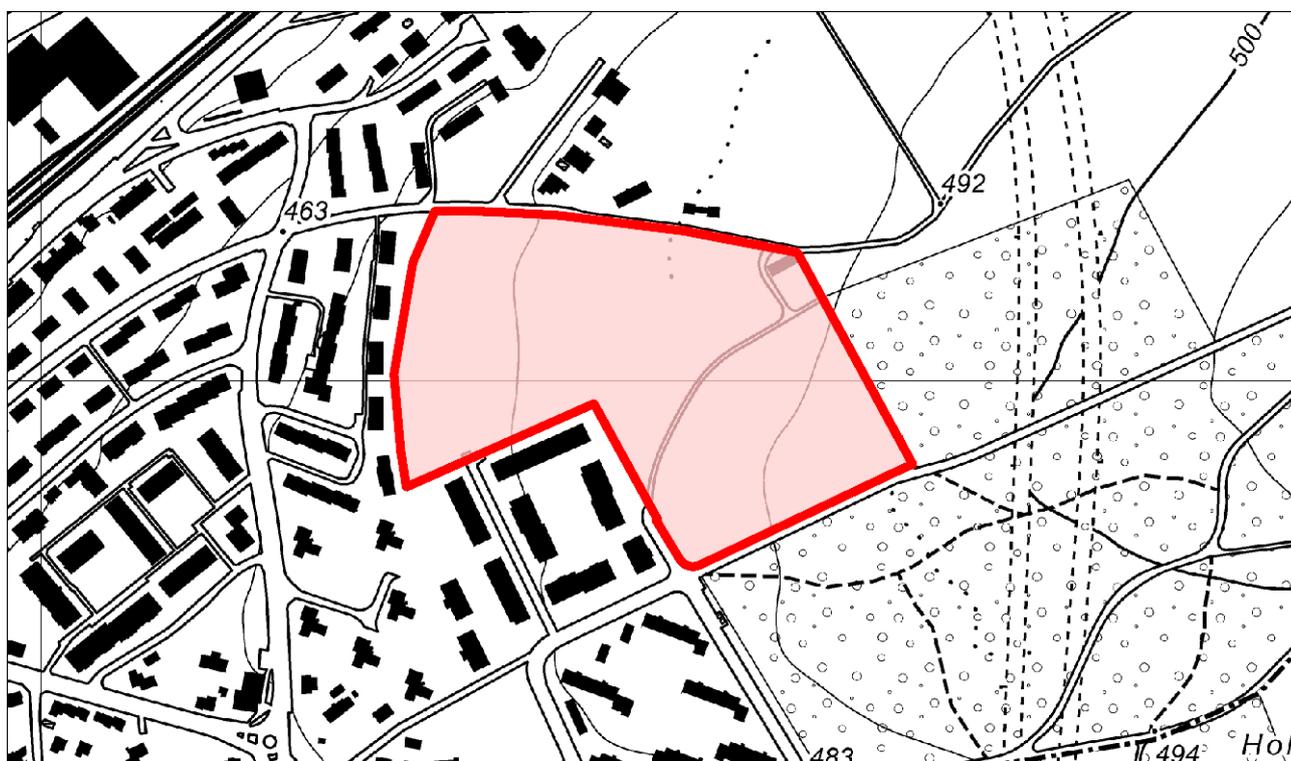
### BBS.U-PH.01.03

Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE  
**0371.4.117**

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**



#### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
1997	Plan directeur	
1997	Plan de quartier	

#### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2030	Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)	

#### Intervenants

Service responsable	Autres acteurs
Commune	Service archéologique

#### Description de la mesure

Le secteur Évêché Ouest est classé en zone à bâtir et est prévu pour des habitations et un usage mixte selon le plan de quartier en vigueur. Il n'y a actuellement aucun projet de développement, la priorité étant d'exploiter le potentiel de densification et de

restructuration au sein du territoire communal déjà bâti. Un examen approfondi des prescriptions en matière de construction doit être réalisé dans la perspective du développement à moyen et à long terme.

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur de l'agglomération</li> <li>- Densification ciblée et valorisation urbanistique sur les axes des agglomérations</li> </ul>		
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti</li> <li>- Favoriser des formes de mobilité peu encombrantes et à faibles émissions</li> <li>- Améliorer la qualité du milieu bâti</li> </ul>		
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre une densification de qualité pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain</li> <li>- Intensifier l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</li> <li>- Axer le milieu bâti sur une mobilité peu encombrante et à faibles émissions</li> <li>- Améliorer la qualité urbanistique et architecturale</li> </ul>		
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration de logements sur des sites particulièrement bien adaptés en ce qui concerne l'aménagement du territoire réduit le volume de trafic supplémentaire et améliore la répartition modale.		
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La grande qualité du milieu bâti soutient l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti.		
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	La combinaison de l'urbanisation avec des mesures liées au trafic améliore la sécurité routière.		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	L'affectation dense permet une desserte efficace et avantageuse en termes de coûts, et réduit l'occupation des surfaces.		
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>	
	Coordination en cours	Non		
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>	
	5,1	0	0	
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	0	0	800	130
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>	
	Habitation / usage mixte		Habitation / usage mixte	
<b>Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion</b>				
<b>NQTP</b>	<b>Niveau actuel selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau visé selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau actuel selon le canton de Berne</b>	<b>Niveau visé selon le canton de Berne</b>
	B	B	B	B

**Répercussions sur le trafic** Capacités de circulation suffisantes  
(qualitatives/quantitatives)

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Bienne, Évêché Est Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)

### BBS.U-PH.01.04

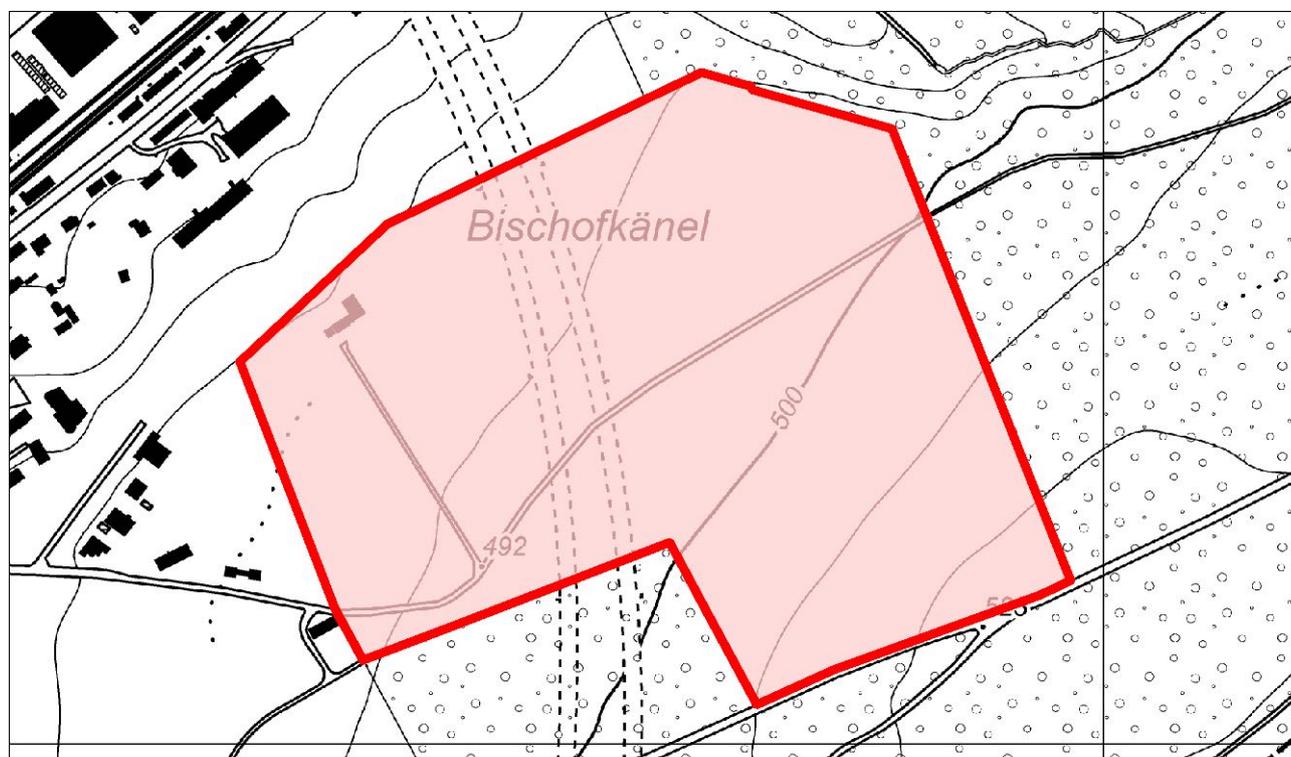
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération B**

Ancien code ARE  
**0371.4.118**

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Pôle d'habitation**



#### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
1996	Réglementation fondamentale en matière de construction	Commune

#### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2035	Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)	Commune

#### Intervenants

Service responsable	Autres acteurs
Commune	Service archéologique

<b>Description de la mesure</b>	Le secteur Évêché Est de la ville de Bienne est une option à long terme pour l'extension de la ville. Selon la réglementation fondamentale en matière de construction en vigueur, le secteur est classé en zone à bâtir et est prévu pour des installations de sport et de loisirs. Un changement d'affectation est nécessaire pour un usage d'habitation. Il n'y a actuellement aucun projet de développement, la priorité étant d'exploiter le potentiel de densification et de restructuration au sein du territoire communal déjà bâti. Dans la perspective du développement à plus long terme, il convient d'étudier le potentiel de ce site pour une extension de la ville.		
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur de l'agglomération</li> <li>- Densification ciblée et valorisation urbanistique sur les axes des agglomérations</li> </ul>	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti</li> <li>- Favoriser des formes de mobilité peu encombrantes et à faibles émissions</li> <li>- Améliorer la qualité du milieu bâti</li> </ul>	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre une densification de qualité pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain</li> <li>- Intensifier l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</li> <li>- Axer le milieu bâti sur une mobilité peu encombrante et à faibles émissions</li> <li>- Améliorer la qualité urbanistique et architecturale</li> </ul>	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration de logements sur des sites particulièrement bien adaptés en ce qui concerne l'aménagement du territoire réduit le volume de trafic supplémentaire et améliore la répartition modale.	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La grande qualité du milieu bâti soutient l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti.	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	La combinaison de l'urbanisation avec des mesures liées au trafic améliore la sécurité routière.	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	L'affectation dense permet une desserte efficace et avantageuse en termes de coûts, et réduit l'occupation des surfaces.	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination en cours	Non	
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>
	14,4	0	0
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>
	3	0	2000
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>	<b>Futur</b>	
	Installations de sport et de loisirs	Habitation / usage mixte	
<b>Mention des conflits avec la législation sur la protection</b>			

**de l'environnement et de leur gestion**

<b>NQTP</b>	<b>Niveau actuel selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau visé selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau actuel selon le canton de Berne</b>	<b>Niveau visé selon le canton de Berne</b>
	C/D	B/C	B/C	B

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)** Capacités de circulation suffisantes

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Orpond, Römerareal Plan de quartier

**BBS.U-PH.01.08**

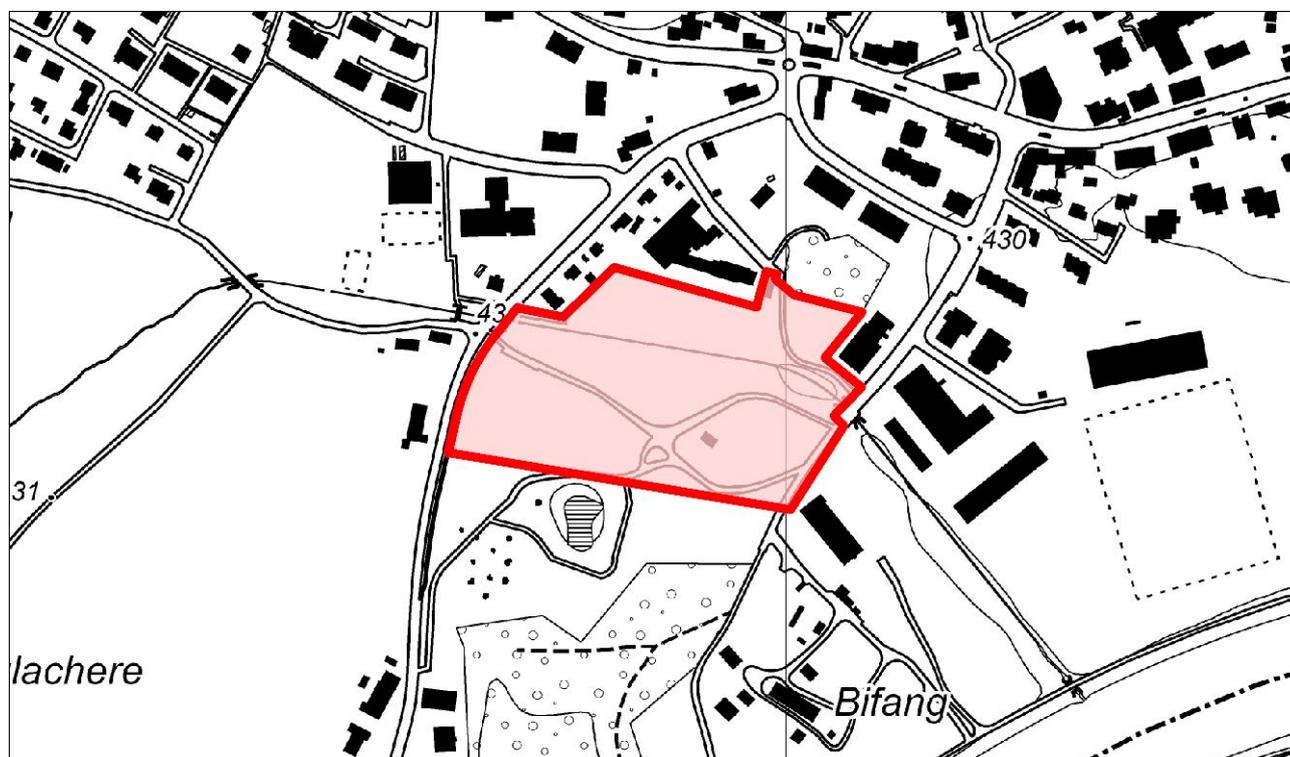
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération B**

Ancien code ARE  
**0371.4.121**

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Pôle d'habitation**



Étapes de planification et  
de financement achevées

Échéance

2012

Étape de planification/financement

Réglementation fondamentale en matière  
de construction

Service responsable

Étapes de planification et  
de financement prévues

Échéance

2035

Étape de planification/financement

Plan de quartier

Service responsable

Intervenants

Service responsable

Commune

Autres acteurs

Description de la mesure

La zone Römerareal occupe une situation centrale à Orpond et est classée en zone à bâtir. Selon la réglementation fondamentale en vigueur, le site est destiné aux

habitations, aux activités économiques et aux espaces d'utilité publique. Cette zone à planification obligatoire fixe les règles fondamentales pour la desserte, l'affectation et l'aménagement. Un quart de la surface utile est prévu pour une affectation à usage professionnel. L'objectif est une zone bâtie avec une densité adaptée au lieu, l'intégration du ruisseau d'Orpond et des voies piétonnes et cyclables. La partie la plus grande du site, au sud, jouxte une réserve naturelle et doit être accessible et aménagée en tant qu'espace d'utilité publique pour les loisirs et la détente. Un plan de quartier doit être établi pour servir de base à la construction.

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur de l'agglomération</li> <li>- Densification ciblée et valorisation urbanistique sur les axes des agglomérations</li> </ul>		
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti</li> <li>- Favoriser des formes de mobilité peu encombrantes et à faibles émissions</li> <li>- Améliorer la qualité du milieu bâti</li> </ul>		
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Permettre une densification de qualité pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain</li> <li>- Intensifier l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</li> <li>- Axer le milieu bâti sur une mobilité peu encombrante et à faibles émissions</li> <li>- Améliorer la qualité urbanistique et architecturale</li> </ul>		
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration de logements sur des sites particulièrement bien adaptés en ce qui concerne l'aménagement du territoire réduit le volume de trafic supplémentaire et améliore la répartition modale.		
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La grande qualité du milieu bâti soutient l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti.		
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	La combinaison de l'urbanisation avec des mesures liées au trafic améliore la sécurité routière.		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	L'affectation dense permet une desserte efficace et avantageuse en termes de coûts, et réduit l'occupation des surfaces.		
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>	
	Coordination réglée	Non		
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>	
	3	0	0	
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	0	0	200	50
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>	
	Habitation / usage mixte		Habitation / usage mixte	
<b>Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion</b>				

NQTP	Niveau actuel selon la méthode ARE	Niveau visé selon la méthode ARE	Niveau actuel selon le canton de Berne	Niveau visé selon le canton de Berne
	C	B	D/E	C

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)**

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

## Paquet de mesures Urbanisation

# Périmètres de restructuration et de densification, agglomération, PA5

## BBS.U-PRD.03

Horizon PA5

### Tâche permanente

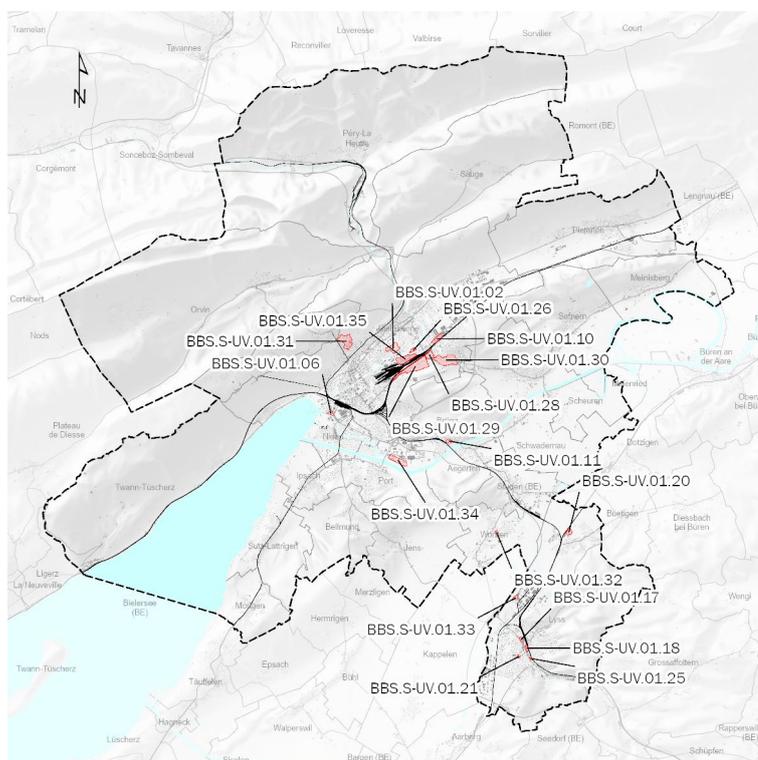
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**Urbanisation**

Sous-catégorie

**Périmètre de restructuration**



### Conception du paquet de mesures

Les périmètres de restructuration et de densification sont des espaces bâtis, occupant une situation centrale et bien desservis en transports publics. Leur transformation crée des zones d'habitation et d'activités sur des sites appropriés, réduit le volume de trafic et améliore la qualité du milieu bâti. Ces périmètres contribuent ainsi de manière déterminante à l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti.

Pour l'agglomération Bienne/Lyss, l'utilisation des périmètres de restructuration et de densification est la première priorité. Le projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération comprend 15 périmètres de restructuration et de densification, planifiés ou réalisés dans l'horizon A ou B. Selon les estimations actuelles, un espace de vie et d'habitat peut être créé pour quelque 3500 personnes dans ces 15 périmètres ainsi qu'un espace pour environ 800 emplois.

Mise en œuvre :

1. Les communes font avancer activement la planification et la réalisation des périmètres de restructuration et de densification.

2. En collaboration avec les propriétaires fonciers, les communes créent des

organisations de projet appropriées et instaurent des procédures d'assurance qualité pour la planification.

3. Les communes arrêtent les prescriptions requises pour garantir une densité d'urbanisation appropriée et un mix d'affectations adéquat, un milieu bâti et des espaces ouverts de qualité et adaptés au changement climatique, une desserte optimale pour la mobilité douce et la réduction des TIM. Pour les projets comprenant 50 places de stationnement ou plus (besoin standard sans réduction), un système de gestion de la mobilité et du stationnement doit être mis en place dans le but de minimiser le volume de TIM. Les bâtiments intacts et appropriés doivent être conservés et adaptés dans la mesure du possible.

4. Les communes favorisent la disponibilité des périmètres de restructuration et de densification en prenant contact avec les propriétaires fonciers et, selon les possibilités, en acquérant des terrains.

5. Les communes garantissent la réalisation de l'infrastructure publique en temps voulu.

#### Mesures partielles du paquet

N° de la mesure	Désignation de la mesure	Horizon PA
BBS.U-PRD.01.02	Bienne, Gurzelen, site de l'ancien stade de football	Prestations assumées entièrement par l'agglomération B
BBS.U-PRD.01.06	Bienne, chemin Isabelle	Prestations assumées entièrement par l'agglomération B
BBS.U-PRD.01.10	Bienne, gare de Mâche	Prestations assumées entièrement par l'agglomération B
BBS.U-PRD.01.11	Brügg, Île de Brügg / Neubrück	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PRD.01.18	Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PRD.01.21	Lyss, place du Marché aux bestiaux	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PRD.01.22	Nidau, secteur de la gare / faubourg sud	Horizon A
BBS.U-PRD.01.25	Lyss, site de la Hauptstrasse	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PRD.01.26	Bienne, Mühlematte	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PRD.01.27	Lyss, gare	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PRD.01.28	Bienne, Mâche-Centre, partie sud	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PRD.01.31	Bienne, Beaumont	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PRD.01.33	Lyss, Bödeli	Prestations assumées

BBS.U-PRD.01.34	Brügg, Marais-de-Brügg, zone de développement Ouest, garantie juridique	entièrement par l'agglomération A Prestations assumées entièrement par l'agglomération A
BBS.U-PRD.01.35	Bienne, zone industrielle de la rue de Gottstatt	Prestations assumées entièrement par l'agglomération A

#### Lien avec d'autres mesures

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Brügg, Île de Brügg / Neubrück Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)

**BBS.U-PRD.01.11**

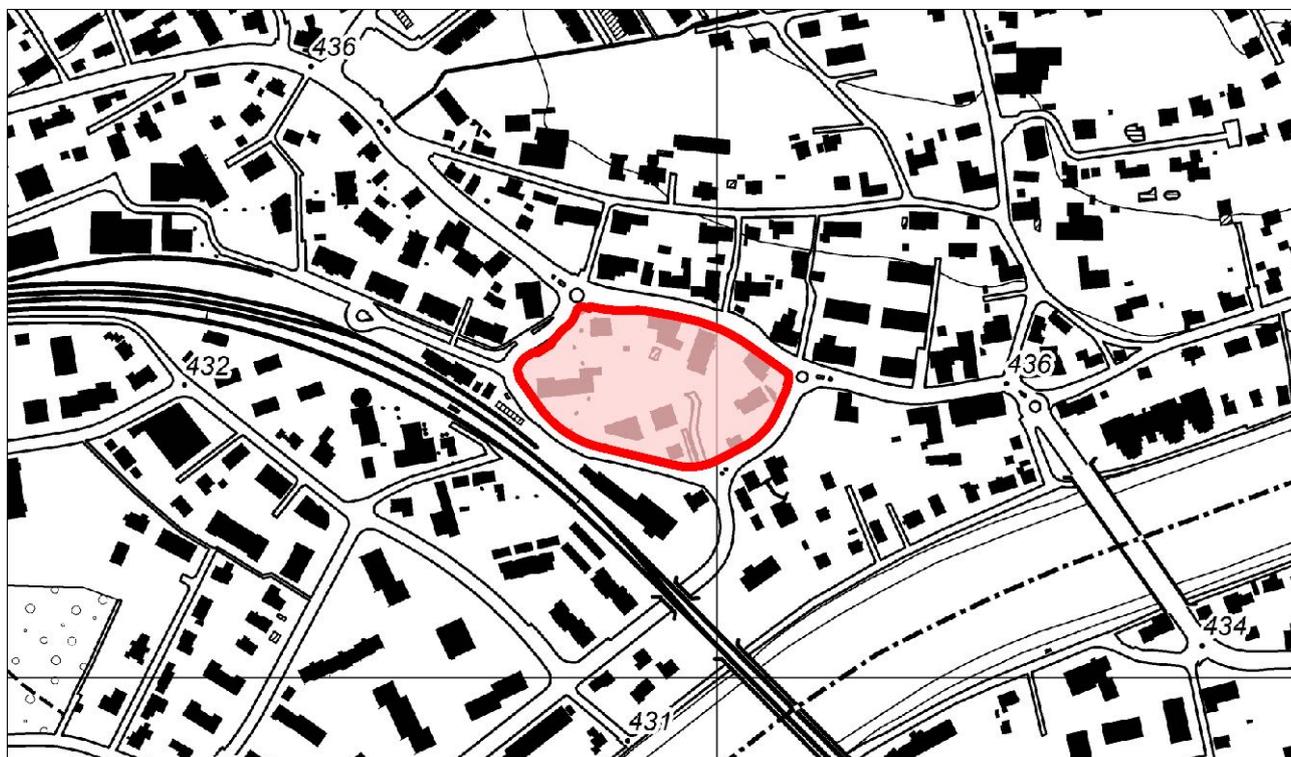
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



Étapes de planification et  
de financement achevées

Échéance

Étape de planification/financement

Service responsable

Étapes de planification et  
de financement prévues

Échéance

Étape de planification/financement

Service responsable

2030

Étude préliminaire (concours, plan  
directeur, étude)

Intervenants

Service responsable

Autres acteurs

Commune

Description de la mesure

Prochaine étape de planification : procédure d'assurance qualité et adaptation de la réglementation fondamentale en matière de construction.

La description de la mesure sera précisée après l'examen préliminaire.

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération		
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti		
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain		
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.		
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.		
	<b>Sécurité (CE 3)</b>			
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.		
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>	
	Coordination réglée	Non		
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>	
	1,3	0	0	
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	19	16	160	65
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>	
	Usage mixte		Usage mixte	
<b>Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion</b>				
<b>NQTP</b>	<b>Niveau actuel selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau visé selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau actuel selon le canton de Berne</b>	<b>Niveau visé selon le canton de Berne</b>
	B	B	B	B
<b>Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)</b>				
<b>Lien avec d'autres mesures</b>				
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A_07			
	- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland			

(CRTU) 2025  
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Lyss, Hirschenplatz/Hauptstrasse Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)

**BBS.U-PRD.01.18**

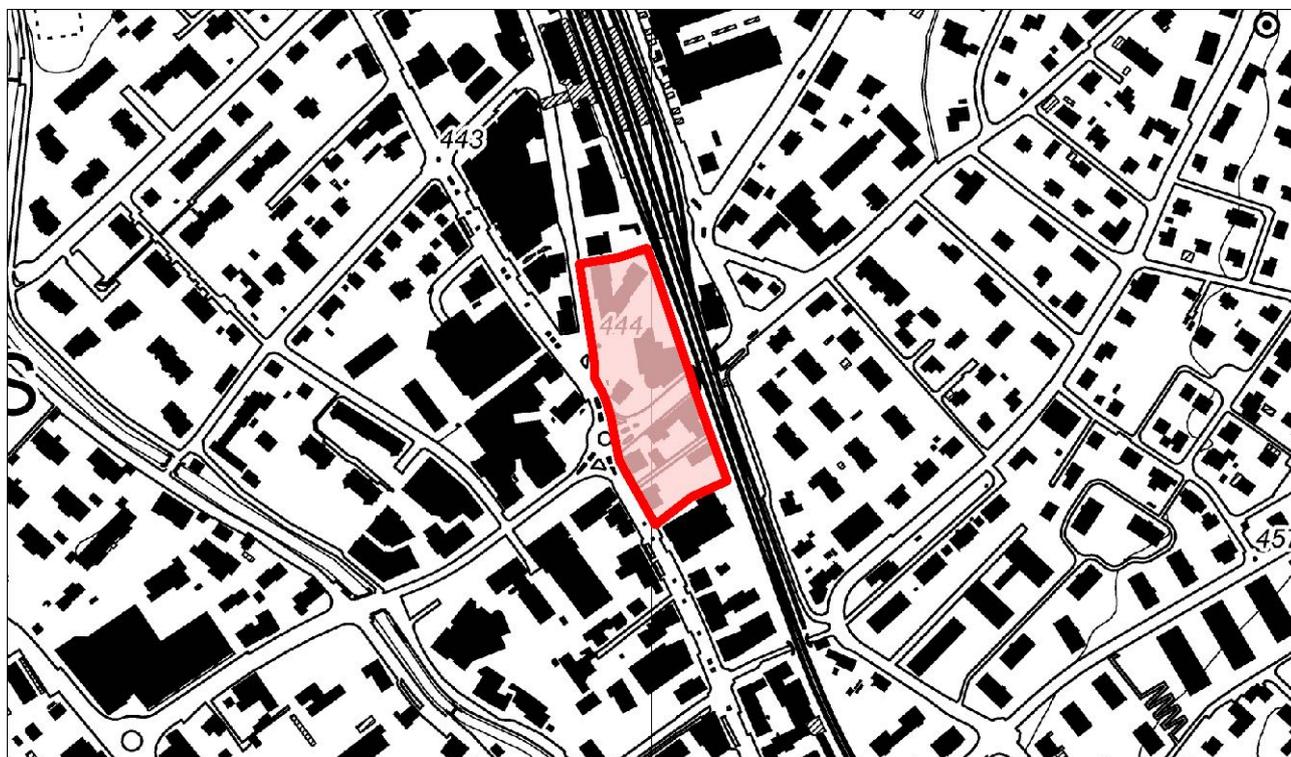
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE  
**0371.4.108**

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2021	Plan directeur urbanistique Lyss-Centre	Commune

### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2027	Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)	Commune
2029	Plan de quartier	Commune
2030	Demande de permis de construire	Commune

### Intervenants

Service responsable	Autres acteurs
Commune	

<b>Description de la mesure</b>	<p>La zone se trouve à proximité de la gare, sur l'axe urbain principal de la Hauptstrasse et de la Bielstrasse. Dans le plan directeur urbanistique Lyss-Centre, la zone est définie comme site pour une tour d'habitation avec fonction d'identification et d'orientation. Outre la fonction d'orientation, la tour d'habitation doit également assurer une densification ponctuelle à un endroit central avec une desserte optimale en transports publics. Le rez-de-chaussée aura une affectation à usage professionnel et sera aligné sur l'espace routier. La zone avant, à usage public, constitue une extension de l'épine dorsale urbaine et doit en conséquence être aménagée comme surface accessible au public.</p> <p>Il conviendra d'examiner le potentiel pour une densification de l'utilisation et une valorisation urbanistique dans une étude urbanistique. Les résultats serviront de base pour un plan de quartier.</p> <p>La mesure fait partie du site stratégique Lyss, gare (cf. rapport principal, chap. 7.4.5).</p> <p>Documents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan directeur urbanistique Lyss-Centre, 2021</li> </ul>			
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération		
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti		
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain		
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.		
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.		
	<b>Sécurité (CE 3)</b>			
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.		
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>	
	Coordination en cours	Non		
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolément concernées (ha)</b>	
	0,95	0	0	
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	100	68	250	100
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>	
	Usage mixte		Usage mixte	

**Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion**

NQTP	Niveau actuel selon la méthode ARE	Niveau visé selon la méthode ARE	Niveau actuel selon le canton de Berne	Niveau visé selon le canton de Berne
	A	A	B	B

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)** Capacités de circulation suffisantes

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Lyss, place du Marché aux bestiaux Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)

**BBS.U-PRD.01.21**

Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE  
**0371.4.111**

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



Étapes de planification et  
de financement achevées

Échéance

2021

Étape de planification/financement

Plan directeur urbanistique Lyss-Centre

Service responsable

Commune

Étapes de planification et  
de financement prévues

Échéance

2031

Étape de planification/financement

Étude préliminaire (concours, plan  
directeur, étude)

Service responsable

Commune

Intervenants

Service responsable

Commune

Autres acteurs

Description de la mesure

La place du Marché aux bestiaux et les constructions qui la jouxtent forment la limite spatiale du centre de Lyss où se concentrent les affectations au rayonnement régional

et où se trouvent des installations destinées à l'approvisionnement ainsi que des structures administratives.

Depuis le déplacement du centre d'entretien, plusieurs bâtiments sont vides. Aussi le site et la place présentent-ils un grand potentiel pour une réaffectation et un réaménagement.

Objectifs selon le plan directeur urbanistique Lyss-Centre :

- Accentuation sur le plan urbanistique et marquage de la place du Marché aux bestiaux comme limite de l'espace public par le biais d'un projet urbanistique intégral comprenant des bâtiments structurants et des espaces ouverts
- Tour d'habitation (max. 30 m) pour faire ressortir la place
- Promotion de méthodes de construction efficaces sur le plan énergétique et durables (société à 2000 watts) et prise en compte des aspects climatiques dans la planification des abords
- Valorisation de l'espace ouvert en une place urbaine à usage multiple : espace pour des possibilités d'affectation flexibles et surface libre appropriée pour la tenue de grandes manifestations (fête de village, concerts, cirque, etc.)
- Forte interaction entre les rez-de-chaussée et les espaces ouverts grâce à des affectations axées sur le public

Après une utilisation temporaire, il est prévu de mener une procédure concurrentielle d'assurance qualité en vue d'élaborer un projet urbanistique intégral pour les abords directs de la place du Marché aux bestiaux, avec les éléments suivants :

- Concept de construction et d'affectation pour la place du Marché aux bestiaux (y c. emplacement de la tour d'habitation)
- Aménagement de la place, agrandissement de la zone de rencontre
- Desserte et disposition des places de stationnement pour les usagers et usagères et pour les visiteurs et visiteuses
- Respect du patrimoine architectural historique

Sur cette base, la commune concrétisera l'aménagement de la place jusqu'à la réalisation, en procédant éventuellement par étapes et en coordonnant l'aménagement avec les projets de construction privés (cf. BBS.TIM-Val.10.01 Lyss, réaménagement de la place du Marché aux bestiaux).

Documents :

- Plan directeur urbanistique Lyss-Centre, 2021

#### Opportunité

##### Lien avec la vision d'ensemble

- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération

##### Lien avec le besoin d'action

- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti

##### Lien avec la stratégie sectorielle

- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain

#### Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité

##### Transports (CE 1)

La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.

##### Urbanisation (CE 2)

La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.

	<b>Sécurité (CE 3)</b>			
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.		
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>	
	Coordination réglée	Non		
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>	
	0,6	0	0	
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	0	13	45	20
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>	
	Stationnement		Habitation, usage mixte	
<b>Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion</b>				
<b>NQTP</b>	<b>Niveau actuel selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau visé selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau actuel selon le canton de Berne</b>	<b>Niveau visé selon le canton de Berne</b>
	A	A	C	C
<b>Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)</b>	Capacités de circulation suffisantes			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>				
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A_07</li> <li>- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025</li> <li>- Concepts et plans directeurs des communes</li> </ul>			

Mesure partielle Urbanisation

# Nidau, secteur de la gare / faubourg sud Mandat d'étude pour le secteur de la gare

**BBS.U-PRD.01.22**

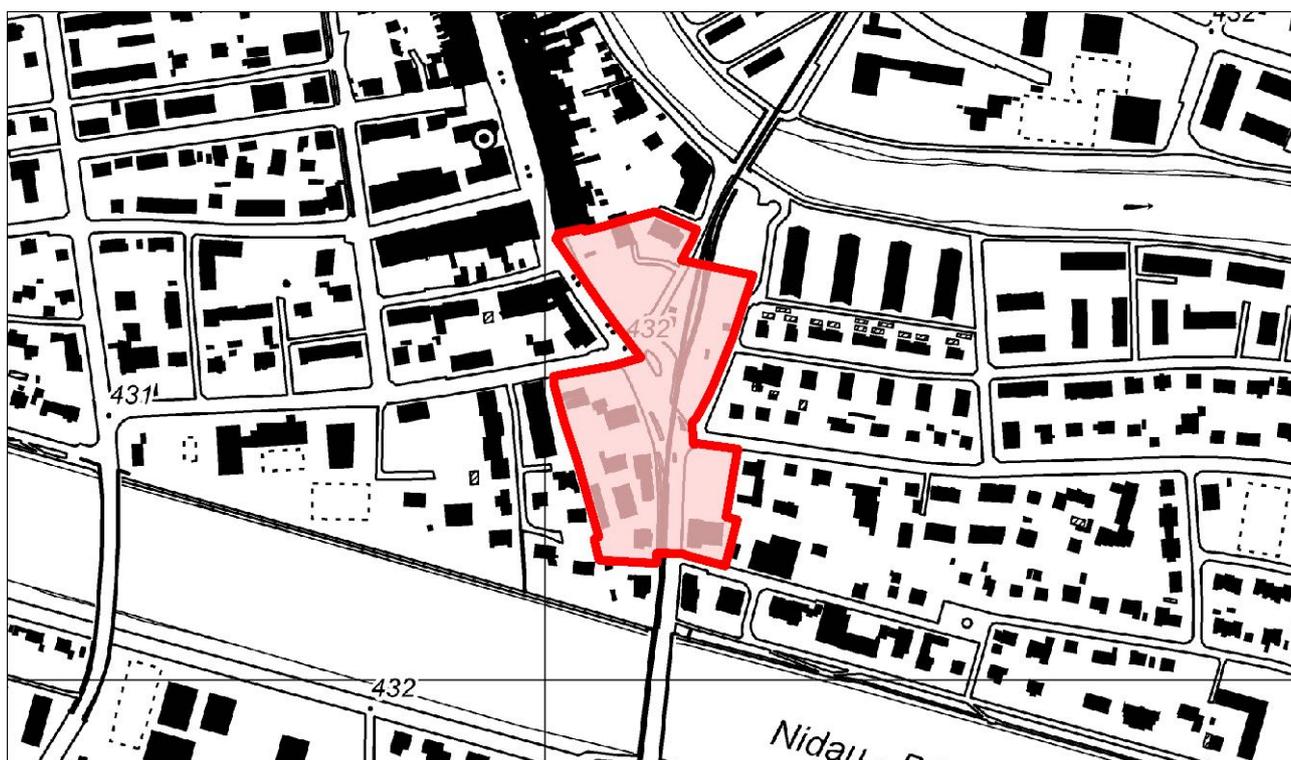
Horizon PA5

**Horizon A**

Ancien code ARE  
0371.4.112

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie



## Étapes de planification et de financement achevées

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2019	Conception directrice urbanistique de Nidau	Commune
2025	Zones avec obligation de planification	Commune

## Étapes de planification et de financement prévues

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2028	Mandat d'étude pour le secteur de la gare	Commune
2029	Plan de quartier du secteur de la gare	Commune

## Intervenants

Service responsable	Autres acteurs
Commune	Propriétaires fonciers

## Description de la mesure

Le périmètre de restructuration et de densification se situe à proximité directe de la gare de Nidau et comprend le secteur de la gare au nord de la route cantonale et le site du faubourg sud au sud de celle-ci.

La gare de Nidau assure une fonction essentielle d'interface de transport urbaine dans le cœur de l'agglomération et relie le trafic piétonnier et cycliste ainsi que les lignes de bus urbaines et régionales au RER.

Le secteur de la gare est attenant à la vieille ville et englobe les abords de la gare de Nidau, avec les bâtiments de la gare, la station de transformation, les voies et le parking sur la place de la bibliothèque. Le site est actuellement affecté en majeure partie aux infrastructures de transport. Un bâtiment commercial et d'habitation se trouve également dans le périmètre.

Le site occupe une place importante à la jonction entre l'interface de transport urbaine (gare) et le centre (vieille ville) de Nidau. Une première étape a déjà été réalisée avec la rénovation intégrale de la gare de Nidau. La deuxième étape est le réaménagement du site entre la gare et la vieille ville. Elle comprend des espaces ouverts publics de qualité ainsi qu'une nouvelle construction avec usage mixte, commerces de détail au rez-de-chaussée et parking public souterrain. Les objectifs et les conditions-cadres pour le développement du site ont été fixés dans une zone avec obligation de planification. La prochaine étape sera un mandat d'étude selon la norme SIA 142 et le plan de quartier à l'horizon A.

Le site du faubourg sud comprend plusieurs bâtiments d'habitation de deux ou trois étages avec bâtiments contigus et annexes à un étage. L'objectif est d'obtenir une zone bâtie dense de qualité avec usage mixte en tenant compte du bâti existant et en le développant. Le développement doit prendre en considération la nouvelle situation urbanistique autour de la gare de Nidau. Les objectifs et les conditions-cadres pour le développement du site ont été fixés dans une zone avec obligation de planification. La prochaine étape sera une procédure d'assurance qualité et le plan de quartier à l'horizon B.

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée	Non	

Secteur	Classement en zone à bâtir (ha)		Surfaces d'assolement concernées (ha)	
	Superficie (ha)			
	2	0		0
Habitant·e·s/emplois	Nombre actuel d'habitant·e·s	Nombre actuel d'emplois	Potentiel d'habitant·e·s visé	Potentiel d'emplois visé
	19	31	125	150
Type d'affectation	Actuel		Futur	
	Usage mixte		Usage mixte	

**Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion**

NQTP	Niveau actuel selon la méthode ARE	Niveau visé selon la méthode ARE	Niveau actuel selon le canton de Berne	Niveau visé selon le canton de Berne
		B	A	B

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)** Capacités de circulation suffisantes

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Lyss, site de la Hauptstrasse Réalisation

### BBS.U-PRD.01.25

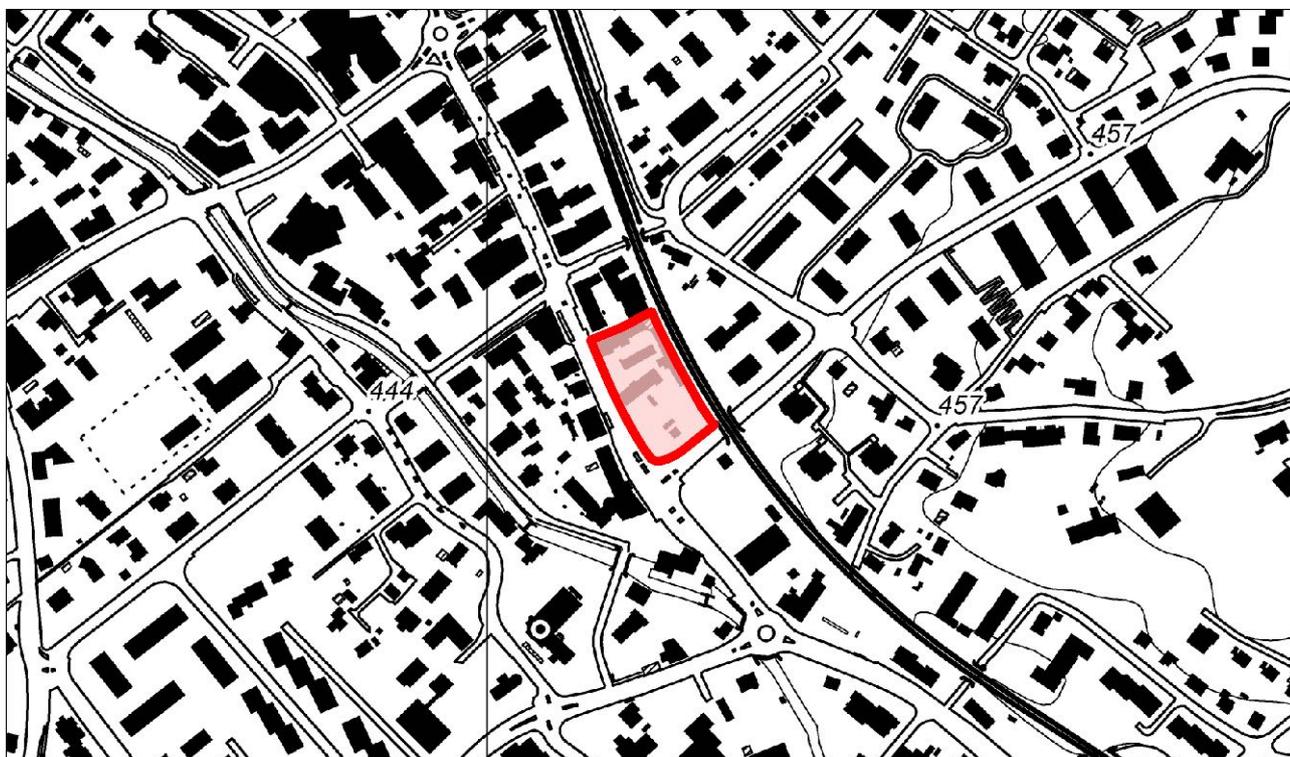
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE  
**0371.4.115**

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



#### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2021	Plan directeur urbanistique Lyss-Centre	Commune
2023	Procédure d'assurance qualité	Commune
2025	Plan de quartier	Commune

#### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2029	Réalisation	Commune

#### Intervenants

Service responsable	Autres acteurs
Commune	

**Description de la mesure** La zone le long de la Hauptstrasse fait la jonction entre le centre urbain de Lyss et le secteur historique plutôt villageois autour de l'ancien moulin. Le centre de Lyss, où se trouvent les installations destinées à l'approvisionnement pour les besoins quotidiens et la gare, est à distance de marche. En raison de leur situation entre la rue principale et le chemin de fer, les terrains sont exposés au bruit. La ligne ferroviaire engendre en outre des rayonnements non ionisants et présente un risque d'accident majeur. Le ruisseau Lyssbach à l'ouest de la Schulgasse constitue une zone de loisirs de proximité appréciée de la commune, qui est située aux abords directs du site en développement.

Selon le plan directeur urbanistique Lyss-Centre, le développement de la zone se fonde sur des constructions denses à usage mixte et une tour d'habitation (30 m) comme point phare sur le plan urbanistique. Pour garantir une architecture locale de grande qualité, un projet directeur a été élaboré dans le cadre d'une procédure d'assurance qualité et celui-ci sert de base pour le plan de quartier. Outre l'architecture, l'urbanisme et l'architecture paysagère, une grande attention a été portée aux thèmes liés au droit de l'environnement (bruit, accident majeur, espace réservé aux eaux).

La mise en œuvre du projet directeur crée les conditions requises pour une urbanisation interne appropriée dans le centre de Lyss. La densité d'utilisation est fortement augmentée par rapport à la réglementation fondamentale en vigueur et portée à un indice brut d'utilisation du sol de 2,35.

Documents :

- Plan directeur urbanistique Lyss-Centre, 2021

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération
--------------------	---------------------------------------	--

<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti
-------------------------------------	---

<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain
---	---

**Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité**

<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.
--------------------------	--

<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.
----------------------------	--

**Sécurité (CE 3)**

<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.
-----------------------------	---

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée	Non	

<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>
	0,45	0	0

Habitant·e·s/emplois	Nombre actuel d'habitant·e·s	Nombre actuel d'emplois	Potentiel d'habitant·e·s visé	Potentiel d'emplois visé
	10	24	90	40

Type d'affectation	Actuel	Futur
	Usage mixte	Usage mixte

**Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion**

NQTP	Niveau actuel selon la méthode ARE	Niveau visé selon la méthode ARE	Niveau actuel selon le canton de Berne	Niveau visé selon le canton de Berne
	B	B	C	C

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)**

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Bienne, Mühlematte Augmentation du degré d'utilisation / changement d'affectation

**BBS.U-PRD.01.26**

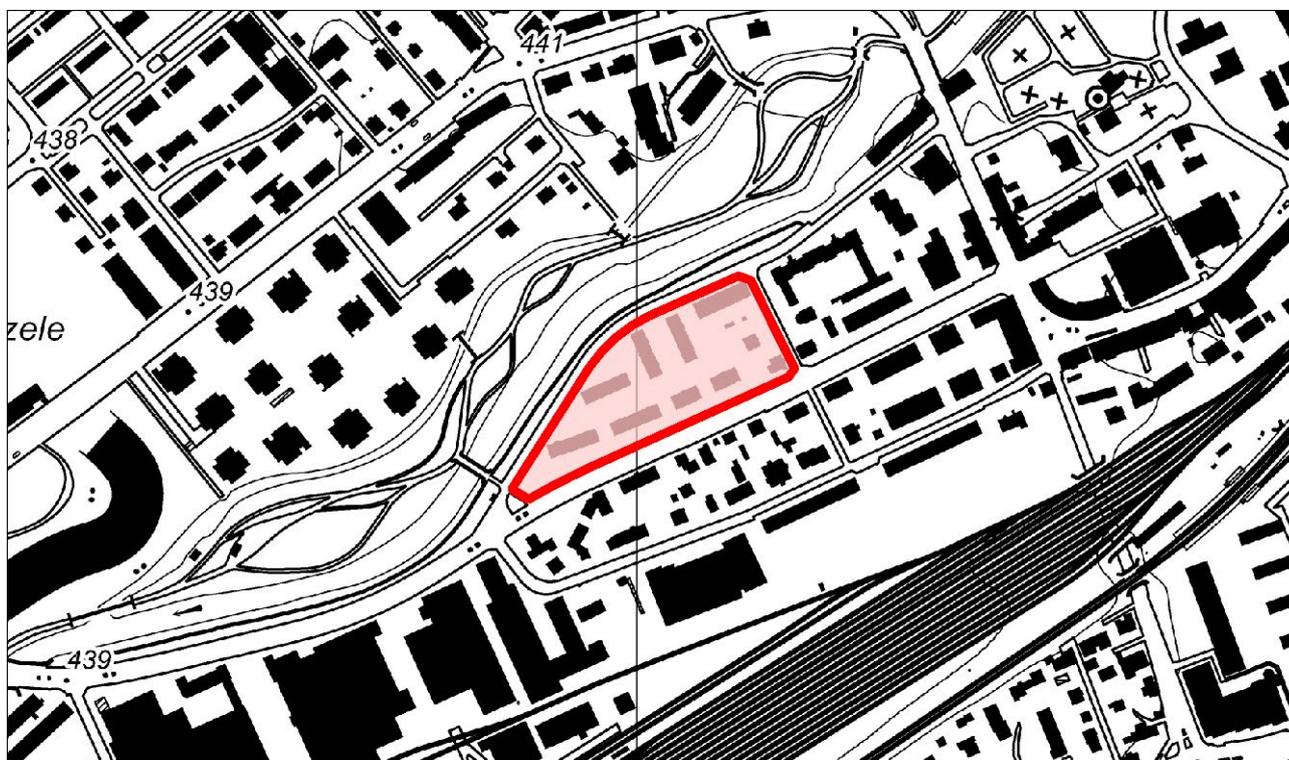
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



Étapes de planification et  
de financement achevées

Échéance

2023

Étape de planification/financement

Étude préliminaire (concours, plan  
directeur, étude)

Service responsable

Étapes de planification et  
de financement prévues

Échéance

2026

2028

2029

Étape de planification/financement

Augmentation du degré d'utilisation /  
changement d'affectation

Plan de quartier

Demande de permis de construire

Service responsable

Intervenants

Service responsable

Commune

Autres acteurs

Service archéologique

<b>Description de la mesure</b>	<p>Ce quartier à usage mixte largement résidentiel situé juste à côté de la zone de loisirs de proximité de l'Île-de-la-Suze doit être rénové et ponctuellement densifié.</p> <p>À la suite du projet de la coopérative d'habitation de remplacer les bâtiments construits à la fin des années 1940 par une cité résidentielle, une procédure d'assurance qualité a été lancée. L'idée est de parvenir à une plus grande utilisation et à une meilleure qualité de l'habitat et du milieu bâti. Le projet urbanistique élaboré prévoit une rangée ordonnée de bâtiments avec bande de propreté le long de la rue de Gottstatt, avec une séparation au niveau du chemin des Bouleaux. Les constructions s'ouvriront sur la Suze et le chemin de la Truite sera dans la majeure partie interdit aux transports individuels motorisés et au stationnement. De cette façon, un axe pour la mobilité douce sera également créé le long de la rive sud de la Suze. Une attention est en outre portée à la durabilité écologique et à l'acceptabilité sociale du développement du quartier avec liaison et perméabilité avec la zone de loisirs de proximité.</p> <p>Sur la base du projet, une modification partielle de la réglementation fondamentale en matière de construction sera élaborée dans les prochaines années pour le périmètre de la coopérative d'habitation.</p>		
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée	Non	
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>
	2,4	0	0
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>
	350	15	600
			100
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>
	Usage mixte		Usage mixte

**Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion**

NQTP	Niveau actuel selon la méthode ARE	Niveau visé selon la méthode ARE	Niveau actuel selon le canton de Berne	Niveau visé selon le canton de Berne
	A	A	B	B

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)**

**Lien avec d'autres mesures**

- Indications quantitatives / documents / divers**
- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
  - Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
  - Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Lyss, gare Plan de quartier

**BBS.U-PRD.01.27**

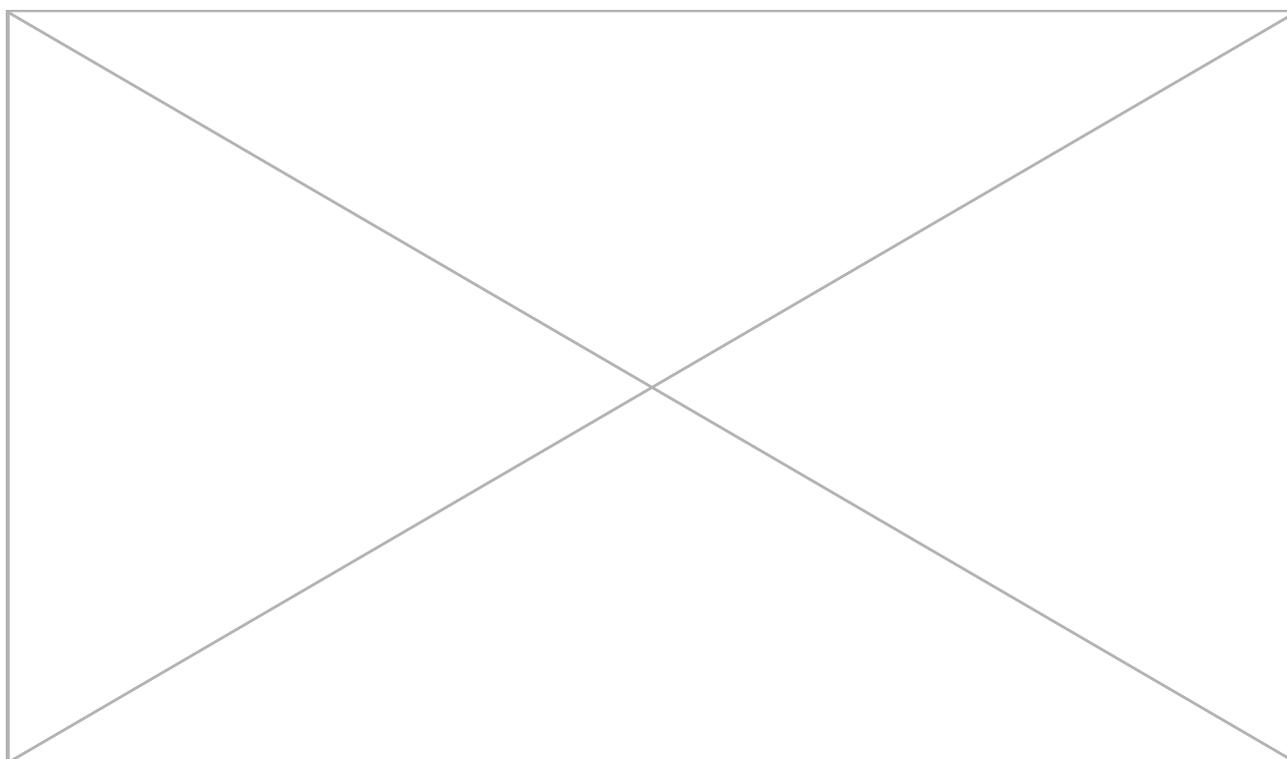
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2021	Plan directeur urbanistique Lyss-Centre	Commune
2025	Étude préliminaire	Commune

### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2028	Plan de quartier	Commune
2031	Réalisation	Particuliers

### Intervenants

Service responsable	Autres acteurs
Commune	Propriétaires fonciers

<b>Description de la mesure</b>	<p>La zone se situe au nord de la gare de Lyss et s'étend le long des voies. Elle n'est pas bâtie et sert, dans la partie sud, de parking Park+Ride. Le site fait partie du centre de Lyss où se concentrent les affectations au rayonnement régional et où se trouvent des installations destinées à l'approvisionnement ainsi que des structures administratives. La construction de deux tours d'habitation viendra accentuer le centre régional, des places et des espaces verts attrayants seront créés et la gare de Lyss se verra renforcer en tant que lieu de départ et interface de transport.</p> <p>Dans la partie nord du site, une construction solitaire de 12 étages pour usage mixte et utilisation publique du rez-de-chaussée est prévue. Dans une procédure d'expertise, un projet directeur a été élaboré et sert de base pour le plan de quartier. La réalisation aura lieu à l'horizon A.</p> <p>Dans la partie sud abritant le Park+Ride actuel, une construction est prévue le long des voies avec un bâtiment de tête (tour d'habitation) sur la place de la gare. Le rez-de-chaussée accueillera des utilisations axées sur le public. Le projet sera réalisé à l'horizon B et coordonné avec le réaménagement de la place de la gare (BBS.MC-Mu.03) et le nouveau passage sous-voies au nord de la gare (BBS.MD-A.06).</p>		
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée	Non	
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'asselement concernées (ha)</b>
	0		
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>
	0	0	125
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>

---

 Usage mixte
 

---

**Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion**

NQTP	Niveau actuel selon la méthode ARE	Niveau visé selon la méthode ARE	Niveau actuel selon le canton de Berne	Niveau visé selon le canton de Berne
	A	A	B	A

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)**

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Bienne, Mâche-Centre, partie sud Augmentation du degré d'utilisation / changement d'affectation

**BBS.U-PRD.01.28**

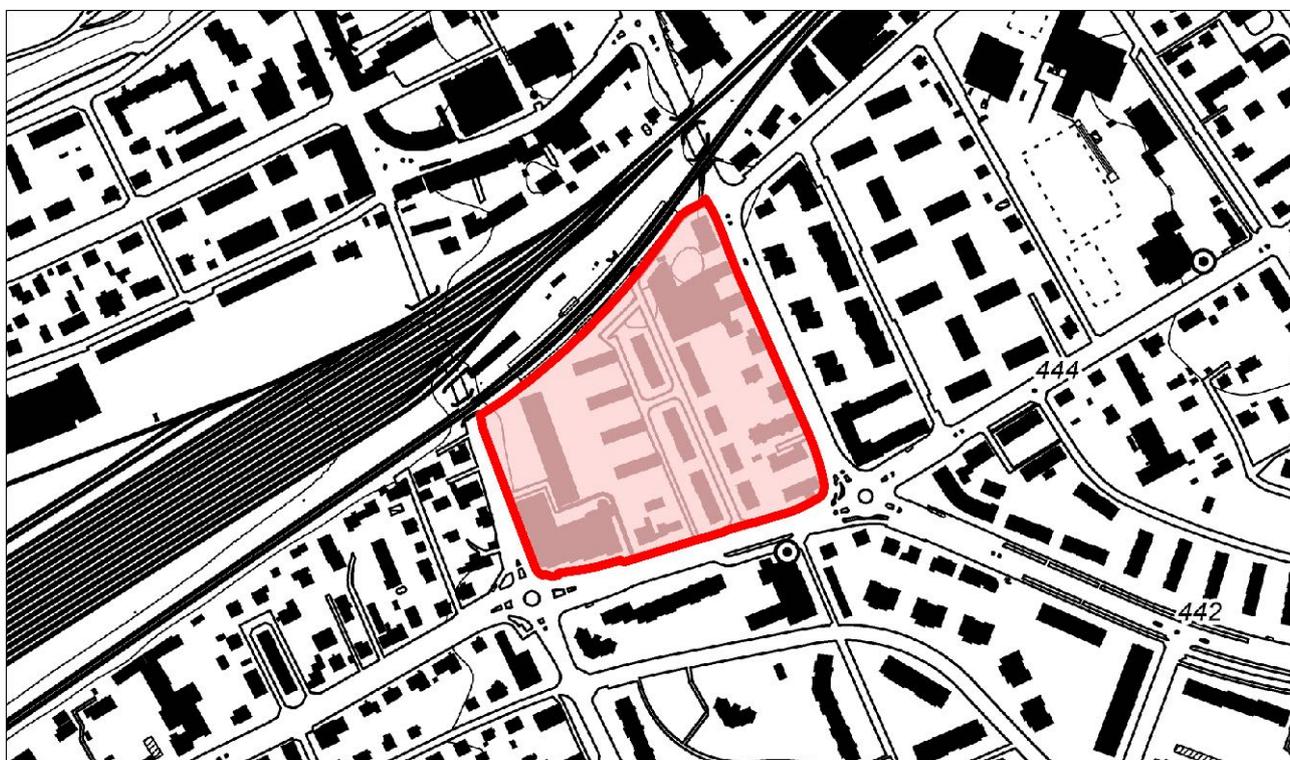
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2023	Planification test	
2025	Concept urbanistique	

### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2026	Augmentation du degré d'utilisation / changement d'affectation	
2028	Plan de quartier	
2029	Demande de permis de construire	

### Intervenants

Service responsable	Autres acteurs
Commune	

<b>Description de la mesure</b>	Cette zone à usage mixte largement résidentielle (elle comporte notamment deux lotissements coopératifs) doit être rénovée et densifiée. La gare contigüe de Mâche deviendra en outre un nœud de correspondance à l'avenir, raison pour laquelle une valorisation et une bonne perméabilité de la zone est visée au sud de la gare. Les qualités de l'espace extérieur seront également renforcées et le principe de ville éponge sera appliqué activement avec l'aménagement d'une place au niveau de la gare. La densification, les utilisations de rez-de-chaussée placées à des endroits stratégiques pour l'artisanat et le secteur tertiaire ainsi que la gestion de l'ISOS seront définies dans une modification partielle de la réglementation fondamentale et au moyen d'un plan de quartier exigé en partie.			
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération		
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti		
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain		
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.		
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.		
	<b>Sécurité (CE 3)</b>			
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.		
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>	
	Coordination réglée	Non		
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>	
	3,2	0	0	
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	441	20	900	200
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>	
	Usage mixte		Usage mixte	
<b>Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion</b>				
<b>NQTP</b>	<b>Niveau actuel selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau visé selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau actuel selon le canton de Berne</b>	<b>Niveau visé selon le canton de Berne</b>

---

A	A	B	B
---	---	---	---

---

**Répercussions sur le trafic  
(qualitatives/quantitatives)**

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives /  
documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Bienne, Beaumont Plan de quartier

**BBS.U-PRD.01.31**

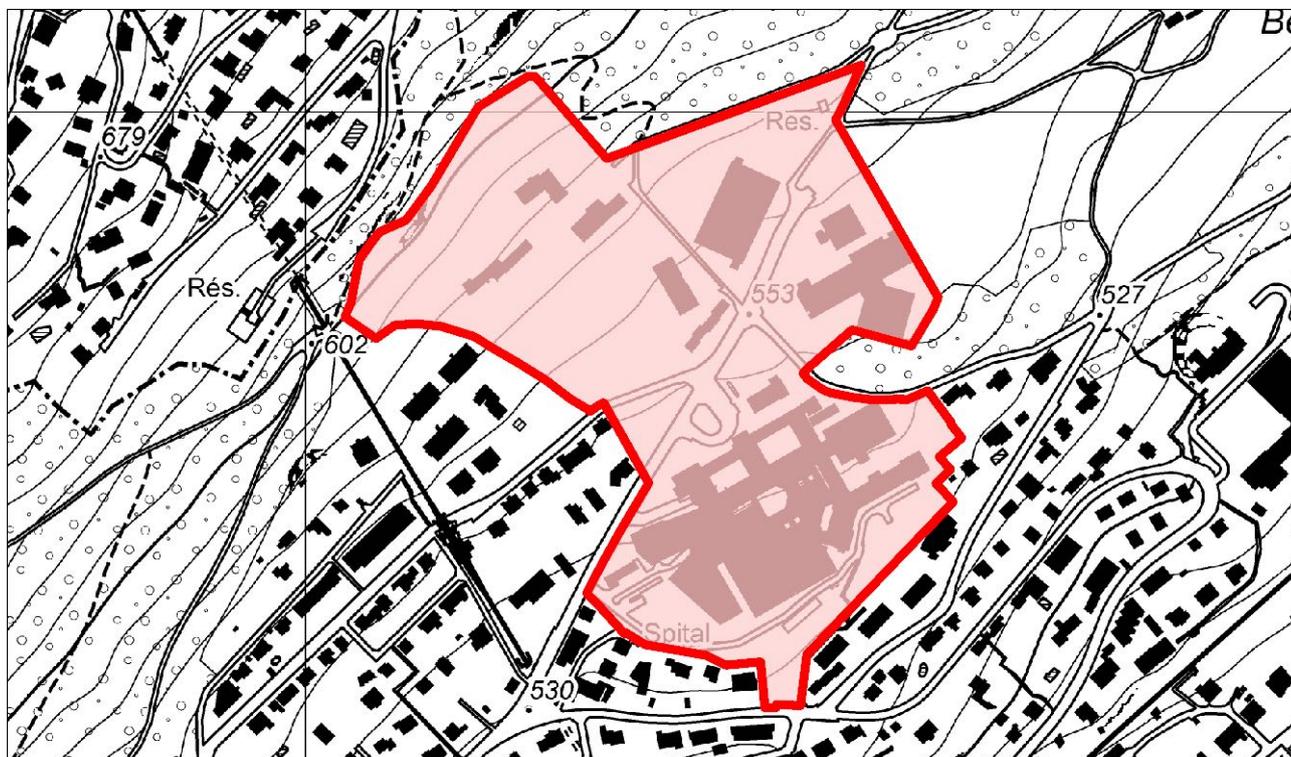
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance

2025

Étape de planification/financement

Étude préliminaire (concours, plan  
directeur, étude)

Service responsable

### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance

2031

2032

Étape de planification/financement

Plan de quartier

Demande de permis de construire

Service responsable

### Intervenants

Service responsable

Commune

Autres acteurs

<b>Description de la mesure</b>	À la suite du déplacement du centre hospitalier de Bienne à Brügg, cette zone de près de 9 ha devra être restructurée et réaffectée à long terme. Afin de déterminer le potentiel du site et de proposer une procédure adaptée pour soutenir son développement dans les prochaines années, une étude du potentiel est réalisée. L'étude identifie les affectations qui pourront être envisagées à l'avenir sur le site ainsi que les développements à prendre en considération. Les conditions générales pour un développement seront ensuite évaluées. Le but de la ville de Bienne est de transformer l'ancien site de l'hôpital en un élément urbain fonctionnel, qui apporte une plus-value au quartier voisin et se distingue sur le site même par une qualité exceptionnelle, que ce soit en matière d'urbanisme, de paysage, de desserte ou d'espace social.			
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération		
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti		
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain		
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.		
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.		
	<b>Sécurité (CE 3)</b>			
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.		
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>	
	Coordination réglée	Non		
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>	
	8,9	0	0	
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	28	4	Pas encore connu	Pas encore connu
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>	
	Hôpital régional		Habitation, usage mixte	
<b>Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion</b>				
<b>NQTP</b>	<b>Niveau actuel selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau visé selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau actuel selon le canton de Berne</b>	<b>Niveau visé selon le canton de Berne</b>
	B	B	B	B

**Répercussions sur le trafic  
(qualitatives/quantitatives)**

**Lien avec d'autres mesures**

- Indications quantitatives / documents / divers**
- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
  - Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
  - Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Lyss, Bödeli Plan de quartier

**BBS.U-PRD.01.33**

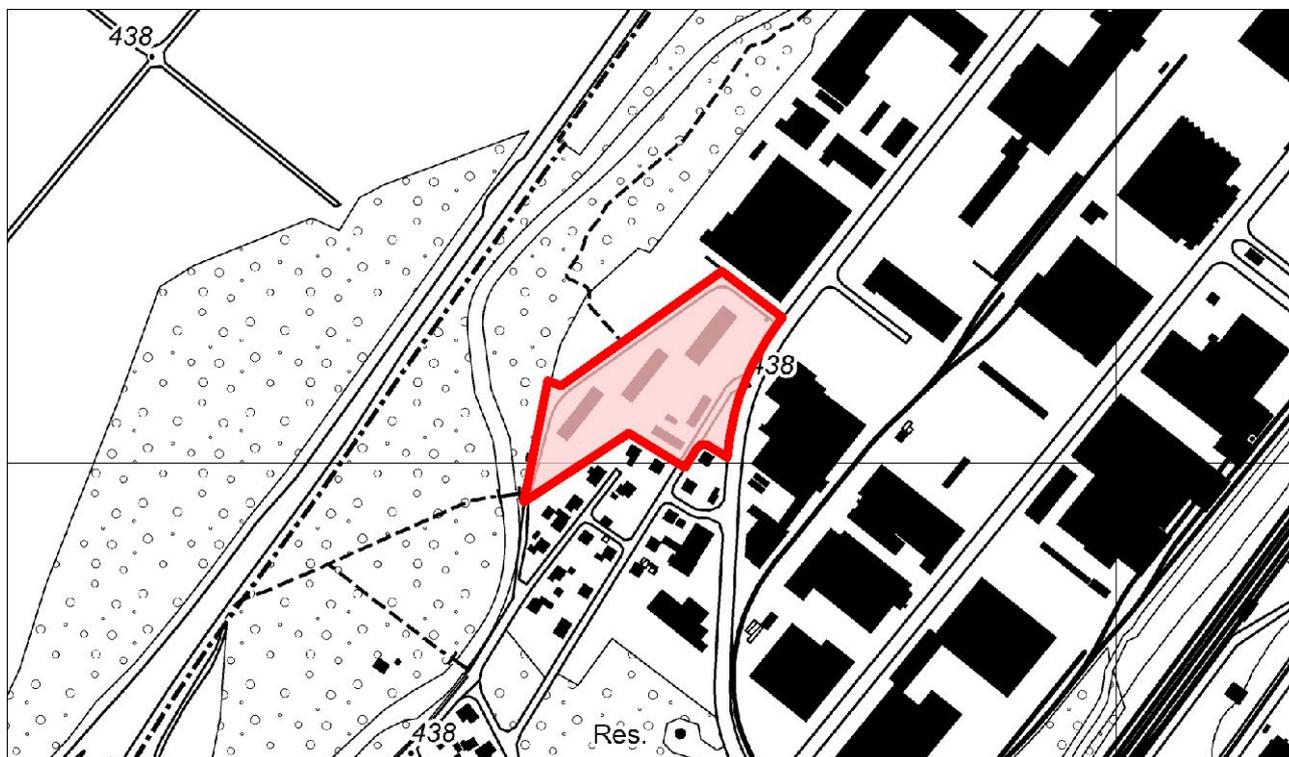
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2024	Étude de faisabilité	Commune

### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2028	Plan de quartier	Commune
2032	Réalisation	Commune

### Intervenants

Service responsable	Autres acteurs
Commune	

### Description de la mesure

Rénovation et densification de la zone résidentielle actuelle.  
Prochaine étape de planification : procédure d'assurance qualité

La description de la mesure sera précisée après l'examen préliminaire.

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération		
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti		
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain		
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.		
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.		
	<b>Sécurité (CE 3)</b>			
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.		
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>	
	Coordination en cours	Non		
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>	
	1,2	0	0	
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	81	4	180	20
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>	
	Habitation		Habitation	
<b>Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion</b>				
<b>NQTP</b>	<b>Niveau actuel selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau visé selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau actuel selon le canton de Berne</b>	<b>Niveau visé selon le canton de Berne</b>
	Aucun	C	Aucun	C
<b>Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)</b>	Amélioration de la desserte TP			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>				
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A_07			
	- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland			

(CRTU) 2025  
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Brügg, Marais-de-Brügg, zone de développement Ouest

### Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)

**BBS.U-PRD.01.34**

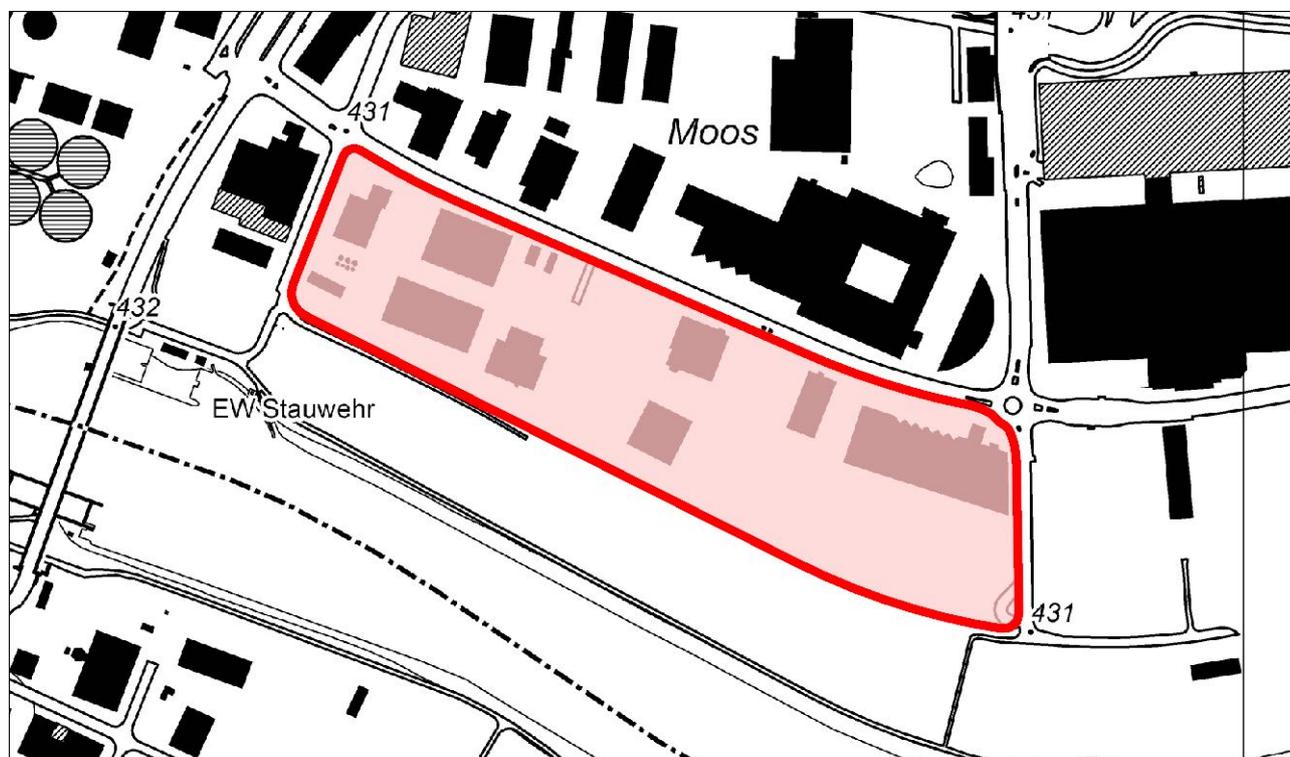
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



Étapes de planification et  
de financement achevées

Échéance

Étape de planification/financement

Service responsable

Étapes de planification et  
de financement prévues

Échéance

Étape de planification/financement

Service responsable

2029

Étude préliminaire (concours, plan  
directeur, étude)

Commune

2031

Augmentation du degré d'utilisation /  
changement d'affectation

Commune

Intervenants

**Service responsable**

**Autres acteurs**

Commune

Service archéologique

**Description de la mesure** Dans la perspective de l'implantation de l'hôpital régional, la commune de Brugg a adopté une stratégie pour le développement et la transformation du pôle régional d'activités Marais-de-Brugg.

- La partie nord le long de l'autoroute reste réservée à des affectations à usage professionnel et à des cellules commerciales.
- Dans la partie centrale, avec le futur hôpital régional, la zone de développement ouest sera ouverte à des habitations et à un usage mixte et le tissu bâti sera densifié.
- Au sud, le long du canal de Nidau-Büren, l'accent sera mis sur les loisirs, la détente et la nature avec le parc en bordure de rive et l'Erlenpark.

Les bases de planification pour l'augmentation du degré d'utilisation et le changement d'affectation de la zone de développement Ouest seront élaborées à l'horizon A.

La mesure fait partie du site stratégique Brugg, Marais-de-Brugg (cf. rapport principal, chap. 7.4.4).

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain

<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée	Non	

<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>
	6,2	0	0

<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	0	400	700	300

<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>	<b>Futur</b>
	Activités	Usage mixte

**Mention des conflits avec la législation sur la protection**

**de l'environnement et de leur gestion**

<b>NQTP</b>	<b>Niveau actuel selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau visé selon la méthode ARE</b>	<b>Niveau actuel selon le canton de Berne</b>	<b>Niveau visé selon le canton de Berne</b>
	C	B	C	B

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)**

**Lien avec d'autres mesures**

- Indications quantitatives / documents / divers**
- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
  - Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
  - Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Bienne, zone industrielle de la rue de Gottstatt

### Demande de permis de construire pour la première étape

**BBS.U-PRD.01.35**

Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



#### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance

2024

Étape de planification/financement

Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)

Service responsable

#### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance

2026

Étape de planification/financement

Demande de permis de construire pour la première étape

Service responsable

2027

Réalisation de la première étape

#### Intervenants

Service responsable

Autres acteurs

Commune

**Description de la mesure** La zone, majoritairement industrielle, sera transformée en un site urbain vivant à usage mixte. Une procédure d'assurance qualité a été menée en vue de définir les grands principes urbanistiques, et une conception directrice a été élaborée. Le territoire des CFF au sud des voies de garage a également été pris en compte. Comme il ne sera pas disponible avant un certain temps, seule la partie située au nord des voies de garage sera transformée.

En 2025, un mandat d'étude urbanistique est réalisé pour deux parcelles. La zone accueillera des logements locatifs, des affectations artisanales et tertiaires, des surfaces commerciales, des établissements de restauration et une école privée. La priorité est la définition du processus de transformation avec des utilisations temporaires sur plusieurs années sur les parcelles des CFF. Le mandat d'étude sera suivi de l'étude de projet et de l'exécution.

Les autres parcelles seront transformées à moyen ou long terme sur la base de la conception directrice.

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération		
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti		
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain		
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.		
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.		
	<b>Sécurité (CE 3)</b>			
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.		
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>	
	Coordination réglée			
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>	
	7,5	0	0	
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	30	500	350	450
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>		<b>Futur</b>	
	Usage mixte		Usage mixte	

**Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion**

NQTP	Niveau actuel selon la méthode ARE	Niveau visé selon la méthode ARE	Niveau actuel selon le canton de Berne	Niveau visé selon le canton de Berne
	A	A	B	B

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)**

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Bienne, Gurzelen, site de l'ancien stade de football Plan de quartier

### BBS.U-PRD.01.02

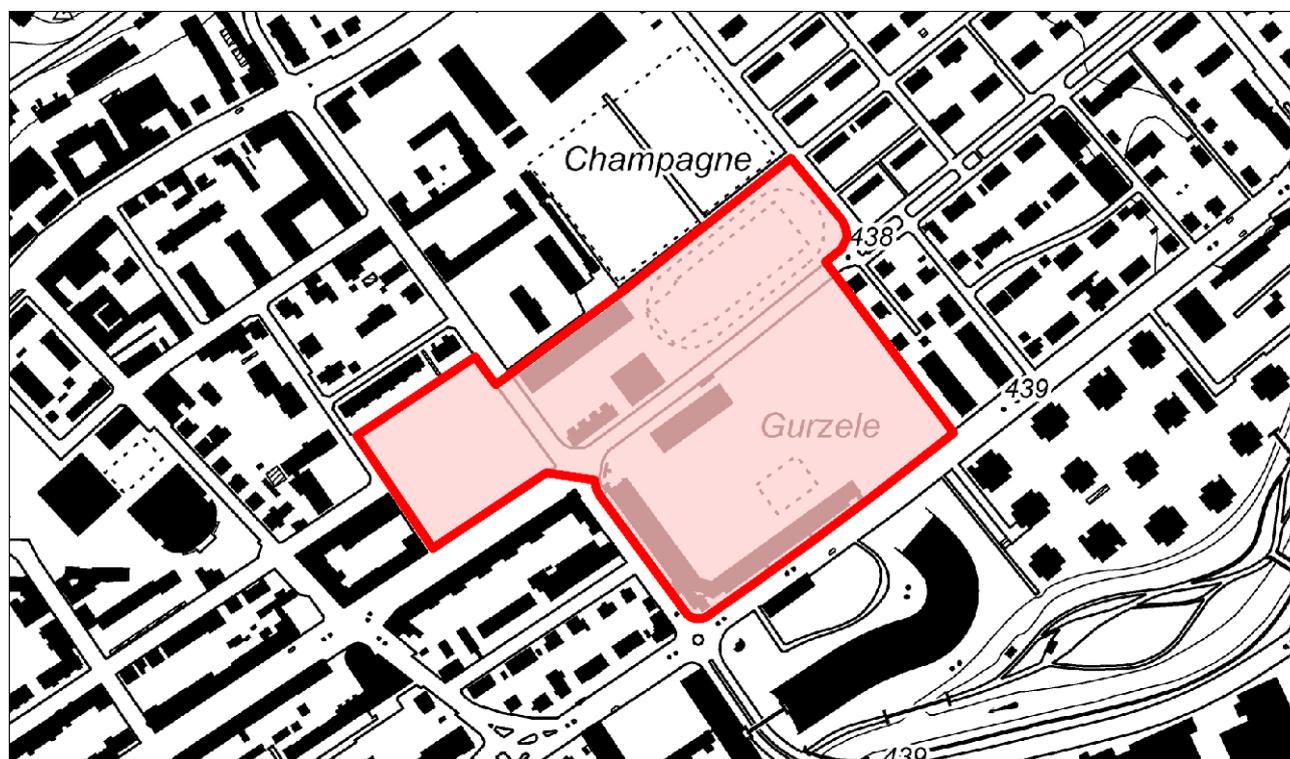
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération B**

Ancien code ARE  
**0371.4.092**

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



#### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2014	Concours d'urbanisme	
2019	Changement d'affectation / augmentation du degré d'utilisation	

#### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
2032	Plan de quartier	
2033	Demande de permis de construire	
2034	Réalisation	

#### Intervenants

Service responsable	Autres acteurs
Commune	

<b>Description de la mesure</b>	<p>Le site de la Gurzelen appartient entièrement à la ville de Bienne. Cette dernière le cédera à différents maîtres d'ouvrage d'utilité publique dans la législation sur les constructions. Elle a ainsi la possibilité d'assurer un développement de qualité pour ce site et de promouvoir la construction de logements d'utilité publique.</p> <p>Sur la base d'un concours d'urbanisme, la ville de Bienne a élaboré un programme de développement pour l'ensemble du site. Ce programme est axé sur la construction de logements d'utilité publique et l'aménagement d'espaces publics de qualité. En 2019, la réglementation fondamentale en matière de construction a été adaptée. Le programme de développement est progressivement mis en œuvre.</p> <p>Toutes les activités footballistiques au stade de la Gurzelen ont cessé à l'été 2016. Depuis 2017, le site est utilisé à titre temporaire par l'association Terrain Gurzelen et est un lieu animé dans le quartier.</p> <p>À moyen terme, l'ancien stade de football accueillera un lotissement de qualité construit par des coopératives de construction et d'habitation, une place publique ainsi que l'extension du complexe scolaire de la Champagne.</p> <p>La réaffectation est en cours et se déroule par étapes. Au niveau de la place de la Gurzelen (à l'ouest de la rue du Faucon), un espace coopératif de logements et de bâtiments non résidentiels se développe depuis 2024. L'accent est mis sur des bâtiments adaptés au changement climatique, des formes d'habitat favorisant l'esprit communautaire et des logements coopératifs abordables pour les familles.</p> <p>La zone au nord de l'allée de la Champagne est destinée à l'agrandissement du complexe scolaire. Dans une prochaine étape, un plan de quartier sera élaboré pour le terrain de l'ancien stade (horizon A). La réalisation est prévue à l'horizon B.</p> <p>L'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti sera soutenue par le réaménagement des espaces routiers (BBS.TIM-Val.13.09).</p>		
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée	Oui	Coordination réglée

Secteur	Classement en zone à bâtir (ha)		Surfaces d'assolement concernées (ha)	
	Superficie (ha)			
	5,5	0		0
Habitant·e·s/emplois	Nombre actuel d'habitant·e·s	Nombre actuel d'emplois	Potentiel d'habitant·e·s visé	Potentiel d'emplois visé
	0	33	665	310
Type d'affectation	Actuel		Futur	
	Utilisation temporaire		Habitation	

**Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion**

NQTP	Niveau actuel selon la méthode ARE	Niveau visé selon la méthode ARE	Niveau actuel selon le canton de Berne	Niveau visé selon le canton de Berne
		A	A	B

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)**

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Bienne, chemin Isabelle Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)

**BBS.U-PRD.01.06**

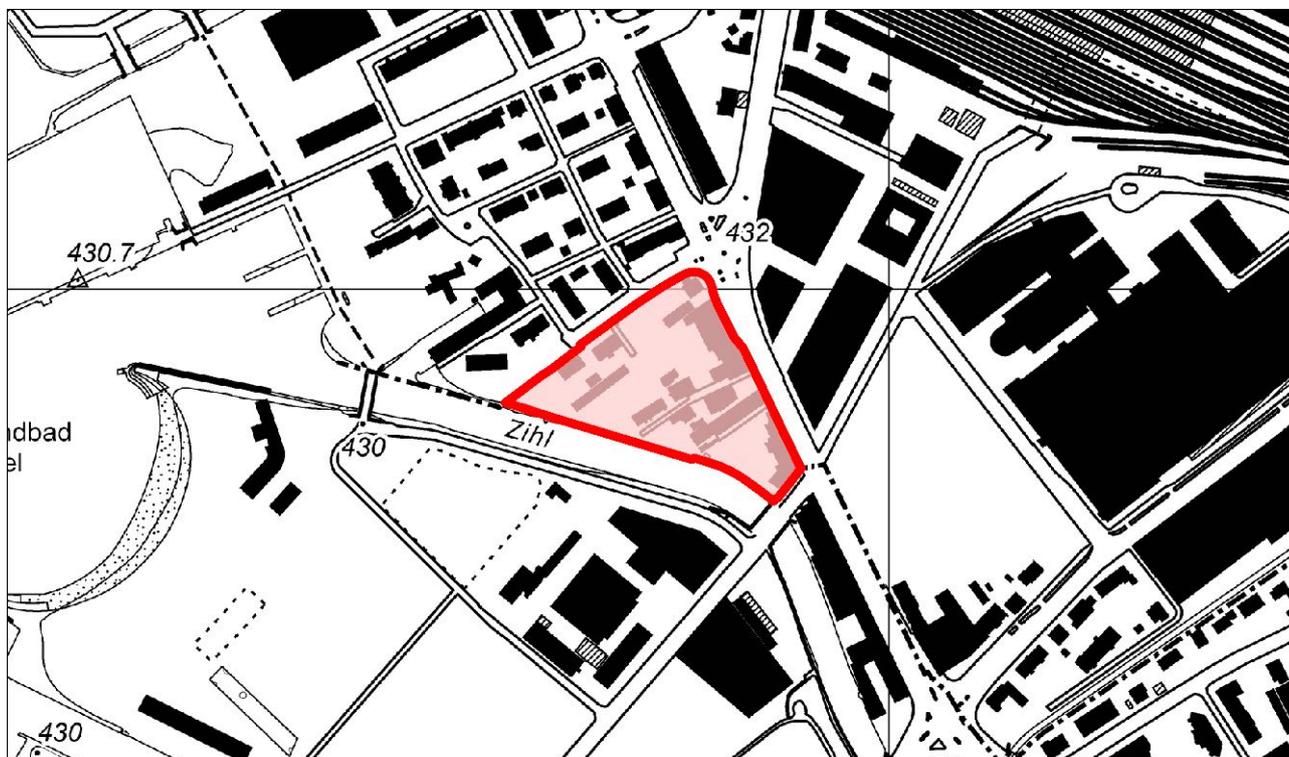
Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération B**

Ancien code ARE  
**0371.4.096**

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance  
2024

Étape de planification/financement  
Plan de quartier partiel Chemin des  
Pêcheurs

Service responsable

### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance  
2032  
2033  
2035  
2035

Étape de planification/financement  
Étude préliminaire (concours, plan  
directeur, étude)  
Augmentation du degré d'utilisation /  
changement d'affectation  
Plan de quartier  
Demande de permis de construire

Service responsable

Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
	Commune		
<b>Description de la mesure</b>	<p>La zone est contiguë à l'axe urbain reliant le centre-ville biennois via la gare de Bienne au lac et à la ville de Nidau. Au carrefour de la Dr.Schneider-Strasse et de la rue d'Aarberg, l'espace public se verra conférer un degré d'urbanisation très élevé. Un nœud de correspondance avec accès à la gare est également envisagé. À court terme, la place Jean-Jacques-Rousseau sera par ailleurs réaménagée. Pour celle-ci, un plan de quartier partiel avec une modification mineure a déjà été élaboré dans le périmètre et il ne présente aucune contradiction avec les objectifs de densification de l'utilisation définis dans le projet de 4<sup>e</sup> génération. Le plan de quartier existant sera à son tour adapté à cet objectif. Une rénovation et une valorisation urbanistiques et la réalisation d'un chemin de rive le long de la Thielle seront ainsi définies. D'ici à 2031, une étude urbanistique sera réalisée en tenant compte de la planification « Rue de Caractères ». L'objectif est d'améliorer la mise en réseau et l'accessibilité ainsi que la qualité de séjour sur les places et aux nœuds de correspondance.</p> <p>Documents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Concept d'affectation du secteur de la gare, 2024</li> </ul>		
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée	Non	
<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>
	1,4	0	0
<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>
	93	40	260
			<b>Potentiel d'emplois visé</b>
			110
<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>	<b>Futur</b>	

---

 Habitation
 

---



---

 Habitation
 

---

**Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion**

NQTP	Niveau actuel selon la méthode ARE	Niveau visé selon la méthode ARE	Niveau actuel selon le canton de Berne	Niveau visé selon le canton de Berne
	A	A	A/B	A/B

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)**

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

Mesure partielle Urbanisation

## Bienne, ancien gare de Mâche Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)

### BBS.U-PRD.01.10

Horizon PA5

**Prestations  
assumées  
entièrement par  
l'agglomération B**

Ancien code ARE  
**0371.4.100**

Catégorie de mesures  
**Urbanisation**

Sous-catégorie  
**Périmètre de restructuration**



Étapes de planification et  
de financement achevées

Échéance

Étape de planification/financement

Service responsable

Étapes de planification et  
de financement prévues

Échéance

Étape de planification/financement

Service responsable

2032

Étude préliminaire (concours, plan directeur, étude)

2034

Augmentation du degré d'utilisation / changement d'affectation

2036

Plan de quartier

2037

Demande de permis de construire

Intervenants

Service responsable

Autres acteurs

Commune

**Description de la mesure** 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. Un mandat d'étude urbanistique sera lancé dans le but de réaliser un nouveau quartier avec un usage mixte et de l'espace pour accueillir du petit artisanat local. Il s'agira également de profiter de l'occasion pour examiner les développements possibles pour les parties du site ferroviaire qui ne sont plus utilisées. La passerelle déjà existante au-dessus des voies relie la zone de loisirs de proximité au sud et le périmètre de restructuration en cours de transformation à la partie sud de la rue Jakob, qu'elle valorise. La qualité de séjour sera améliorée. Il est prévu d'examiner dans le mandat d'étude urbanistique les affectations qui ont le potentiel de valoriser les sites environnants tout en renforçant l'identité du lieu.

**Opportunité**

<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces urbains fortement densifiés de grande qualité dans le cœur d'agglomération
---------------------------------------	--

<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Renforcer l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti et repousser les extensions du milieu bâti
-------------------------------------	---

<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Permettre une densification de grande valeur pour l'habitat et l'artisanat dans l'espace urbain
---	---

**Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité**

<b>Transports (CE 1)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, renforce le système des transports publics et améliore la répartition modale.
--------------------------	--

<b>Urbanisation (CE 2)</b>	La concentration d'habitations et de lieux de travail dans le milieu bâti existant, sur des sites bien desservis par les transports publics, favorise l'urbanisation vers l'intérieur.
----------------------------	--

<b>Sécurité (CE 3)</b>	
------------------------	--

<b>Environnement (CE 4)</b>	La densification de l'utilisation permet une meilleure utilisation des infrastructures existantes, réduit l'occupation des surfaces et diminue la pression urbaine sur les espaces naturels et paysagers.
-----------------------------	---

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée	Oui	Coordination réglée

<b>Secteur</b>	<b>Superficie (ha)</b>	<b>Classement en zone à bâtir (ha)</b>	<b>Surfaces d'assolement concernées (ha)</b>
	2,9	0	0

<b>Habitant·e·s/emplois</b>	<b>Nombre actuel d'habitant·e·s</b>	<b>Nombre actuel d'emplois</b>	<b>Potentiel d'habitant·e·s visé</b>	<b>Potentiel d'emplois visé</b>
	9	32	300	50

<b>Type d'affectation</b>	<b>Actuel</b>	<b>Futur</b>
	Utilisation temporaire	Usage mixte

**Mention des conflits avec la législation sur la protection de l'environnement et de leur gestion**

NQTP	Niveau actuel selon la méthode ARE	Niveau visé selon la méthode ARE	Niveau actuel selon le canton de Berne	Niveau visé selon le canton de Berne
	A/B	A	B/C	B

**Répercussions sur le trafic (qualitatives/quantitatives)** Capacités de circulation suffisantes

**Lien avec d'autres mesures**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Plan directeur 2030 du canton de Berne, mesure A\_07
- Conception régionale des transports et de l'urbanisation Bienne-Seeland (CRTU) 2025
- Concepts et plans directeurs des communes

## **6 Mesures d'infrastructure de transport**

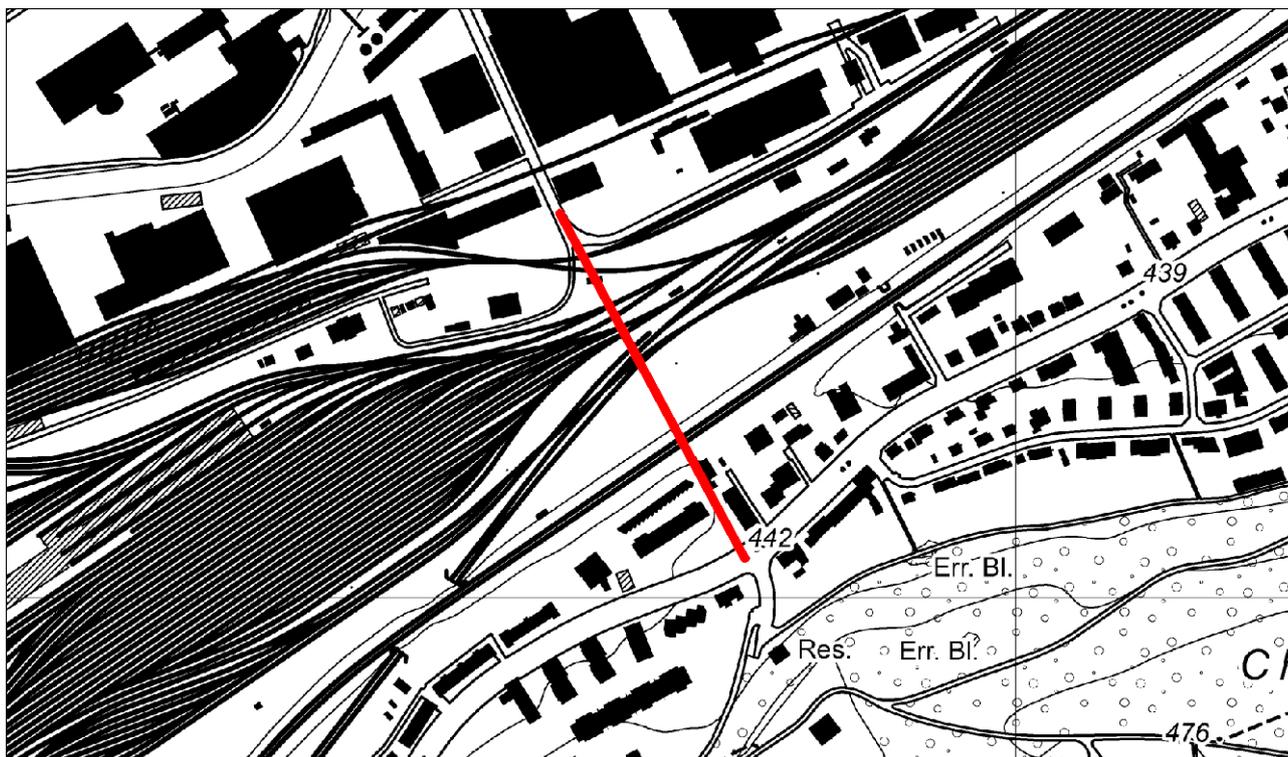
## Mesure individuelle Transports

# Bienne, traversée de la gare de marchandises (passerelle reliant la rue de Gottstatt et la rue de Mâche)

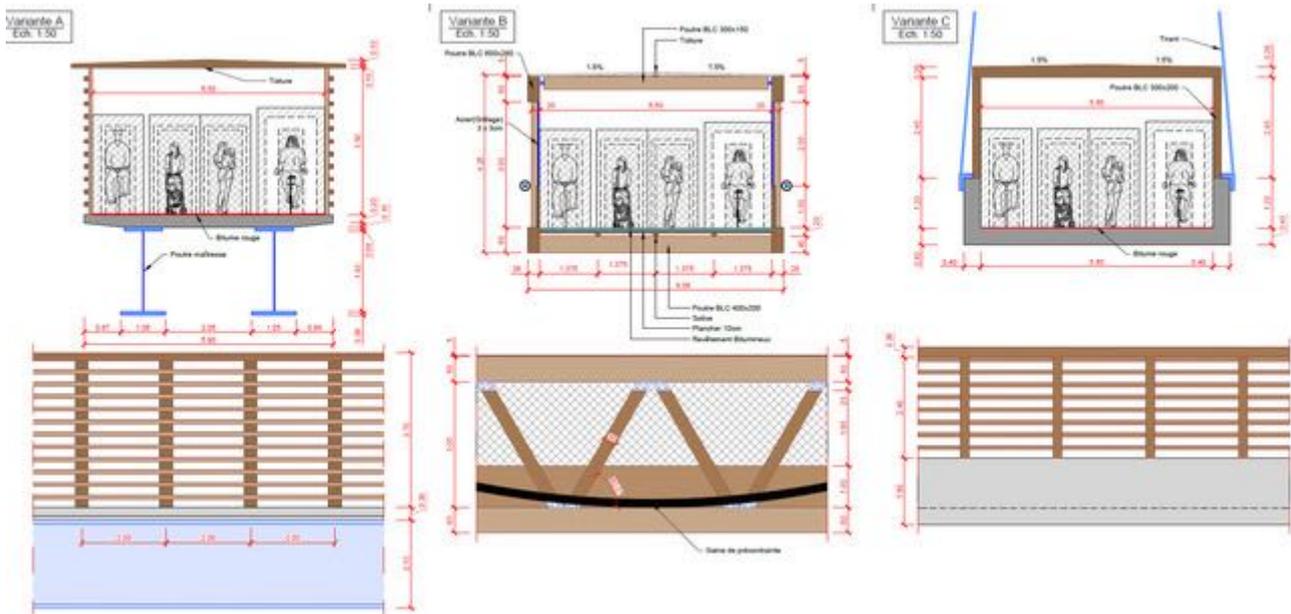
### BBS.MD-A.04

Horizon PA5

### Horizon B

Ancien code ARE  
0371.3.023Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**Sous-catégorie  
**5.1 Mesure individuelle Mobilité douce**

Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		Propriétaires fonciers, CFF, OPC-AIC
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux		Mise en service
	15,00	01.01.2035		31.12.2036
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			



**Description de la mesure** La création d'une nouvelle traversée (passerelle) pour la mobilité douce comblera la lacune du réseau n° 84 selon le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. La séparation de la mobilité piétonne et du trafic cycliste est envisagée. Des ascenseurs sont en outre prévus pour les personnes qui se déplacent à pied.

Les installations de voies de la gare de marchandises de Bienne ont un effet de coupure important pour la mobilité douce. Il n'existe aucune possibilité de les traverser sur une distance de plus de 1,5 kilomètre. Les cyclistes et les personnes piétonnes qui souhaitent se déplacer entre la partie nord de la ville (Boujean, Champagne, Gurzelen) et les quartiers sud (Geyisried, Mâche, Madretsch, Tilleuls) doivent faire de grands détours et emprunter des routes très fréquentées. Cette liaison présente par conséquent un très grand attrait pour la mobilité douce.

**Faisabilité** -

**État de la planification** 2

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
----------	------------------------------------	---------------------

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
31.12.2026	Étude	Commune
31.12.2030	Avant-projet	Commune
01.01.2034	Décision de financement	Commune
01.06.2034	Approbation des plans / permis de construire	Commune
01.01.2035	Début des travaux	Commune
31.12.2036	Mise en service	Commune

**Opportunité**

**Lien avec la vision d'ensemble**

- Réseau continu de voies cyclables directes, sûres et attrayantes
- Part accrue du trafic cycliste dans le trafic global

	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Comblent les lacunes du réseau en milieu urbain et remédier aux points faibles	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exploiter le potentiel cyclable avec un itinéraire direct et de confort combiné répondant aux besoins des deux catégories</li> <li>- Liaisons structurantes du paysage entre les espaces verts et les espaces ouverts</li> <li>- Accroître la perméabilité dans l'espace urbain et offrir des trajets aussi directs et courts que possible vers les lieux de destination importants</li> </ul>	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Amélioration des conditions et renforcement de la mobilité douce	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Amélioration de l'accessibilité de lieux de destination importants et év. soutien de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité subjective du trafic	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Amélioration de la part modale de la mobilité douce	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination en cours		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures</b> - Mesure Urbanisation : Bienne, zone industrielle de la rue de Gottstatt, mandat d'étude (BBS.U-PRD.01.35)			
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du canton de Berne, version remaniée de 2023 (lacune du réseau n° 84)</li> <li>- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021</li> <li>- Plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, 2023 (mesure 40)</li> </ul>			

## Mesure individuelle Transports

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

### BBS.MD-A.05

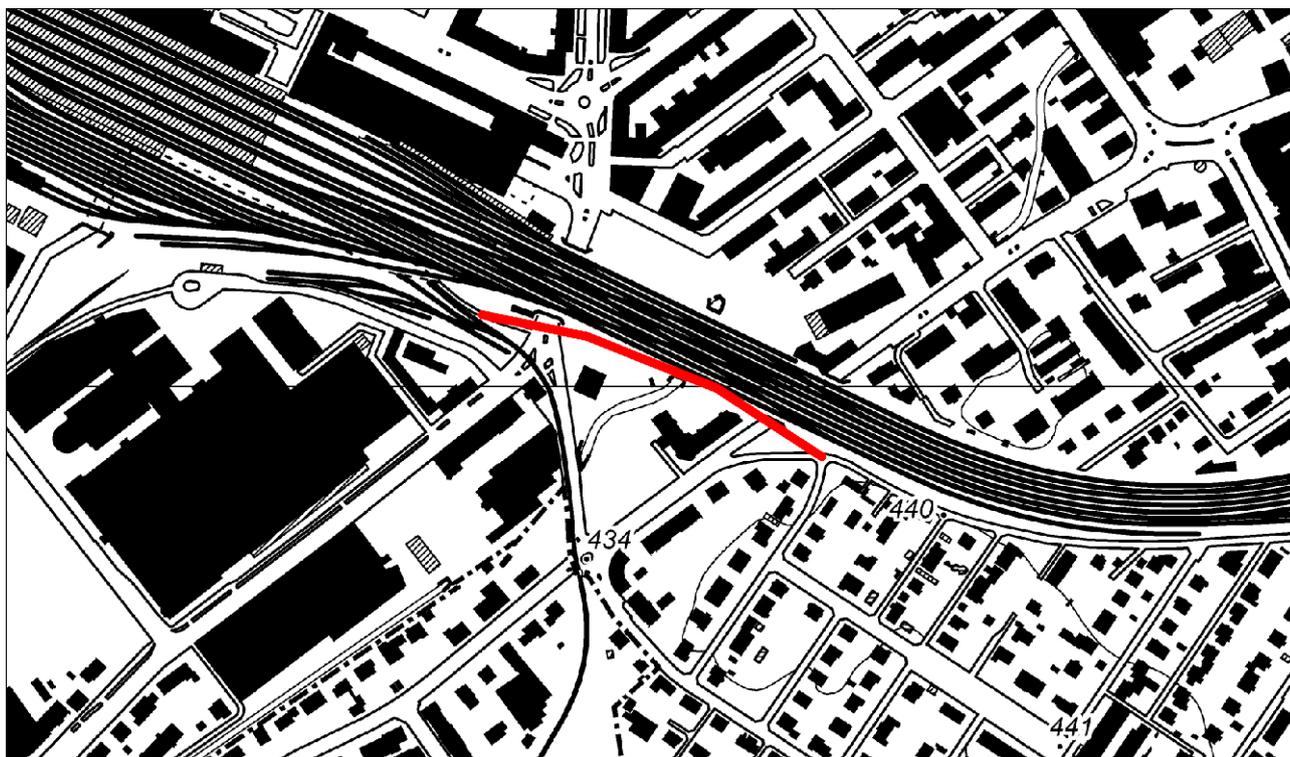
Horizon PA5

### Horizon B

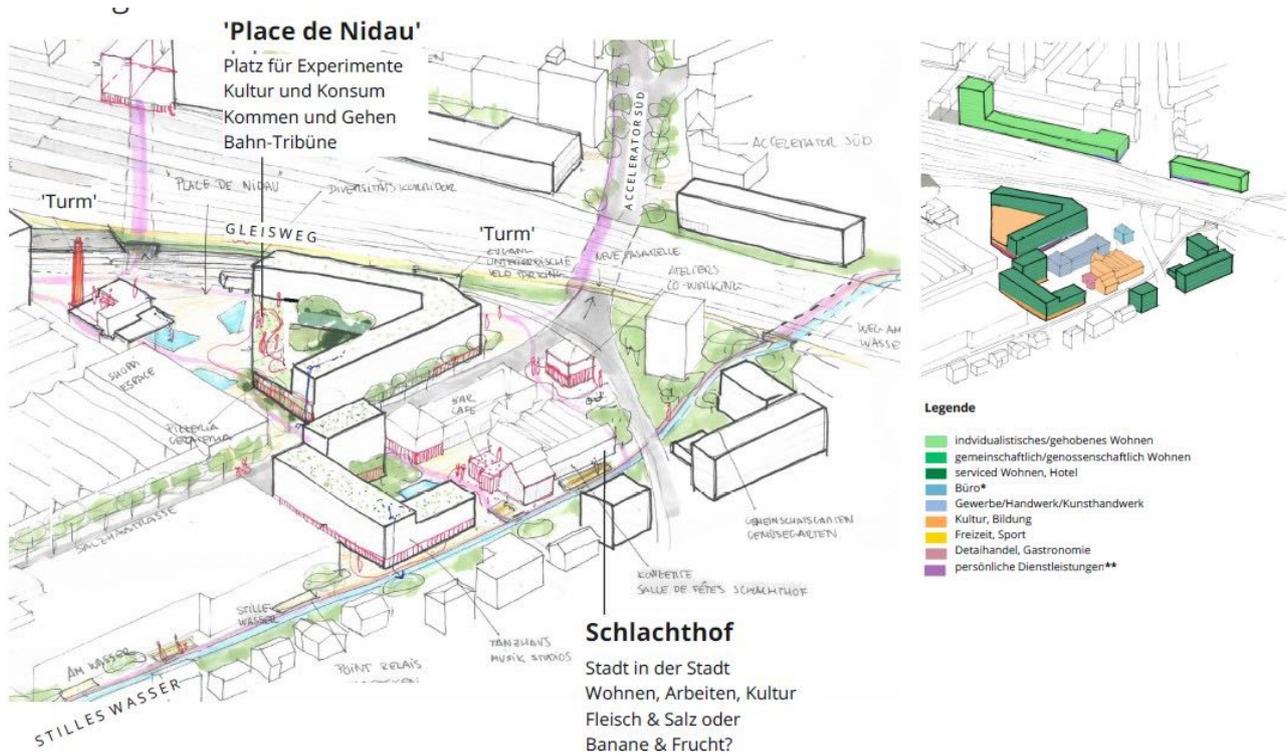
Ancien code ARE  
0371.4.035

Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**5.1 Mesure individuelle Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		Service archéologique, propriétaires fonciers, CFF, OPC-AIC
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	9,50	01.01.2035	31.12.2036	
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>			



**Description de la mesure**

Création d'une nouvelle passerelle dédiée à la mobilité douce au-dessus de la rue Alfred-Aebi et de la rue de Morat (liaison entre le chemin du Champ-du-Moulin et la gare de Bienne).

La liaison est-ouest au sud de la ligne ferroviaire est très importante pour l'accès à la gare de Bienne. À l'heure actuelle, les personnes piétonnes et cyclistes ne disposent pas d'un itinéraire continu et doivent faire un détour. La création d'une passerelle pour la mobilité douce au-dessus de la rue Alfred-Aebi et de la rue de Morat permettra de combler la lacune du réseau n° 85 selon le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. On disposera ainsi d'une liaison plate continue au sud des voies ferrées depuis les rives du lac jusqu'au pôle d'activités de Brügg en passant par la gare de Bienne. La combinaison de cette mesure avec l'élimination du point faible au niveau du passage sous-voies CFF à la route de Brügg (BBS.MD-A.07) permet de créer une voie cyclable sûre entre Nidau et le pôle d'activités du PDE Champs-de-Boujean.

**Faisabilité**

-

**État de la planification**

1

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
01.01.2024	Étude	Commune

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
01.01.2034	Décision de financement	Commune
01.06.2034	Approbation des plans / permis de construire	Commune
01.01.2035	Début des travaux	Commune
31.12.2036	Mise en service	Commune

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau continu de voies cyclables directes, sûres et attrayantes</li> <li>- Part accrue du trafic cycliste dans le trafic global</li> </ul>	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les interfaces de transport de Bienne et Lyss</li> <li>- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires</li> <li>- Comblar les lacunes du réseau en milieu urbain et remédier aux points faibles</li> </ul>	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Itinéraire de confort pour cyclistes ayant d'importants besoins en confort et en sécurité</li> <li>- Accroître la perméabilité dans l'espace urbain et offrir des trajets aussi directs et courts que possible vers les lieux de destination importants</li> <li>- Renforcer les interfaces de transport</li> </ul>	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcement de la mobilité douce et de l'intermodalité</li> <li>- Amélioration de l'accès aux transports publics et de l'accessibilité de la gare</li> </ul>	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de l'accessibilité de la gare</li> </ul>	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de la sécurité subjective du trafic</li> </ul>	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la part modale de la mobilité douce</li> </ul>	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination en cours		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures -</b>			
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du canton de Berne, version remaniée de 2023 (lacune du réseau n° 84)</li> <li>- Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021</li> <li>- Plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, 2023 (mesures 6, 7 et 8)</li> </ul>		

## Mesure individuelle Transports

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

### BBS.MD-A.06

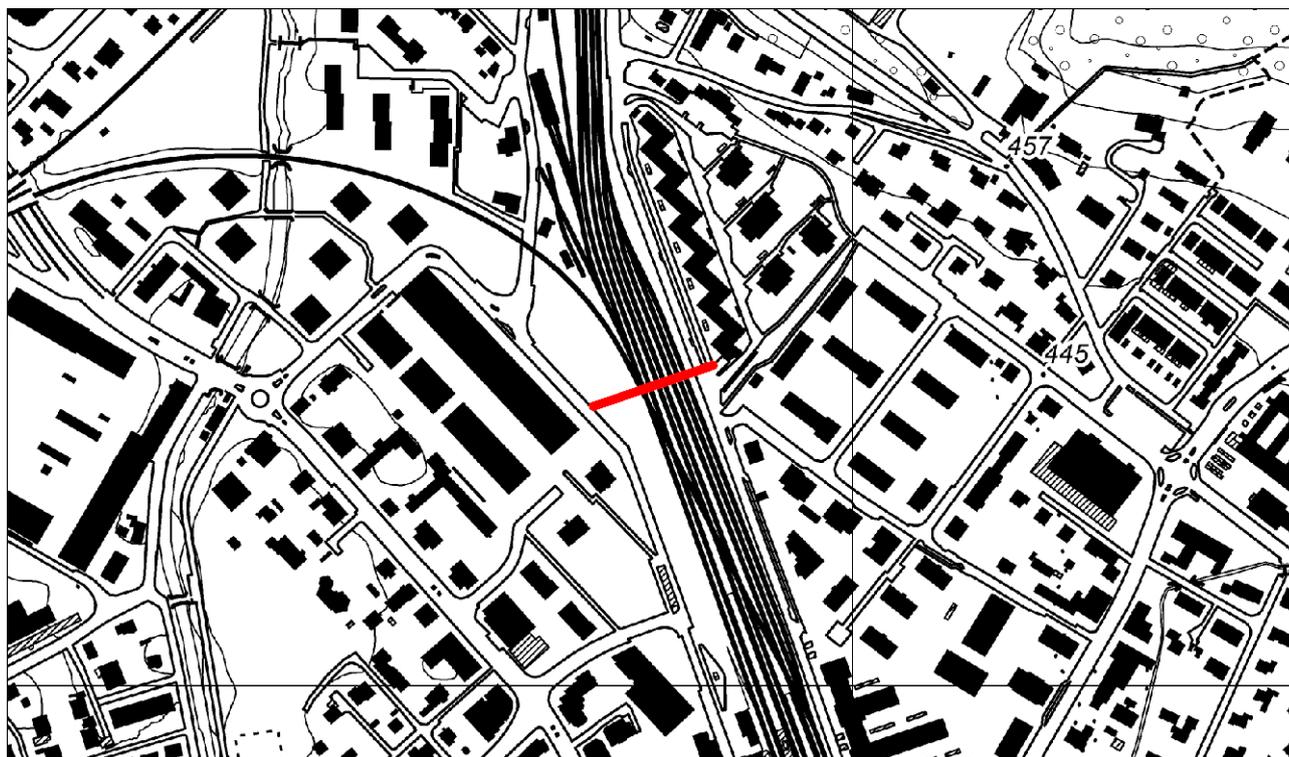
Horizon PA5

### Horizon B

Ancien code ARE  
0371.4.036

Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**5.1 Mesure individuelle Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		CFF
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux		Mise en service
	8,00	01.01.2032		31.12.2032
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			
	-			



**Description de la mesure** Création d'un nouveau passage sous-voies au nord du passage actuel afin d'améliorer la perméabilité entre le centre / la place de la gare et les quartiers situés du côté est et de relier les quais à la gare routière. Réduction de l'effet de coupure de la ligne de chemin de fer. Il s'agit de la part communale dans le passage sous-voies prévu par les CFF dans le cadre de leur étude sur le développement de l'infrastructure de la gare de Lyss.  
La mesure fait partie du site stratégique Lyss, gare (cf. rapport principal, chap. 7.4.5).

**Faisabilité** -

**État de la planification** 1

Étapes de planification et de financement achevées	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	31.12.2025	Étude	Commune

Étapes de planification et de financement prévues	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	01.06.2030	Décision de financement	Commune
	31.12.2030	Approbation des plans / permis de construire	Commune
	01.01.2032	Début des travaux	Commune
	31.12.2032	Mise en service	Commune

**Opportunité**

<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau continu de voies cyclables directes, sûres et attrayantes</li> <li>- Part accrue du trafic cycliste dans le trafic global</li> </ul>
---------------------------------------	--

<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les interfaces de transport de Bienne et Lyss</li> <li>- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires</li> </ul>
-------------------------------------	---

		- Comblent les lacunes du réseau en milieu urbain et remédier aux points faibles	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Renforcer les interfaces de transport - Accroître la perméabilité et offrir des trajets courts et directs vers les lieux de destination importants - Renforcer les centres urbains - Axer l'aménagement sur la coexistence de l'ensemble des usagères et usagers	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Renforcement de la mobilité douce et de l'intermodalité - Amélioration de l'accès aux transports publics et de l'accessibilité de la gare - Amélioration du fonctionnement du système de transport global pour l'ensemble des usagères et usagers	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Amélioration de l'accessibilité de la gare et du centre de Lyss et soutien de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité subjective et objective du trafic	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Amélioration de la part modale de la mobilité douce	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination en cours		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>	- Coordination avec les autres projets de construction au sein du PDE (en particulier, périmètre de restructuration et de densification BBS.U-PRD.01.17 Lyss Bahnhofstrasse, gare routière, chantier CFF avec bâtiment de services / P+R Bahnhofstrasse). - Le raccordement / l'adaptation des quais fait partie d'un projet devant être planifié en même temps par les CFF et réalisé en collaboration avec ces derniers. - Le concept urbanistique de la mesure BBS.MC-Mu.03 Lyss, réaménagement de la place de la gare sert de base pour le traitement du projet.		
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	- CFF, étude de développement de l'infrastructure - Commune de Lyss, plan directeur urbanistique du centre-ville de Lyss, 2021 - Commune de Lyss, plan directeur Transports de Lyss, 2012		

Mesure individuelle Transports

## Brügg, passerelle pour personnes piétonnes et cyclistes enjambant le canal de Nidau-Büren

**BBS.MD-A.10**

Horizon PA5

**Horizon B**

Ancien code ARE

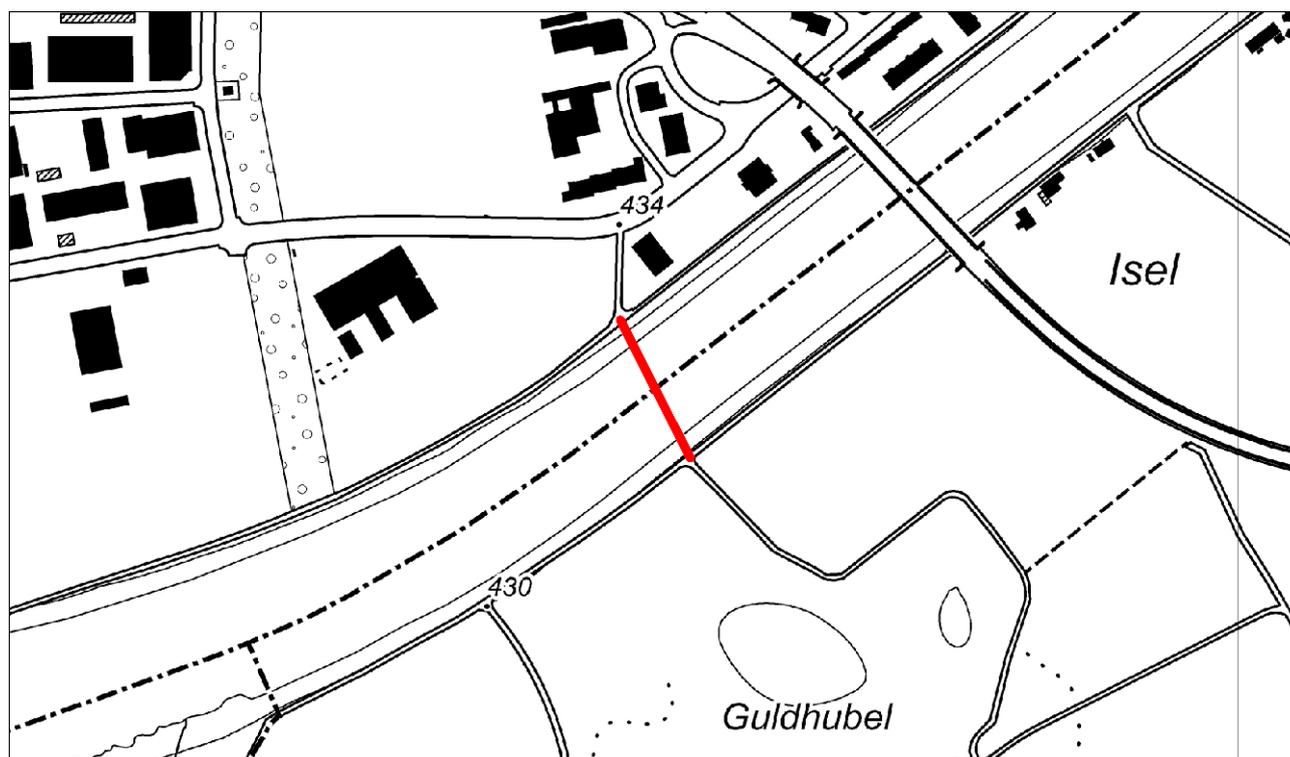
**0371.4.038**

Catégorie de mesures

**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie

**5.1 Mesure individuelle Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
		OPC-AIC III	Service archéologique, commune
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	6,60	01.01.2032	31.12.2033
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p> <p>-</p>		



**Description de la mesure** Construction d'une passerelle d'une centaine de mètres destinée au trafic piétonnier et cycliste au-dessus du canal de Nidau-Büren. La passerelle fait partie de la voie express cyclable Bienne-Lyss. Elle améliore l'accessibilité du pôle d'activités Marais-de-Brügg hébergeant le nouvel hôpital régional pour le trafic cycliste et relie les espaces de détente des deux côtés du canal.

Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : voie express cyclable avec un standard d'aménagement élevé (rapide, directe et sûre) comme alternative aux TIM et aux TP, sur des axes de l'agglomération disposant d'un fort potentiel cyclable pour le trafic pendulaire.

La mesure fait partie du site stratégique Brügg, Marais-de-Brügg (cf. rapport principal, chap. 7.4.4).

**Faisabilité** -

**État de la planification** 1

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
20.05.2020	Étude	OPC-AIC III

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
01.01.2031	Décision de financement	OPC-AIC III
01.06.2031	Approbation des plans / permis de construire	OPC-AIC III
01.01.2032	Début des travaux	OPC-AIC III
31.12.2033	Mise en service	OPC-AIC III

**Opportunité**

**Lien avec la vision d'ensemble**

- Réseau continu de voies cyclables directes, sûres et attrayantes
- Part accrue du trafic cycliste dans le trafic global

	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Comblent les lacunes du réseau sur les axes de l'agglomération et remédier aux points faibles	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Voie express cyclable intercommunale avec un standard d'aménagement élevé, qui fait office d'itinéraire direct et de confort combiné - Accroître la perméabilité et offrir des trajets directs et courts vers les lieux de destination importants	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Renforcement de la mobilité douce, suppression de la lacune du réseau	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Amélioration de l'accessibilité de lieux de destination importants et de la qualité des espaces publics - Soutien de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité subjective du trafic	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Amélioration de la part modale de la mobilité douce	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination en cours		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
Env. 1500 m <sup>2</sup>			
<b>Impact sur l'environnement</b>			
La rampe de la passerelle jouxte une zone de protection du paysage ainsi qu'un objet archéologique protégé. La planification détaillée, notamment de la jonction avec les voies cyclables et les chemins pédestres, devra présenter des solutions à ce sujet.			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>			
- BBS.MD-A.20.02 Voie express cyclable Lyss–Bienne, tronçon Aegerten - BBS.MD-A.09 (code ARE 0371.4.037) Lacune du réseau Traversée de la T6 - BBS.P-EV.03 (code ARE 0371.4.84/85/86) Brügg, parc en bordure de rive / Erlenpark			
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>			
- Office des ponts et chaussées du canton de Berne, étude de corridor Itinéraire cyclable prioritaire Lyss–Bienne, 2022 - Commune de Brügg / Centre hospitalier Bienne SA, étude de faisabilité Concept de desserte et d'espace ouvert pour la construction du centre hospitalier de Bienne à Brügg (2020) - Plan sectoriel pour le trafic cycliste du canton de Berne (version remaniée de 2023) - Plan du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021			

Mesure individuelle Transports

**Voie cyclable Bienne Beaumont-Évilard**

**BBS.MD-A.14**

Horizon PA5

**Horizon A**

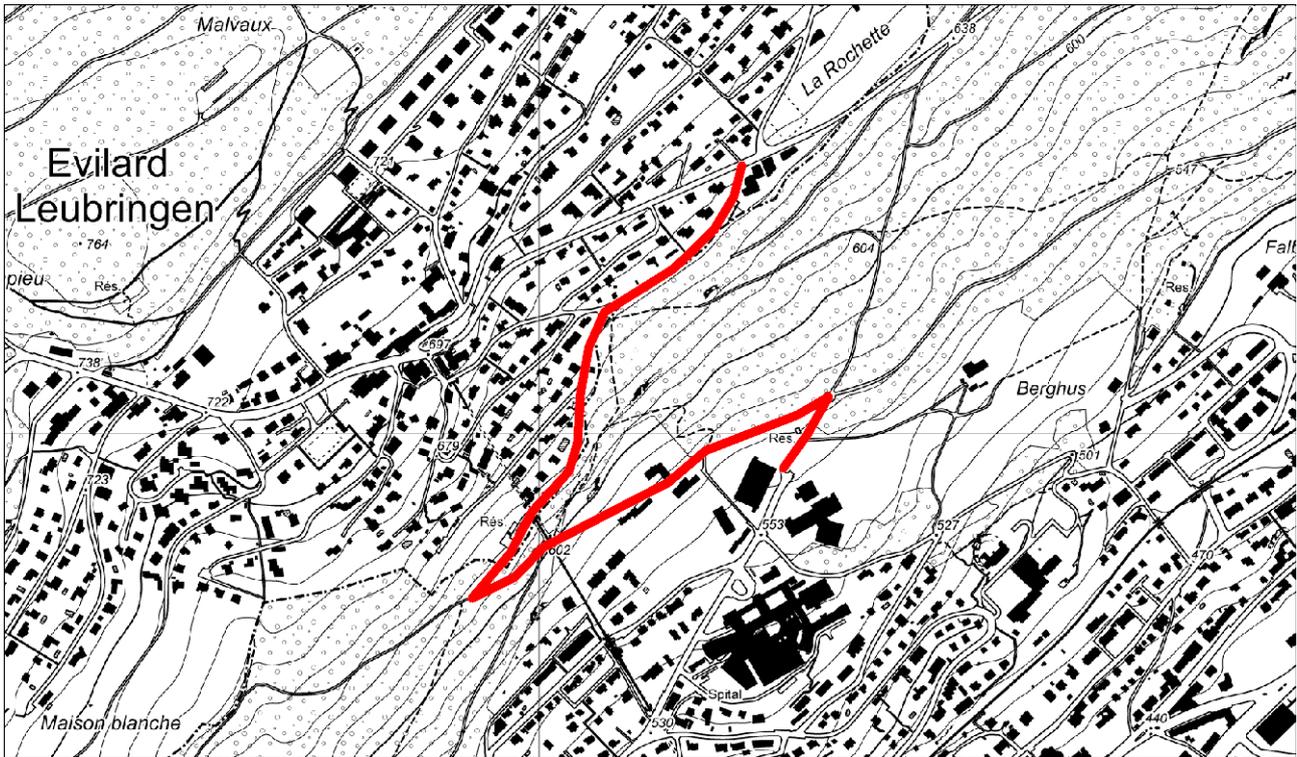
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie

**5.1 Mesure individuelle Mobilité douce**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	OPC-AIC	Bienne, Évillard	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	8,50	01.01.2028	01.01.2029

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
 Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération



<b>Description de la mesure</b>	<p>Amélioration des conditions pour le trafic cycliste et amélioration de la sécurité routière. Principe : modération du trafic dans les quartiers avec la mise en place d'une zone limitée à 30 km/h ; aménagement d'une voie cyclable et piétonne combinée et de bandes cyclables à la montée ; voie cyclable et piétonne en forêt sans trafic ; signalisation des voies cyclables.</p> <p>La nouvelle voie cyclable et piétonne prévue traverse une zone de danger bleu (éboulement). Il s'agit d'une nouvelle construction. Il convient par conséquent d'analyser en détail le danger et le risque lié aux éboulements dans le cadre d'une expertise. Le cas échéant, des mesures de protection doivent être planifiées et réalisées.</p> <p>Lors de l'exécution, un travail de coordination sera nécessaire pour relier les eaux peuplées par des amphibiens.</p> <p>Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : itinéraires pour cyclistes ayant d'importants besoins en confort et en sécurité, si possible sur des voies séparées ou des routes à trafic modéré (itinéraire de confort).</p>
---------------------------------	--

**Faisabilité** -

**État de la planification** 1

<b>Étapes de planification et de financement achevées</b>	<b>Échéance</b>	<b>Étape de planification/financement</b>	<b>Service responsable</b>
	31.12.2024	Étude	OPC-AIC
	31.12.2025	Avant-projet	OPC-AIC

<b>Étapes de planification et de financement prévues</b>	<b>Échéance</b>	<b>Étape de planification/financement</b>	<b>Service responsable</b>
	01.01.2027	Décision de financement	OPC-AIC
	01.06.2027	Approbation des plans / permis de construire	OPC-AIC
	01.01.2028	Début des travaux	OPC-AIC

01.01.2029 Mise en service

OPC-AIC

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Part accrue du trafic cycliste dans le trafic global	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Combler les lacunes du réseau sur les axes de l'agglomération et remédier aux points faibles	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Réaliser un itinéraire de confort pour les cyclistes ayant d'importants besoins en confort et en sécurité	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Renforcement de la mobilité douce par le biais de la suppression de la lacune du réseau	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Amélioration de l'accessibilité d'Évilard ainsi que de la qualité du milieu bâti et du séjour	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité objective et subjective	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Amélioration de la part modale de la mobilité douce	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale** Plan sectoriel pour le trafic cycliste

**Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales**

**Impact sur l'environnement** Cf. description de la mesure

**Lien avec d'autres mesures** -

**Indications quantitatives / documents / divers** -

Mesure individuelle Transports

**Bienne, passage sous-voies CFF de la route de Brügg**

**BBS.MD-A.15**

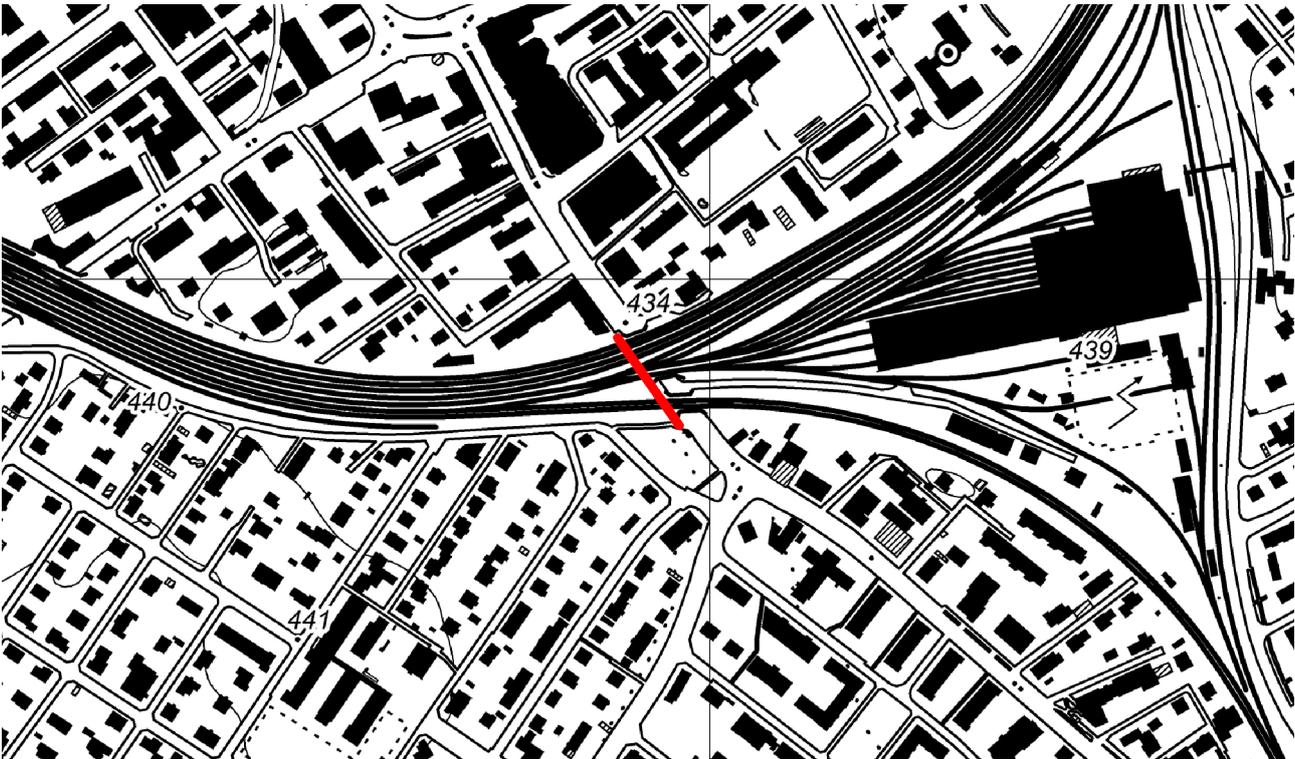
Horizon PA5

**Horizon A**

Ancien code ARE  
**0371.2.021**

Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**5.1 Mesure individuelle Mobilité douce**

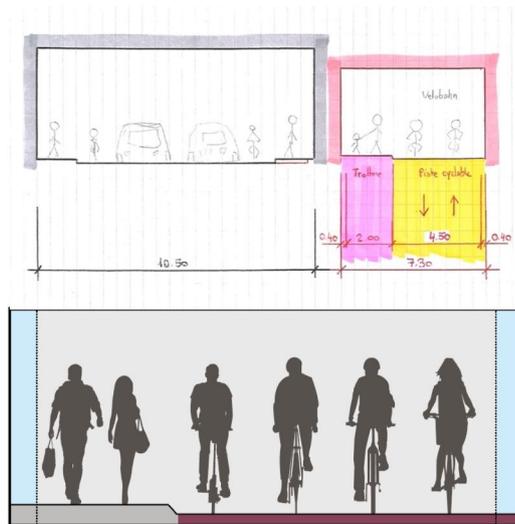


Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		CFF

Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
		10,00	01.01.2032

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
 Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération



**Description de la mesure** Élargissement du passage sous-voies de la route de Brügg au profit des personnes piétonnes et cyclistes ou réalisation d'un nouveau passage souterrain entre le chemin de la Forge et le chemin du Champ-du-Moulin.

L'actuel passage sous-voies des CFF situé à la route de Brügg constitue un point faible important sur la voie cyclable (itinéraire de confort) entre Port/Brügg et le centre-ville de Bienne. La largeur de ce passage souterrain et le trafic important ne permettent pas d'aménager une piste cyclable sûre et adéquate. Plutôt que d'élargir le passage sous-voies de la route de Brügg, il convient d'étudier la possibilité de construire un nouveau passage souterrain pour les personnes piétonnes et cyclistes entre le chemin de la Forge et le chemin du Champ-du-Moulin.

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

La mesure figurait dans le PA de deuxième génération (0.371.2.021) et a dû être reportée pour des raisons financières. Le tracé et le point faible ont été confirmés dans le plan sectoriel vélo de la ville de Bienne (2023).

**Faisabilité** -

**État de la planification** -

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
----------	------------------------------------	---------------------

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
31.12.2029	Avant-projet	Commune
01.01.2030	Décision de financement	Commune
01.06.2030	Approbation des plans / permis de construire	Commune
01.01.2032	Début des travaux	Commune

31.12.2034 Mise en service

Commune

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Chemins sûrs, directs et attrayants pour la mobilité douce	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Combler les lacunes du réseau en milieu urbain et remédier aux points faibles	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Itinéraire de confort pour cyclistes ayant d'importants besoins en sécurité - Accroître la sécurité et l'attrait de la mobilité piétonne - Accroître la perméabilité en milieu urbain et offrir des trajets aussi directs et courts que possible vers les lieux de destination importants	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Renforcement de la mobilité douce - Promotion d'un réseau continu, dense, sûr et attrayant de chemins pédestres	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Amélioration de l'accessibilité du centre	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité objective et subjective	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Amélioration de la part modale de la mobilité douce	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination en cours		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures -</b>			
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du canton de Berne, version remaniée de 2023 - Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland, 2021 - Plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, 2023 (mesure 20) - Étude approfondie des liaisons cyclables dans l'espace Bienne Sud, 2018		

Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires

## Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires, catégorie Mobilité douce, horizon A, agglomération PA5

### BBS.MD-A.17

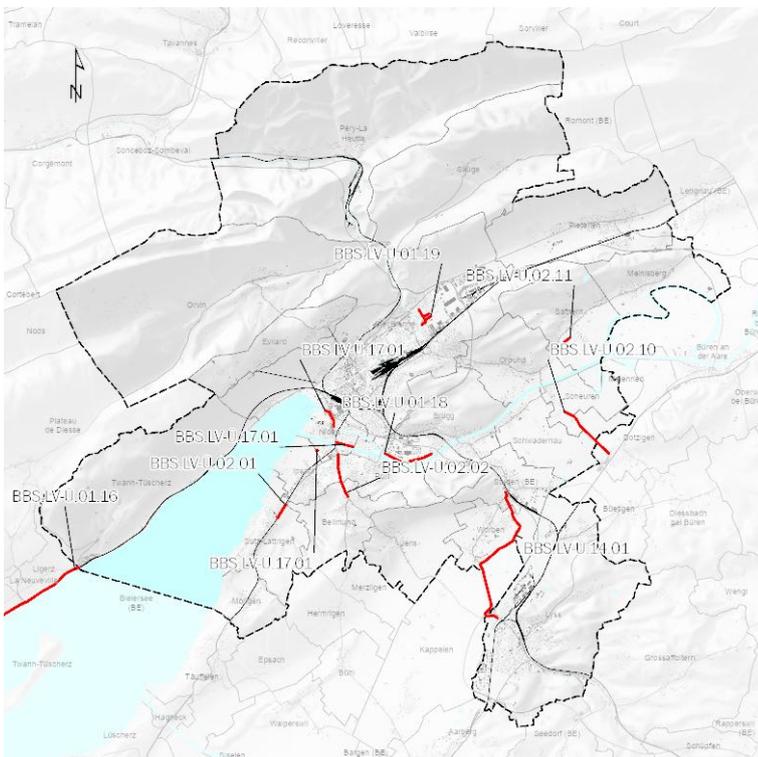
Horizon PA5

### Horizon A

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Coûts (en millions de fr.) 20,27

Unités de prestation	Type	Nombre	Unité
	Voie parallèle MD cat. 1	13 021	m
	Passages supérieurs pour la mobilité douce	450	m <sup>2</sup>
	Passages inférieurs pour la mobilité douce	500	m <sup>2</sup>

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

**Conception du paquet de mesures** Le paquet de mesures vise à combler des lacunes du réseau prioritaires ainsi que des lacunes en matière de sécurité pour la mobilité douce, qui ont été détectées lors de l'analyse des points faibles. Ces mesures contribuent également à réduire la dépendance à l'égard des TIM en proposant des solutions alternatives attrayantes pour la mobilité piétonne et le trafic cycliste.

Les mesures permettent :

- de combler des lacunes physiques du réseau, notamment en supprimant l'effet de coupure des installations ferroviaires, des cours d'eau et des axes routiers très fréquentés ;
- d'améliorer la sécurité et le confort sur les voies cyclables existantes par le biais d'aménagements et de marquages ;
- de réaliser les voies express cyclables Lyss–Bienne et Ipsach–Bienne ;
- de relier le nouvel hôpital régional aux Marais-de-Brügg au réseau d'itinéraires local de rang supérieur.

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Réseau continu de voies cyclables directes, sûres et attrayantes - Part accrue du trafic cycliste dans le trafic global	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Desserte multimodale des PDE Champs-de-Boujean et Marais-de-Brügg - Combler les lacunes du réseau sur les axes de l'agglomération et remédier aux points faibles - Combler les lacunes du réseau en milieu urbain et remédier aux points faibles	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Exploiter le potentiel cyclable avec un réseau d'itinéraires différencié - Accroître la sécurité et l'attrait de la mobilité piétonne - Accroître la perméabilité en milieu urbain et offrir des trajets aussi directs et courts que possible vers les lieux de destination importants	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Renforcement de la mobilité douce, soutien de la redistribution modale - Renforcement de la mobilité douce par le biais de la suppression des lacunes du réseau et des points faibles - Promotion d'un réseau continu, dense, sûr et attrayant de chemins pédestres - Création de structures du milieu bâti propices à la mobilité douce	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	Amélioration de l'accessibilité de lieux de destination importants et de la qualité des espaces publics, soutien de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	Accroissement de la sécurité subjective et objective du trafic	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Réduction de l'impact environnemental et des surfaces nécessaires - Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce	
<b>Mesures partielles</b>	<b>N° de la mesure</b>	<b>Désignation de la mesure</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>
	BBS.MD-A.17.01	Voie express cyclable Lyss–Bienne, tronçon Lyss–Worben (Kappelen)	2,00
	BBS.MD-A.17.02	Voie express cyclable Lyss–Bienne, tronçon Worben–Studen	1,40
	BBS.MD-A.17.03	Bienne, liaison cyclable Port–Nidau–Bienne-Centre, tronçon de la place Johann-Verresius jusqu'au giratoire de la Gurnigelstrasse	2,00
	BBS.MD-A.17.04	Nidau, voie cyclable Port–Nidau–Bienne-Centre, tronçon pont enjambant le canal	2,72
	BBS.MD-A.17.05	Voie cyclable Belmont–Nidau	1,50

BBS.MD-A.17.06	Voie cyclable La Neuveville–Bienne, tronçon La Neuveville–Gléresse	3,00
BBS.MD-A.17.07	Bienne, nouvelle voie cyclable et piétonne à travers les Champs-de-Boujean	4,50
BBS.MD-A.17.08	Brügg, liaison piétonne et cyclable dans le parc en bordure de rive aux Marais-de- Brügg	1,50
BBS.MD-A.17.09	Nidau, élargissement de voies cyclables et piétonnes	0,40
BBS.MD-A.17.10	Voie cyclable Dotzigen–Scheuren	1,25

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Voie express cyclable Lyss– Bienne, tronçon Lyss–Worben (Kappelen)

**BBS.MD-A.17.01**

Horizon PA5

**Horizon A**

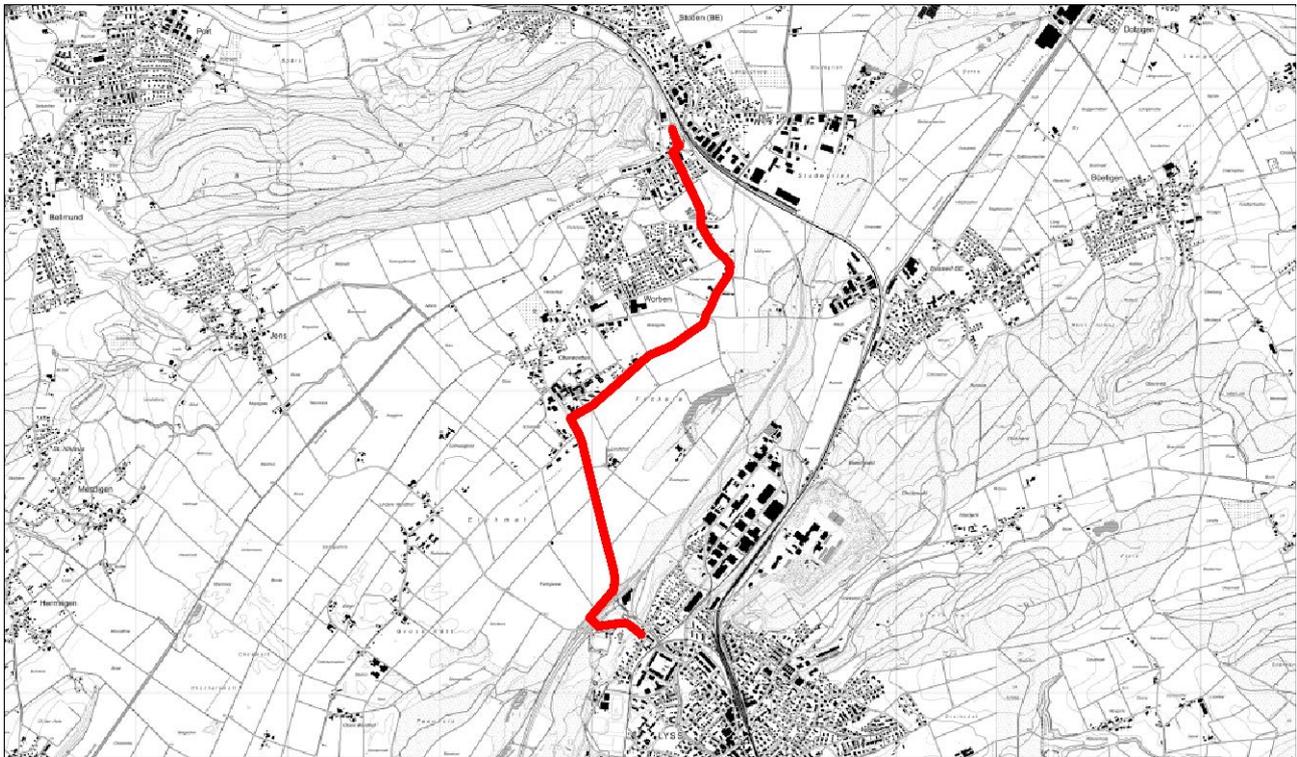
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie

**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
		OPC-AIC	Kappelen
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	2,00	01.01.2031	30.12.2032
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité
	Voie parallèle MD cat. 1	1110	m
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>		

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Réalisation d'un tronçon de la voie express cyclable Bienne–Lyss. La voie cyclable et piétonne qui relie actuellement Lyss et Worben est élargie, passant de 2,60 m à

4,00 m.

Stratégie sectorielle Transports : exploiter le potentiel cyclable avec un réseau d'itinéraires différencié, soutenir les changements de comportement en matière de mobilité.

Documents :

- Office des ponts et chaussées du canton de Berne, étude de corridor Itinéraire cyclable prioritaire Lyss–Bienne, 2022

**Coordination**

**État de la coordination  
plan directeur régional CRTU**

---

Coordination réglée

---

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Mesure partielle avec contributions fédérales forfaitaires

# Voie express cyclable Lyss–Bienne, tronçon Worben–Studen

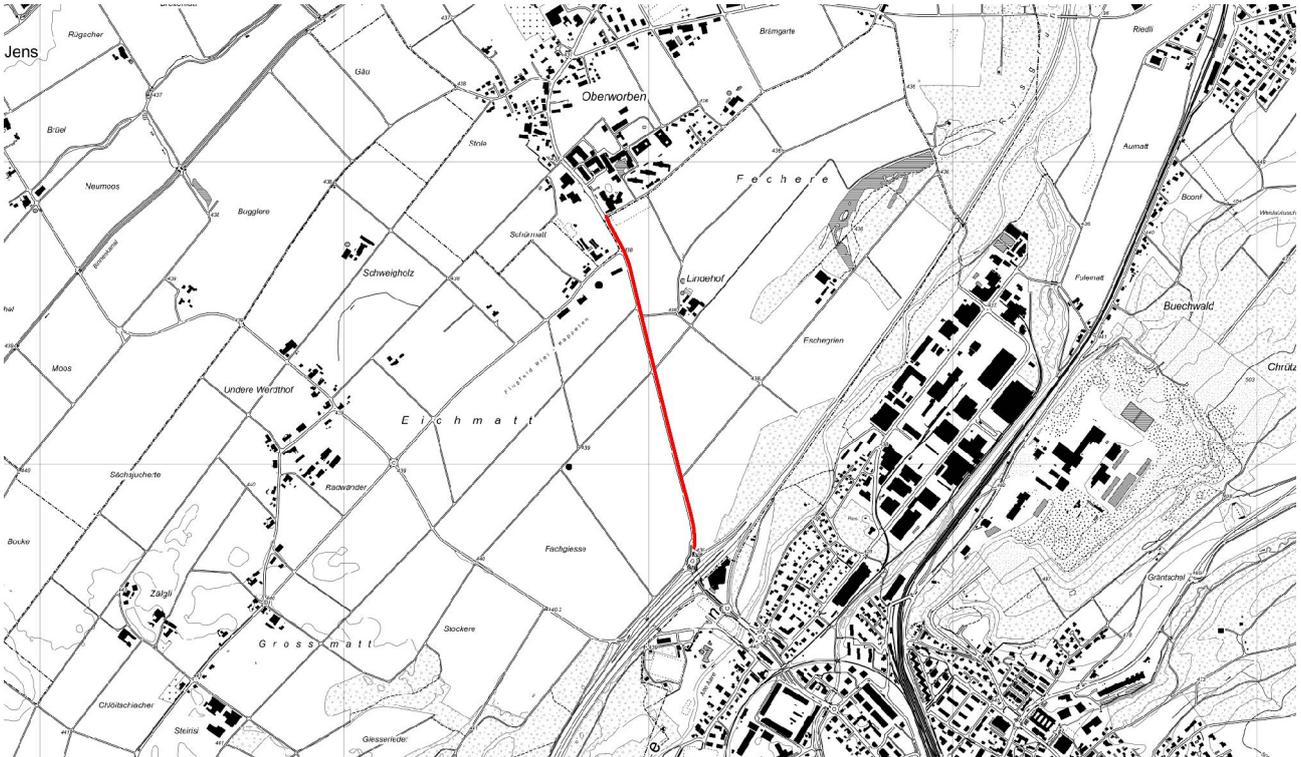
## BBS.MD-A.17.02

Horizon PA5  
**Horizon A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**5.2 Forfaits Mobilité douce**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>		<b>Autres acteurs</b>	
	Commune		Studen (BE)	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>	
	1,40	01.01.2032	31.12.2032	
	<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>	<b>Unité</b>
	Voie parallèle MD cat. 1		2400	m

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Réalisation d'un tronçon de l'itinéraire cyclable prioritaire Bienne–Lyss via un itinéraire alternatif à la route principale (route cantonale) sur les routes/chemins existants à

Worben et à Studen pour un itinéraire sûr et confortable. Adaptation de la signalisation et du marquage, réduction de la vitesse et travaux de revêtement sur certaines portions. Adaptation des carrefours en vue d'optimiser les règles de priorité.

Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : voie express cyclable avec un standard d'aménagement élevé (rapide, directe et sûre) comme alternative aux TIM et aux TP, sur des axes de l'agglomération disposant d'un fort potentiel cyclable pour le trafic pendulaire

Documents :

- Office des ponts et chaussées du canton de Berne, étude de corridor Itinéraire cyclable prioritaire Lyss–Bienne, 2022

**Coordination**

**État de la coordination  
plan directeur régional CRTU**

---

Coordination réglée

---

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Bienne, liaison cyclable Port– Nidau–Bienne-Centre, tronçon de la place Johann-Verresius jusqu’au giratoire de la Gurnigelstrasse

**BBS.MD-A.17.03**

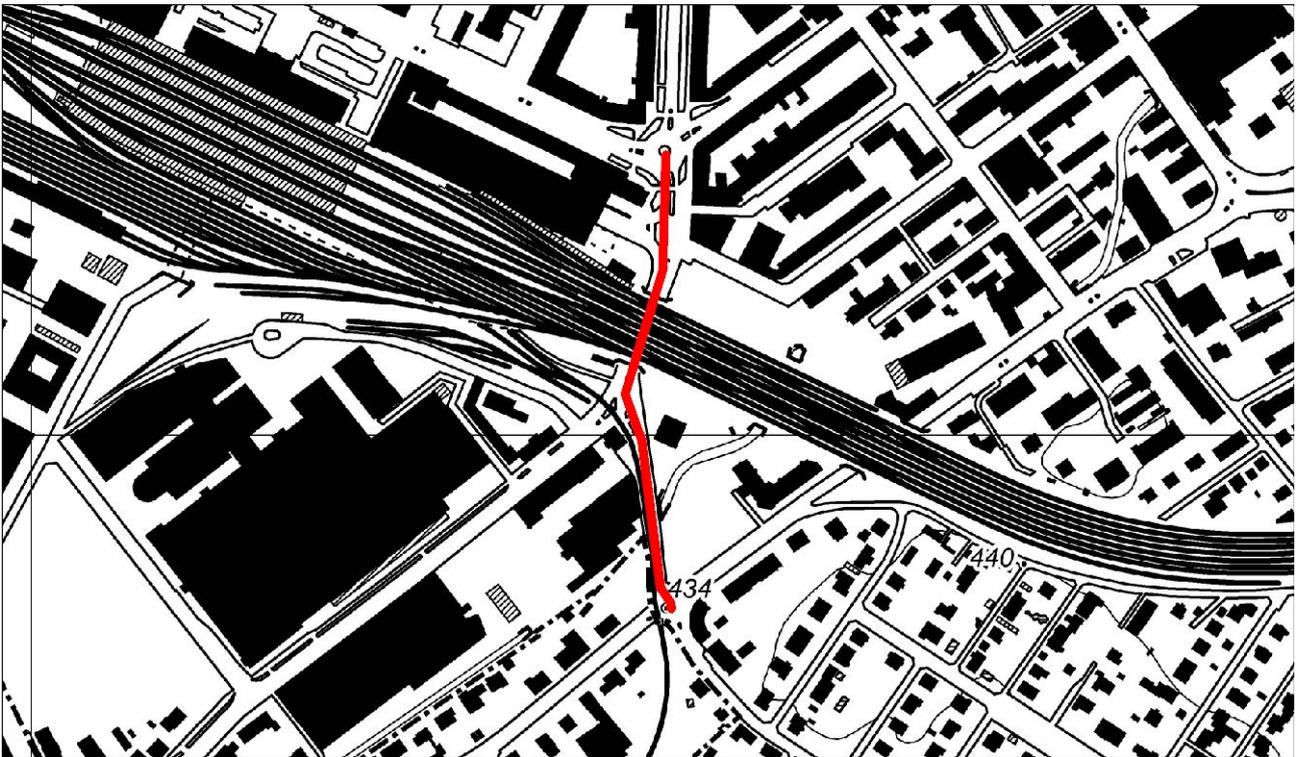
Horizon PA5

**Horizon A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		---
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	2,00	01.01.2028	31.01.2030	
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité	
	Voie parallèle MD cat. 1	245	m	
	Passages inférieurs pour la mobilité douce	500	m <sup>2</sup>	
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle**      Priorisation des transports publics et de la mobilité douce entre le giratoire de la Gurnigelstrasse et le giratoire de la rue Johann-Verresius (y c. passage sous-voies) en vue d’accroître la sécurité routière (point noir en matière d’accidents) et d’améliorer la qualité de séjour. Cette mesure permettra en outre de remédier au conflit avec la ligne ferroviaire (ASm). Ce tronçon prolonge la voie express cyclable Ipsach–Bienne en direction du centre-ville et comble partiellement la lacune du réseau n° 58 selon le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste.

Stratégie sectorielle Transports : exploiter le potentiel cyclable avec un réseau d’itinéraires différencié, soutenir les changements de comportement en matière de mobilité, améliorer la qualité du milieu bâti

**Coordination**      **État de la coordination**  
**plan directeur régional CRTU**  
 \_\_\_\_\_  
 Coordination en cours  
 \_\_\_\_\_

**Proposition d’admission ou de modification de la planification cantonale**

**Indications quantitatives / - documents / divers**

Mesure partielle avec contributions fédérales forfaitaires

# Nidau, voie cyclable Port–Nidau–Bienne-Centre, tronçon pont enjambant le canal

**BBS.MD-A.17.04**

Horizon PA5

**Horizon A**

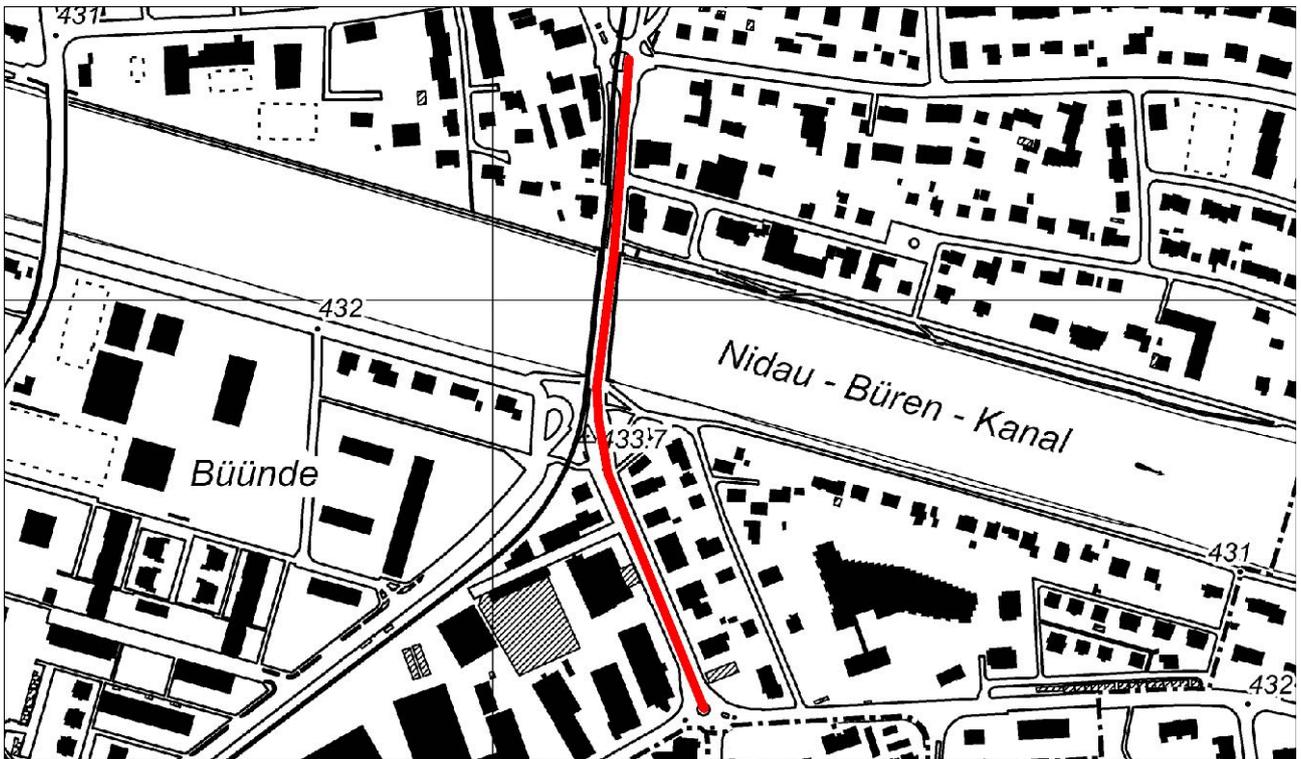
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie

**5.2 Forfaits Mobilité douce**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>		
	OPC-AIC III	Port, Nidau		
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>	
	2,72	01.01.2028	01.01.2030	
<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>	<b>Unité</b>	
	Passages supérieurs pour la mobilité douce	450	m <sup>2</sup>	
<b>Financement de la mesure du PA</b>	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Le pont existant est élargi afin d'aménager sur un côté une voie séparée pour les personnes piétonnes et cyclistes. Sur le côté opposé, une bande cyclable d'au moins

1,80 m de large est créée.

Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : liaison directe et sûre pour cyclistes rapides et expérimentés, la plupart du temps le long d'axes principaux de circulation

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination en cours
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>	
<b>Indications quantitatives / - documents / divers</b>	

# Mesure partielle avec contributions fédérales forfaitaires

## Voie cyclable Belmont–Nidau

### BBS.MD-A.17.05

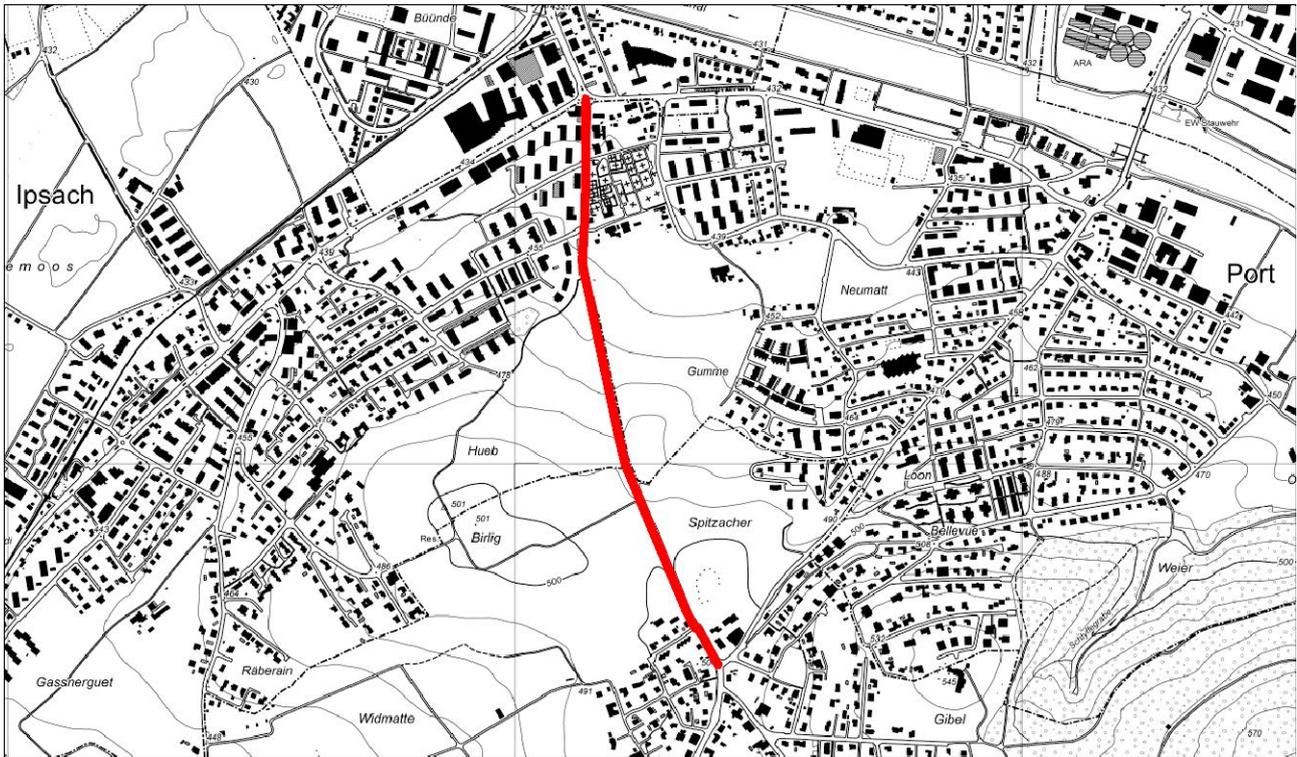
Horizon PA5

### Horizon A

Ancien code ARE  
**0371.4.029**

Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**5.2 Forfaits Mobilité douce**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	OPC-AIC	Belmont, Nidau	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	1,50	01.01.2028	31.12.2028
<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>	<b>Unité</b>
	Voie parallèle MD cat. 1	1160	m

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
 Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** À l'extérieur des localités, une voie séparée réservée aux personnes piétonnes et cyclistes est créée. À l'intérieur des localités, des mesures de marquage à l'intention

des cyclistes sont réalisées.

Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : itinéraires directs et sûrs pour cyclistes rapides et expérimentés, la plupart du temps le long d'axes principaux de circulation (itinéraire direct)

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination réglée

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Mesure partielle avec contributions fédérales forfaitaires

# Voie cyclable La Neuveville– Biemme, tronçon La Neuveville– Gléresse

## BBS.MD-A.17.06

Horizon PA5

### Horizon A

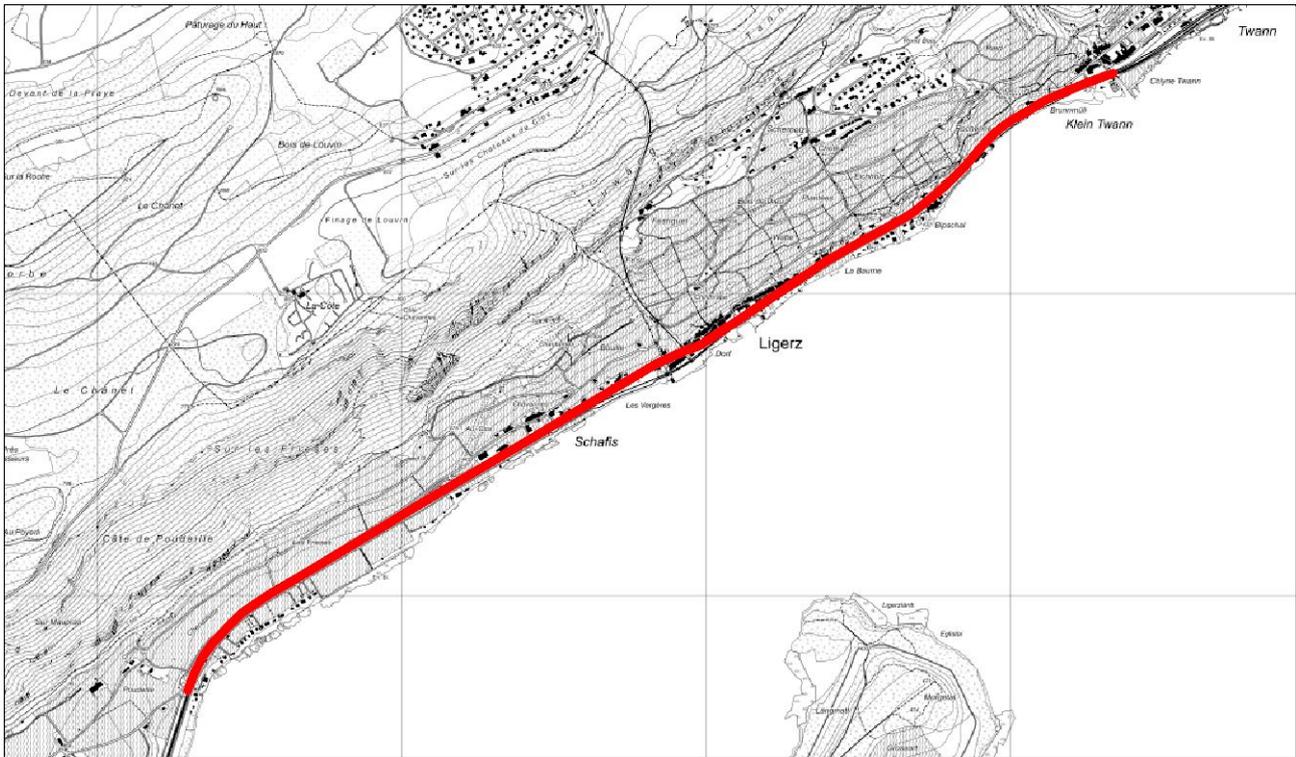
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie

**5.2 Forfaits Mobilité douce**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	OPC-AIC	La Neuveville, Gléresse, communes	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	3,00	01.01.2031	01.12.2031
	<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>
	Voie parallèle MD cat. 1	3700	m
<b>Financement de la mesure du PA</b>	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Réalisation d'une liaison sûre et attrayante de bout en bout pour le trafic cycliste dans les cœurs des agglomérations en tant qu'alternative aux TIM sur l'axe très fréquenté

des agglomérations. Cette liaison utilisera en partie le tracé CFF qui ne sera plus nécessaire à l'avenir. La mesure vise à combler partiellement la lacune du réseau n° 87 selon le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste.

Mesure : voie de 4,00 m de large de bout en bout, consolidation, éclairage.

Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : itinéraires pour cyclistes ayant d'importants besoins en confort et en sécurité, si possible sur des voies séparées ou des routes à trafic modéré (itinéraire de confort)

**Coordination**

**État de la coordination  
plan directeur régional CRTU**

Coordination réglée

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Mesure partielle avec contributions fédérales forfaitaires

# Bienne, nouvelle voie cyclable et piétonne à travers les Champs-de-Boujean

## BBS.MD-A.17.07

Horizon PA5

### Horizon A

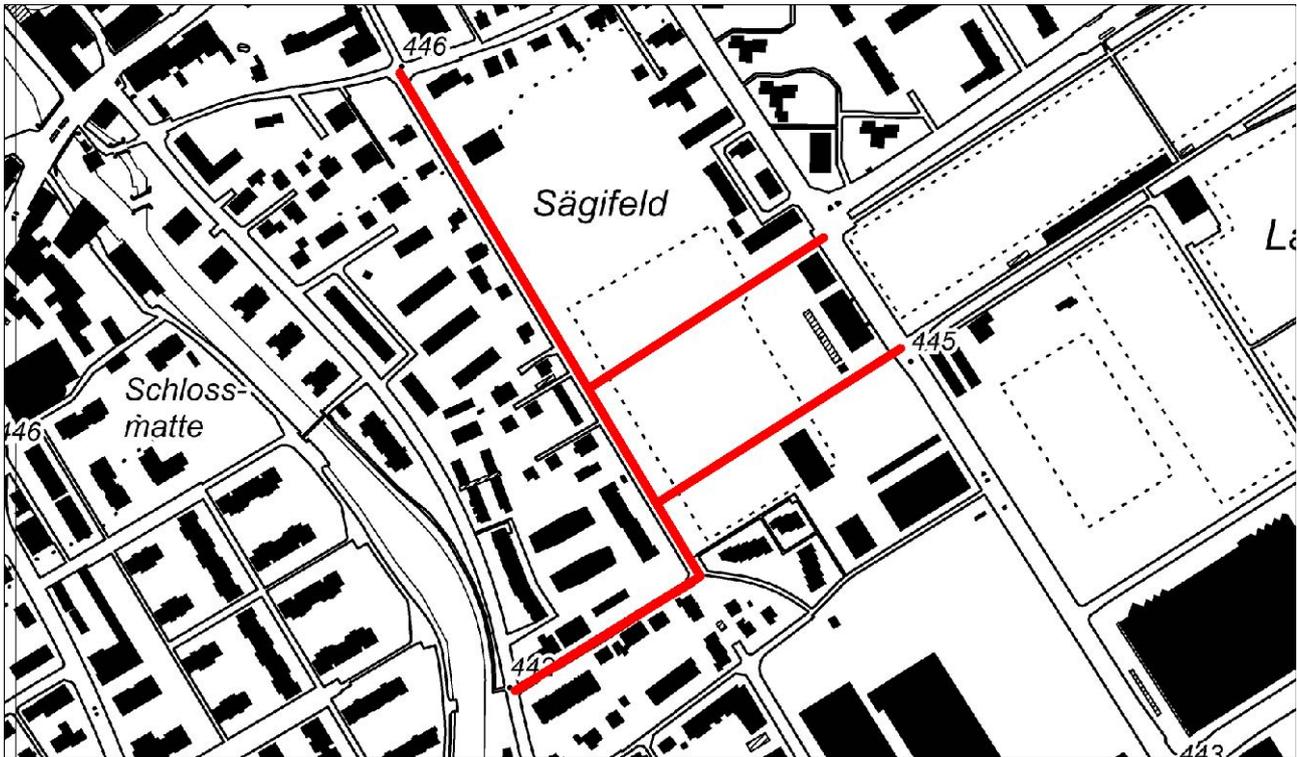
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie

**5.2 Forfaits Mobilité douce**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	Commune	---	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	4,50	01.01.2028	31.12.2030
<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>	<b>Unité</b>
	Voie parallèle MD cat. 1	906	m
<b>Financement de la mesure du PA</b>	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Nouvelle infrastructure visant à combler une lacune dans le réseau cantonal de voies express cyclables (lacune du réseau n° 56 selon le plan sectoriel cantonal pour le

réseau de voies cyclables). Modération du trafic dans le quartier et plantation d'arbres.

Stratégie sectorielle Transports : exploiter le potentiel cyclable avec un réseau d'itinéraires différencié, soutenir les changements de comportement en matière de mobilité, améliorer la qualité du milieu bâti

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination réglée
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>	
<b>Indications quantitatives / - documents / divers</b>	

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Brügg, liaison piétonne et cyclable dans le parc en bordure de rive aux Marais-de-Brügg

### BBS.MD-A.17.08

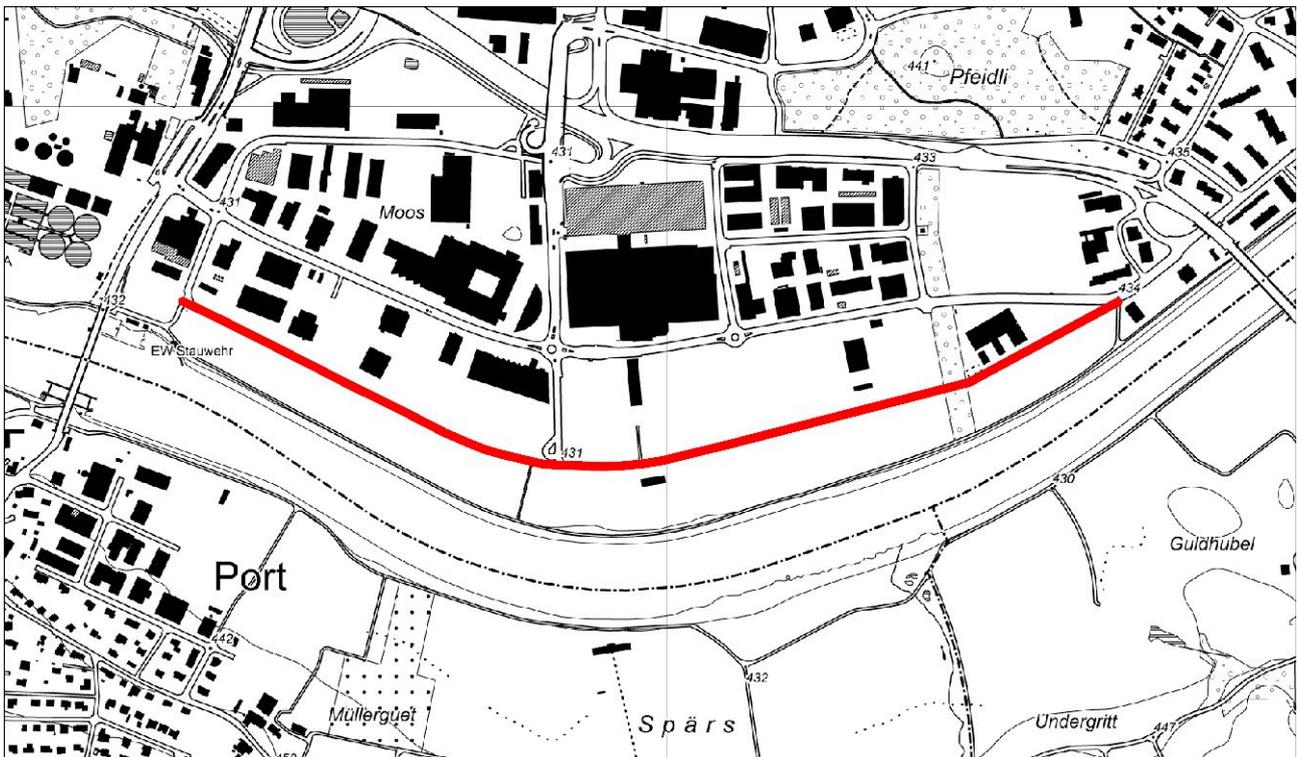
Horizon PA5

### Horizon A

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs		
		Commune	---	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	1,50	31.12.2027	01.01.2029	
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité	
	Voie parallèle MD cat. 1	1500	m	
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** En relation avec la construction du nouvel hôpital régional de Bienne (mesure BBS.U-PA.01.03) et la réalisation du parc en bordure de rive des Marais-de-Brügg

(code ARE 0371.4.084-086), une nouvelle liaison piétonne et cyclable est réalisée. Elle desservira l'arrière du nouveau complexe hospitalier et servira de liaison suprarégionale pour les déplacements de loisirs. La promenade longeant la rive aura une section de 6 m et s'étendra de l'Erlenpark jusqu'au pont sur le barrage. La mesure fait partie du site stratégique Brügg, Marais-de-Brügg (cf. rapport principal, chap. 7.4.4). L'avancement du début des travaux est envisagé.

Stratégie sectorielle Transports : itinéraire de confort pour cyclistes ayant d'importants besoins en confort et en sécurité, si possible sur des voies séparées ou des routes à trafic modéré ; les espaces verts et ouverts à l'intérieur et en périphérie du milieu bâti sont desservis par des liaisons structurantes du paysage grâce à un réseau attractif de chemins pédestres

Documents :

- Commune de Brügg, planification test du parc en bordure de rive aux Marais-de-Brügg (2023)

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination réglée
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>	
<b>Indications quantitatives / - documents / divers</b>	

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Nidau, élargissement de voies cyclables et piétonnes

### BBS.MD-A.17.09

Horizon PA5

### Horizon A

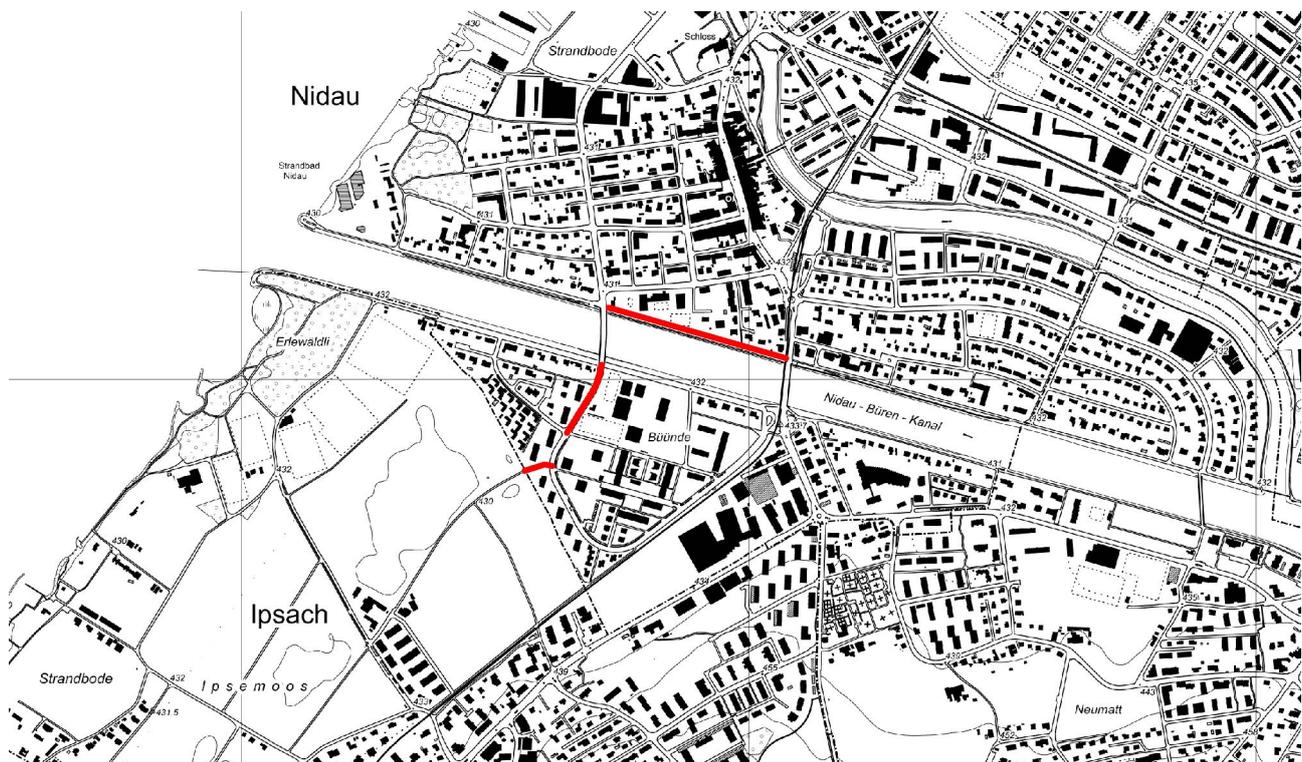
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie

**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
	Commune		---	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	0,40	01.01.2028	31.05.2030	
Unités de prestation	Type		Nombre	Unité
	Voie parallèle MD cat. 1		700	m
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** - Élargissement de voies cyclables et piétonnes à Nidau : Élargissement à 3,5 m du chemin de campagne Weiermatt, du Beundenring jusqu'à la

limite avec Ipsach

- Élargissement à 3,5 m de la voie piétonne et cyclable qui longe le canal de Nidau-Büren, côté nord, entre les ponts de la Hauptstrasse et de la Dr.Schneider-Strasse afin de permettre une meilleure cohabitation de la mobilité piétonne et du trafic cycliste (largeur actuelle : 2 m). L'aménagement de ce tronçon est imposé par le site. Seul ce tracé permet de créer une liaison directe entre les deux ponts sur la rive nord du canal de Nidau-Büren. Par conséquent, un aménagement dans l'espace réservé aux eaux est justifié.

- Nouvelle voie cyclable de 3,5 m de large entre la Burgerallee et la Dr.Schneider-Strasse destinée à assurer la jonction et visant à combler la lacune du réseau au niveau de la voie express cyclable Ipsach–Nidau–Bienne

Stratégie sectorielle Transports : pour cyclistes ayant d'importants besoins en confort et en sécurité, si possible sur des voies séparées ou des routes à trafic modéré ; les espaces verts et ouverts à l'intérieur et en périphérie du milieu bâti sont desservis par des liaisons structurantes grâce à un réseau attrayant de chemins pédestres

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination réglée
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>	
<b>Indications quantitatives / - documents / divers</b>	

# Mesure partielle avec contributions fédérales forfaitaires

## Voie cyclable Dotzigen–Scheuren

**BBS.MD-A.17.10**

Horizon PA5

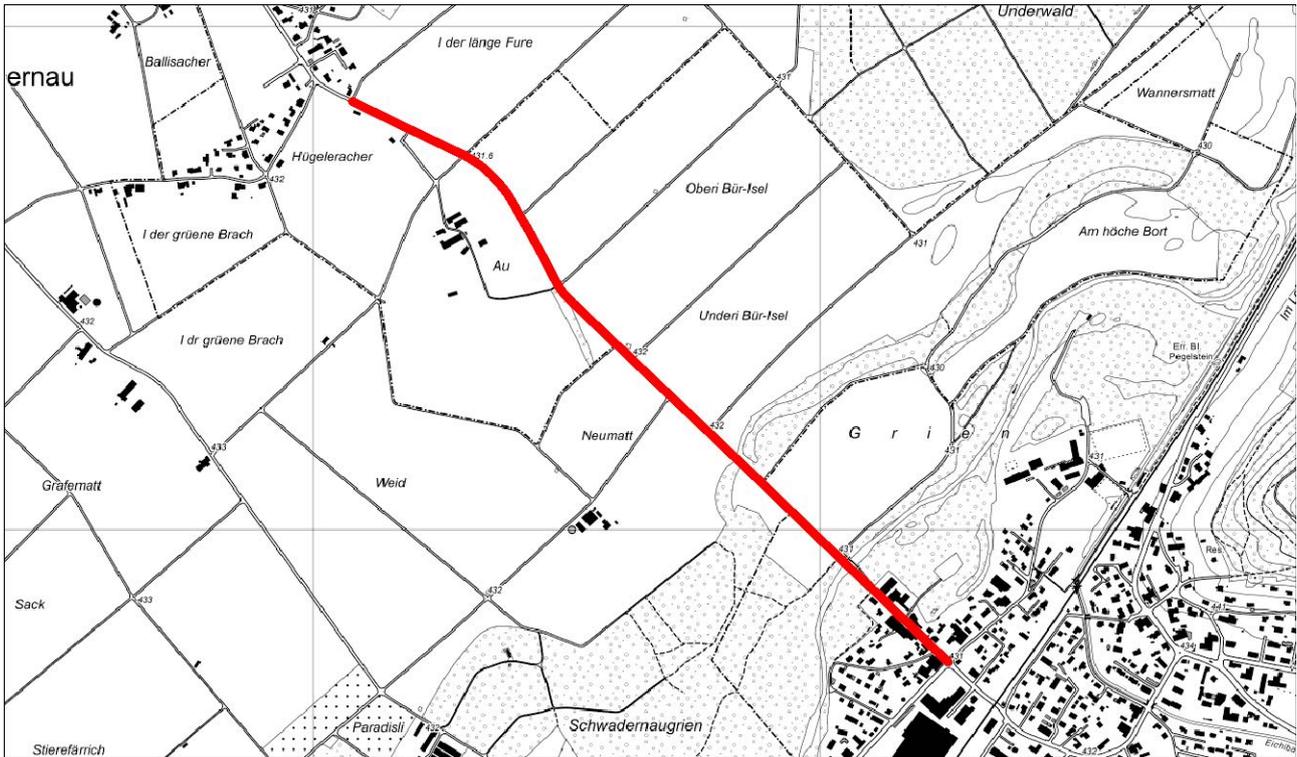
**Horizon A**

Ancien code ARE

**0371.4.032**

Catégorie de mesures

Sous-catégorie



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	Commune	Scheuren, Schwadernau	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	1,25	01.01.2029	30.06.2029
	<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>
	Voie parallèle MD cat. 1	1300	m
<b>Financement de la mesure du PA</b>	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Construction d'une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle d'une largeur de 3 m entre Scheuren et Dotzigen. En venant de Scheuren et en direction de Dotzigen, sur le côté

droit de la route le long de la Dotzigenstrasse. À partir de la parcelle n° 79 à Scheuren jusqu'à la parcelle n° 211 à Dotzigen.

Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : itinéraires pour cyclistes ayant d'importants besoins en confort et en sécurité, si possible sur des voies séparées ou des routes à trafic modéré

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination réglée

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires

## Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires, catégorie Mobilité douce, horizon B, agglomération PA5

### BBS.MD-A.18

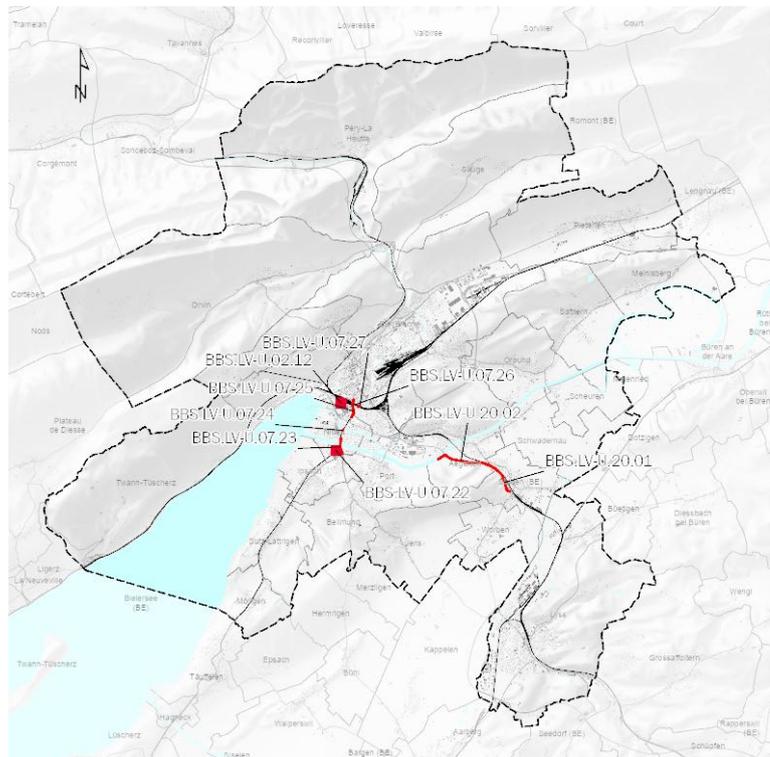
Horizon PA5

### Horizon B

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Coûts (en millions de fr.) 19,80

Unités de prestation	Type	Nombre	Unité
	Voie parallèle MD cat. 1	2550	m
	Passages supérieurs pour la mobilité douce	250	m <sup>2</sup>
	Passages inférieurs pour la mobilité douce	60	m <sup>2</sup>
	Installations de dépôt de vélos cat. 1	520	pièces

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

**Conception du paquet de mesures** Le paquet de mesures vise à combler des lacunes du réseau ainsi que des lacunes en matière de sécurité pour la mobilité douce, qui ont été détectées lors de l'analyse des points faibles. Ces mesures contribuent également à réduire la dépendance à l'égard des TIM en proposant des solutions alternatives attrayantes pour la mobilité piétonne et

le trafic cycliste.

Les mesures permettent :

- de combler des lacunes physiques du réseau, notamment en supprimant l'effet de coupure des installations ferroviaires, des cours d'eau et des axes routiers très fréquentés ;
- d'améliorer la sécurité et le confort sur les voies cyclables existantes par le biais d'aménagements et de marquages ;
- de réaliser les voies express cyclables Lyss–Bienne et Ipsach–Bienne ;
- d'étendre l'offre de places de stationnement pour vélos.

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réseau continu de voies piétonnes et cyclables directes, sûres et attrayantes</li> <li>- Part accrue du trafic cycliste dans le trafic global</li> </ul>
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desserte multimodale des PDE Champs-de-Boujean et Marais-de-Brügg</li> <li>- Combler les lacunes du réseau sur les axes de l'agglomération et remédier aux points faibles</li> <li>- Combler les lacunes du réseau en milieu urbain et remédier aux points faibles</li> </ul>
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Exploiter le potentiel cyclable avec un réseau d'itinéraires différencié</li> <li>- Accroître la sécurité et l'attrait de la mobilité piétonne</li> <li>- Accroître la perméabilité en milieu urbain et offrir des trajets aussi directs et courts que possible vers les lieux de destination importants</li> </ul>
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcement de la mobilité douce, soutien de la redistribution modale</li> <li>- Renforcement de la mobilité douce par le biais de la suppression des lacunes du réseau et des points faibles</li> <li>- Promotion d'un réseau continu, dense, sûr et attrayant de chemins pédestres</li> <li>- Création de structures du milieu bâti propices à la mobilité douce</li> </ul>
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de l'accessibilité de lieux de destination importants et de la qualité des espaces publics</li> <li>- Soutien de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</li> </ul>
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de la sécurité subjective et objective du trafic</li> </ul>
	<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction de l'impact environnemental et des surfaces nécessaires</li> <li>- Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce</li> </ul>

<b>Mesures partielles</b>	<b>N° de la mesure</b>	<b>Désignation de la mesure</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>
	BBS.MD-A.18.01	Voie express cyclable Lyss–Bienne, tronçon Studen–Aegerten	5,00
	BBS.MD-A.18.02	Voie express cyclable Lyss–Bienne, tronçon Aegerten	4,80
	BBS.MD-A.18.03	Nidau, liaison cyclable Port–Nidau–Bienne-Centre, tronçon Zihlbrücke (pont ASm)	2,00
	BBS.MD-A.18.04	Nidau, voie cyclable Port–Nidau–Bienne-Centre, tronçon Keltenstrasse/Bielstrasse–rue Alfred-Aebi	1,00
	BBS.MD-A.18.05	Nidau, passage sous-voies arrêt Beunden	4,00

BBS.MD-A.18.06	Bienne, agrandissement du parking à vélos au sud de la gare	3,00
----------------	--	------

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Voie express cyclable Lyss– Bienne, tronçon Studen–Aegerten

### BBS.MD-A.18.01

Horizon PA5

### Horizon B

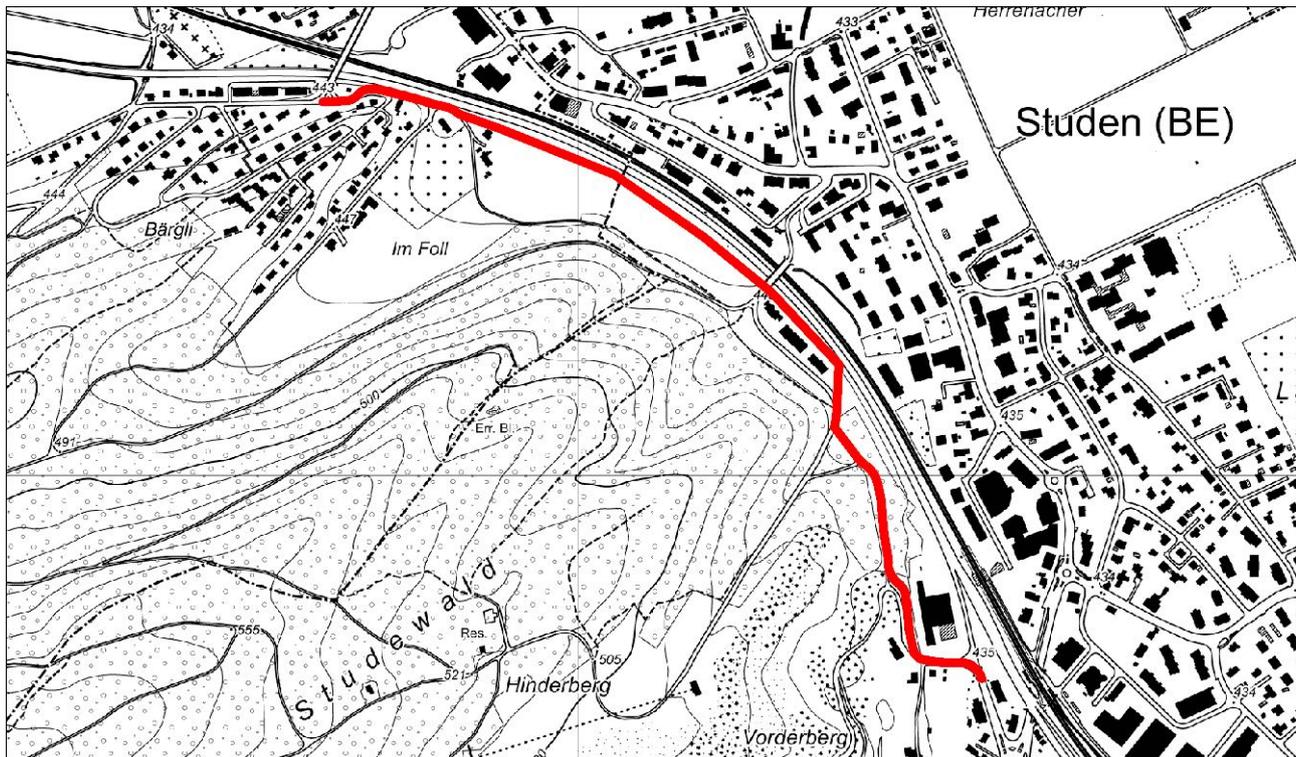
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie

**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		OPC-AIC		Aegerten, Studen
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux		Mise en service
	5,00	01.01.2035		31.12.2036
Unités de prestation	Type	Nombre		Unité
	Voie parallèle MD cat. 1	1450		m
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Réalisation d'un tronçon de la voie express cyclable Bienne–Lyss. Un tracé au sud-ouest de la semi-autoroute a été retenu après étude des variantes. La liaison prendra

la forme d'une voie cyclable. Les chemins existants seront utilisés en partie et une nouvelle voie cyclable sera construite le long de la semi-autoroute. Cette mesure concerne la lacune du réseau n° 41 selon le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste.

Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : voie express cyclable avec un standard d'aménagement élevé (rapide, direct et sûre) comme alternative aux TIM et aux TP, sur des axes de l'agglomération disposant d'un fort potentiel cyclable pour le trafic pendulaire

Documents :

- Office des ponts et chaussées du canton de Berne, étude de corridor Itinéraire cyclable prioritaire Lyss–Bienne, 2022

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination en cours
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>	
<b>Indications quantitatives / - documents / divers</b>	

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Voie express cyclable Lyss– Bienne, tronçon Aegerter

### BBS.MD-A.18.02

Horizon PA5

### Horizon B

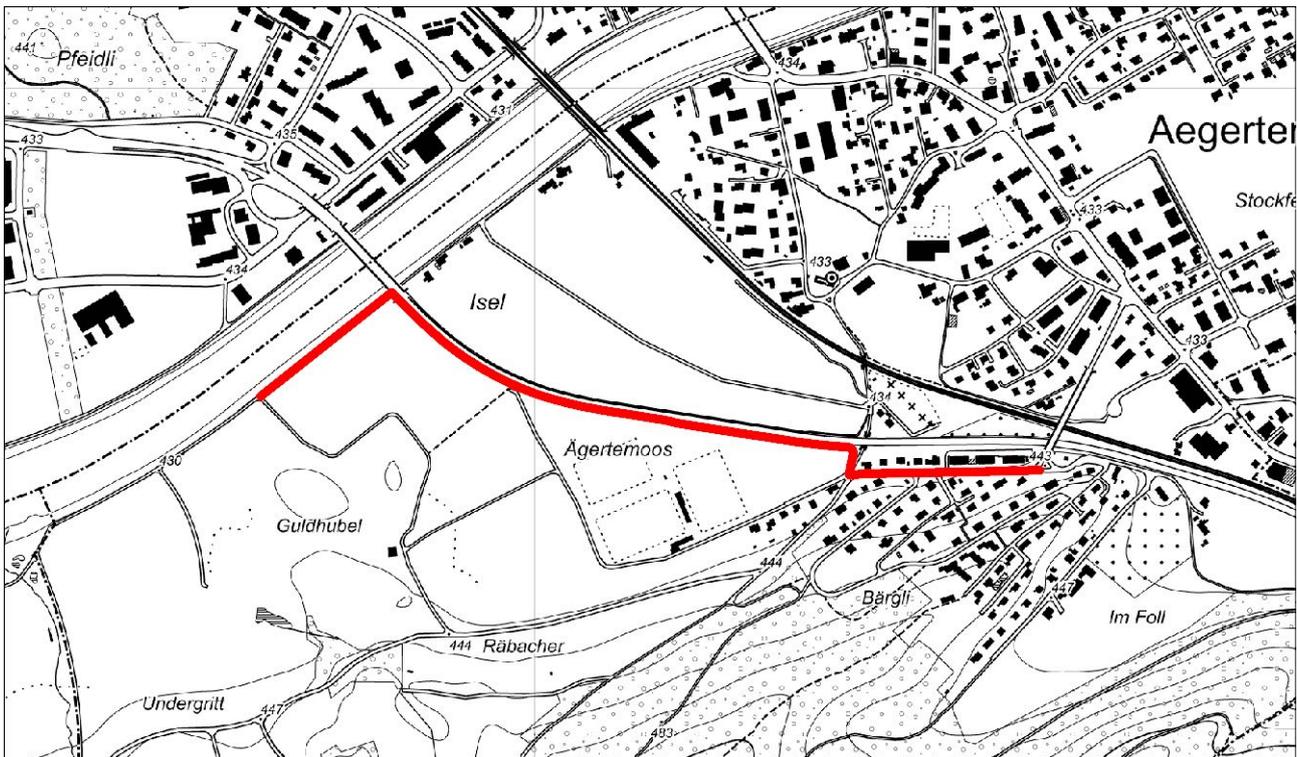
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie

**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs		
	OPC-AIC	Brügg, Aegerter		
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	4,80	31.12.2032	31.12.2033	
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité	
	Voie parallèle MD cat. 1	900	m	
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Réalisation d'un tronçon de la voie express cyclable Bienne–Lyss. Un tracé au sud de la semi-autoroute est pressenti après étude des variantes. La liaison sera aménagée

en partie en voie cyclable et en partie en voie partagée pour piétons et cyclistes. Les chemins existants seront utilisés en partie et une nouvelle voie cyclable sera construite le long de la semi-autoroute. Cette mesure concerne la lacune du réseau n° 41 selon le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste. La mesure est coordonnée avec la construction du nouveau centre hospitalier de Bienne ainsi qu'avec la mesure de construction d'une passerelle pour personnes piétonnes et cyclistes au-dessus du canal de Nidau-Büren à Brügg (BBS.MD-A.10).

Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : voie express cyclable avec un standard d'aménagement élevé (rapide, directe et sûre) comme alternative aux TIM et aux TP, sur des axes de l'agglomération disposant d'un fort potentiel cyclable pour le trafic pendulaire

Documents :

- Office des ponts et chaussées du canton de Berne, étude de corridor Itinéraire cyclable prioritaire Lyss–Bienne, 2022

**Coordination**

**État de la coordination  
plan directeur régional CRTU**

---

Coordination en cours

---

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Nidau, liaison cyclable Port–Nidau– Bienne-Centre, tronçon Zihlbrücke (pont ASm)

### BBS.MD-A.18.03

Horizon PA5

### Horizon B

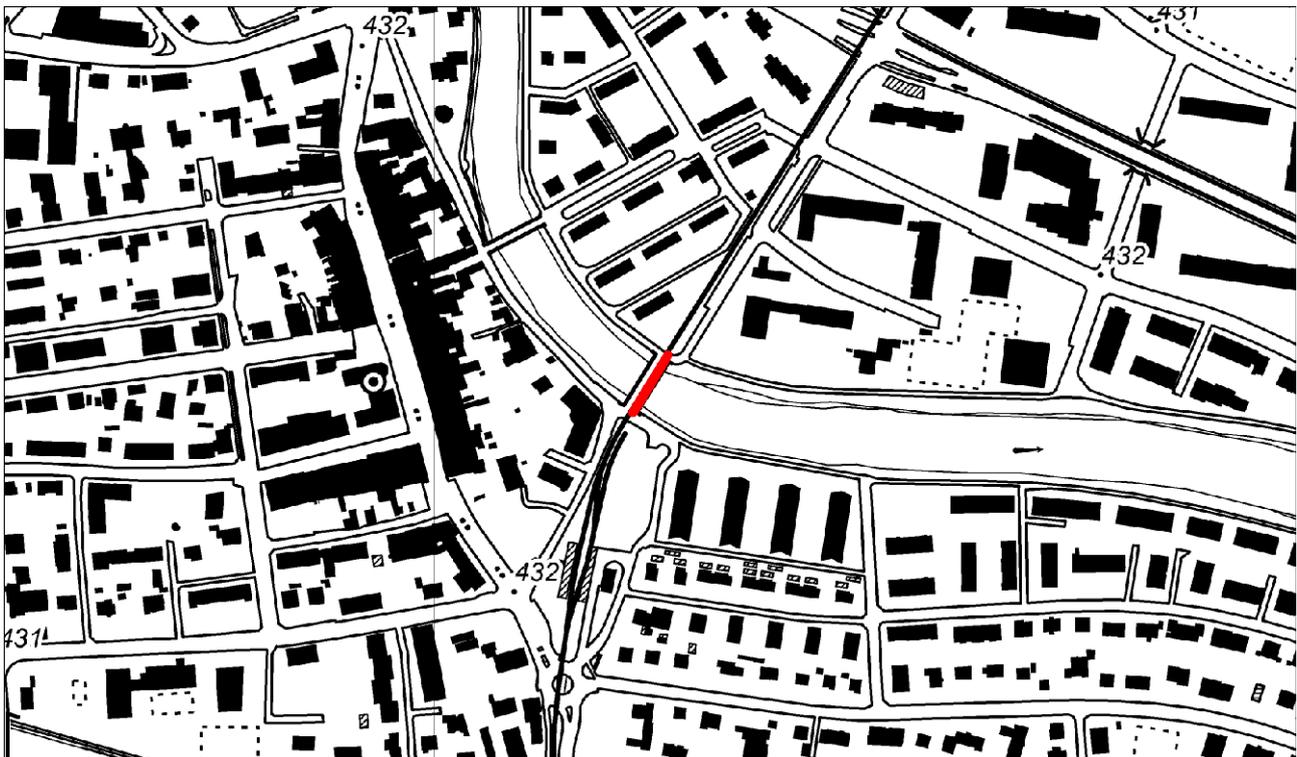
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie

**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		Aare Seeland mobil AG
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux		Mise en service
	2,00	01.01.2032		31.12.2032
Unités de prestation	Type	Nombre		Unité
	Passages supérieurs pour la mobilité douce	250		m <sup>2</sup>
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** La création d'une nouvelle passerelle pour cyclistes à côté du pont ASm existant et de la passerelle pour personnes piétonnes et cyclistes existante permet de séparer la

mobilité piétonne et le trafic cycliste et d'établir un tracé en grande partie prioritaire pour le trafic cycliste. La mesure fait partie de la voie express cyclable Ipsach–Nidau–Bienne et comble partiellement la lacune du réseau n° 58 selon le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste.

Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : voie express cyclable avec un standard d'aménagement élevé (rapide, directe et sûre) comme alternative aux TIM et aux TP, sur des axes de l'agglomération disposant d'un grand potentiel cyclable pour le trafic pendulaire

Documents :

- Étude de couloirs voie express cyclable VEC 30 / VEC 31 Ipsach–Nidau–Bienne

**État de la coordination  
plan directeur régional CRTU**

**Coordination**

---

Coordination en cours

---

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Nidau, voie cyclable Port–Nidau– Bienne-Centre, tronçon Keltenstrasse/Bielstrasse–rue Alfred-Aebi

### BBS.MD-A.18.04

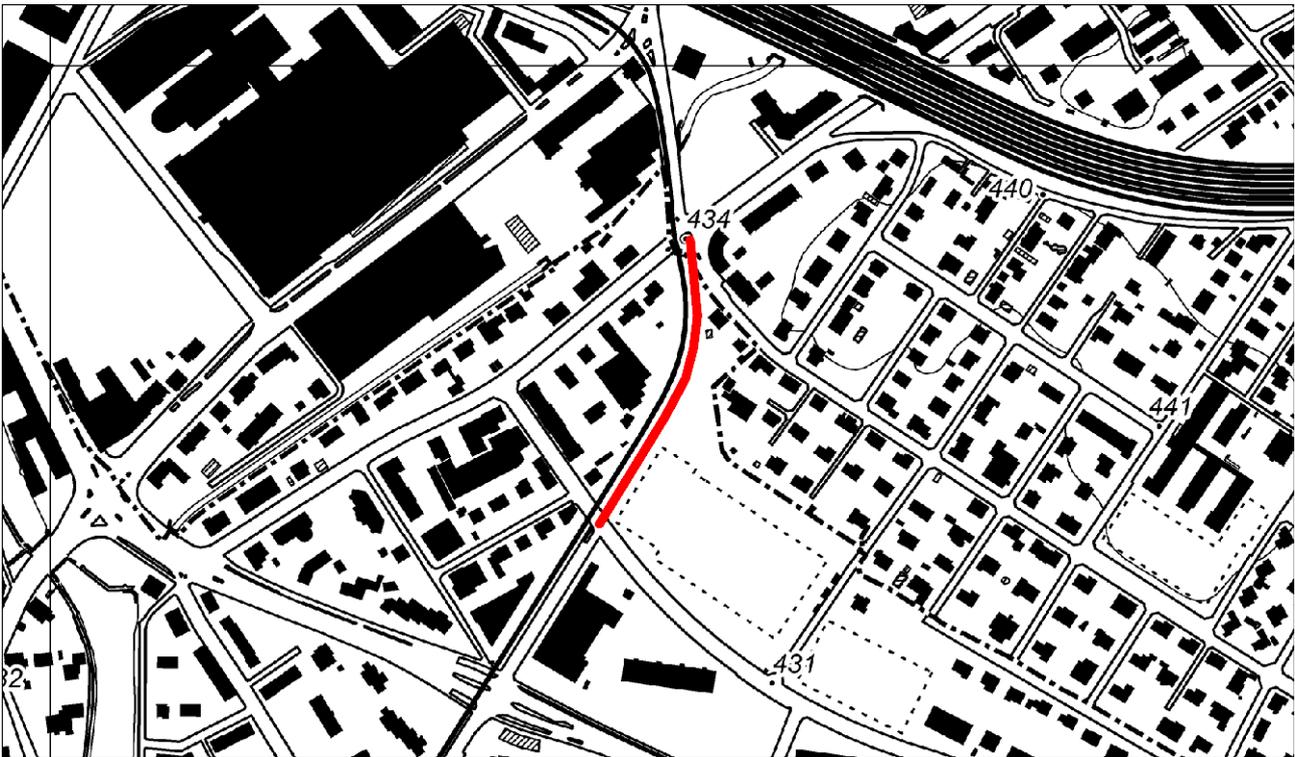
Horizon PA5

### Horizon B

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
	Commune	Aare Seeland mobil AG	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	1,00	01.01.2033	31.12.2034
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité
	Voie parallèle MD cat. 1	200	m
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>		

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Prolongement de la Keltenstrasse existante (Nidau) le long des voies ASm jusqu'au giratoire de la Gurnigelstrasse / rue Alfred-Aebi pour la mobilité douce et les bus (selon

le Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne). L'espace nécessaire pour réaliser ultérieurement une éventuelle extension à double voie de la ligne ASm est réservé.

La nouvelle voie cyclable et piétonne fait partie de la voie express cyclable Ipsach–Nidau–Bienne et comble partiellement la lacune du réseau n° 58 selon le plan sectoriel cantonal pour le réseau de voies cyclables.

Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : voie express cyclable avec un standard d'aménagement élevé (rapide, directe et sûre) comme alternative aux TIM et aux TP, sur des axes de l'agglomération disposant d'un fort potentiel cyclable pour le trafic pendulaire

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination en cours
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>	
<b>Indications quantitatives / - documents / divers</b>	

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Nidau, passage sous-voies arrêt Beunden

### BBS.MD-A.18.05

Horizon PA5

### Horizon B

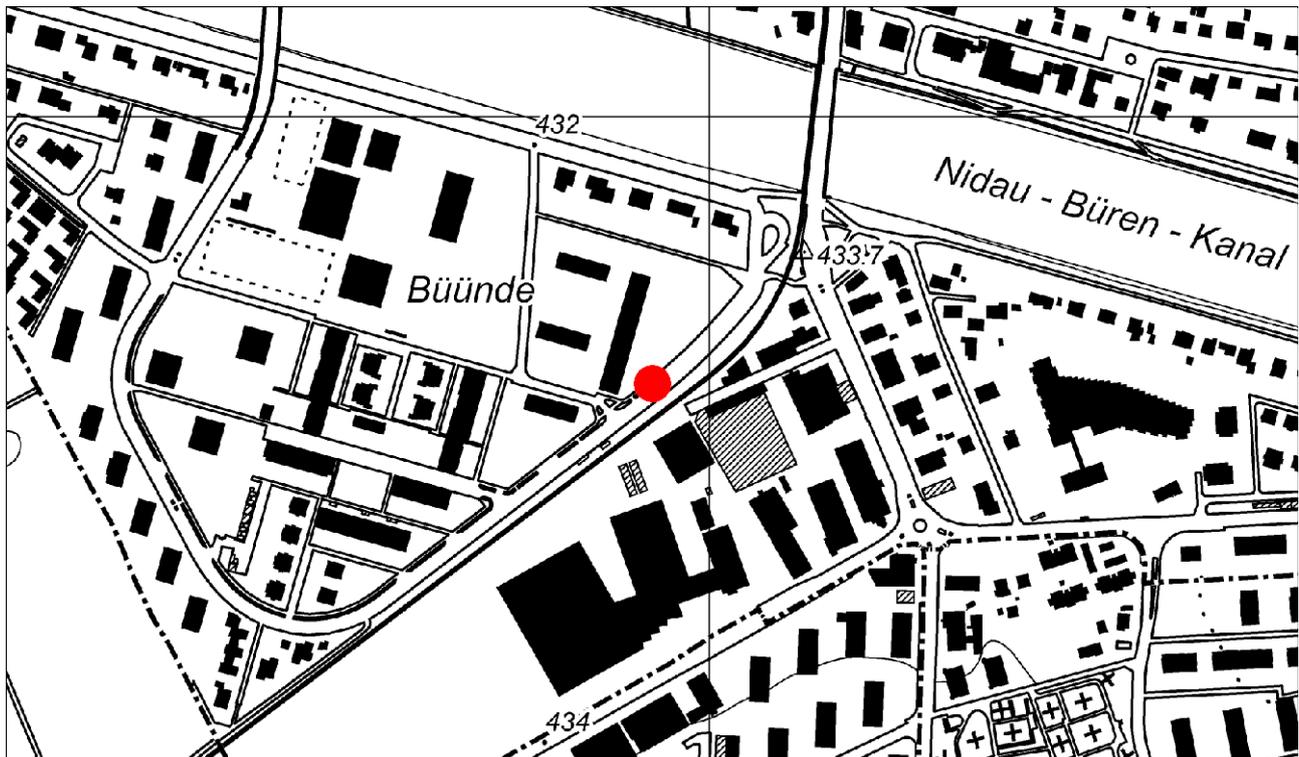
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie

**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		Aare Seeland mobil AG
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux		Mise en service
	4,00	01.01.2035		01.01.2036
Unités de prestation	Type	Nombre		Unité
	Passages inférieurs pour la mobilité douce	60		m <sup>2</sup>
	Installations de dépôt de vélos cat. 1	20		pièces

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

**Description succincte et intégration dans la stratégie** Actuellement, l'arrêt Nidau Beunden est uniquement accessible depuis le côté ouest,

**sectorielle**

c'est-à-dire depuis le Beundenring. La mesure porte sur la création d'un passage souterrain dans le périmètre de la gare de Nidau Beunden pour relier la zone d'activités contigüe (périmètre de restructuration et de densification potentiel) et les quartiers d'habitation situés au sud. Parallèlement, le nombre de places de stationnement pour vélos disponibles à l'arrêt sera augmenté.

Stratégie sectorielle Transports publics et mobilité combinée : améliorer l'accès aux transports publics et les correspondances

**Coordination**

**État de la coordination  
plan directeur régional CRTU**

---

Coordination en cours

---

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Bienne, agrandissement du parking à vélos au sud de la gare

### BBS.MD-A.18.06

Horizon PA5

### Horizon B

Ancien code ARE  
0371.4.034

Catégorie de mesures  
**5 Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**5.2 Forfaits Mobilité douce**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		CFF, propriétaires fonciers
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	3,00	01.01.2035	01.01.2036	
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité	
	Installations de dépôt de vélos cat. 1	500	pièces	
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** La gare de Bienne est l'interface de mobilité centrale dans l'agglomération Bienne/Lyss. L'objectif est de promouvoir la mobilité combinée grâce à des

correspondances attrayantes. Une offre suffisante de places de stationnement pour vélos, couvertes et sécurisées, est également nécessaire. D'ici à 2030, l'offre au sud de la gare sera augmentée de 500 places Bike+Ride. L'aménagement est coordonné avec les autres projets d'infrastructure dans le périmètre de la gare dans le cadre de la coordination globale de la gare de Bienne 2030 (MC-Mu.5).

Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : proposer des offres Bike+Ride à tous les arrêts de train ainsi qu'aux arrêts de bus importants, en nombre suffisant et avec de bons équipements

Documents :

- Plan sectoriel vélo de la ville de Bienne (mesure 77)
- Concept d'affectation du secteur de la gare, 2024

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination en cours
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>	Plan du réseau routier
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	-

## Mesure individuelle Transports

# Lyss, réaménagement de la place de la gare

### BBS.MC-Mu.03

Horizon PA5

### Horizon A

Ancien code ARE

**0371.4.009**

Catégorie de mesures

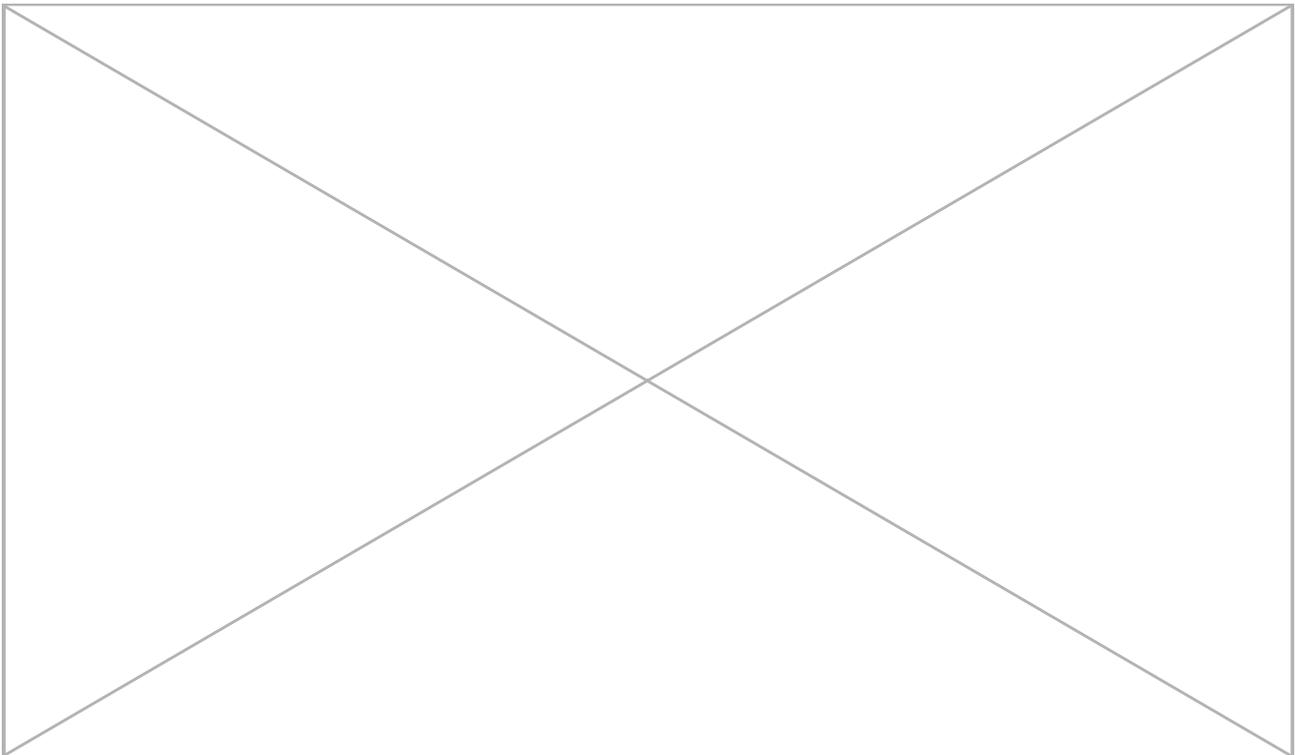
**4 Interfaces de transport**

Sous-catégorie

**4 Interfaces de transport**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		Propriétaires fonciers, CFF
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	4,95	01.01.2031	31.12.2033	
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>			



<b>Description de la mesure</b>	<p>Comptant parmi les principaux lieux centraux de la commune, la gare de Lyss est également une interface multimodale importante (nœud régional) dans l'agglomération Bienne/Lyss. La gare et ses abords immédiats sont donc la vitrine de la commune. La Bahnhofstrasse qui a été rénovée peut d'ores et déjà se targuer d'un haut niveau de qualité. En outre, le Bangerter Park et les villas attenantes forment un magnifique ensemble à caractère identitaire au nord de la gare. Entre la Bahnhofstrasse et le Bangerter Park, il manque cependant un aménagement global coordonné avec les zones de développement adjacentes. Le réaménagement doit permettre de combler les lacunes en matière de mobilité douce et de transports publics et de donner une nouvelle orientation urbanistique.</p> <p>Les CFF mènent actuellement une étude sur le développement de l'infrastructure visant à définir l'organisation future de la gare de Lyss (voies et quais). Sur la base des conclusions de cette étude, il sera possible de conclure une convention avec les CFF pour la planification du secteur de la gare. La prochaine étape consistera à mener une procédure d'assurance qualité comprenant les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Concept de construction et d'affectation pour les abords de la place de la gare et le parc</li> <li>- Aménagement de la place et du parc, extension de la zone de rencontre</li> <li>- Intégration des arrêts de bus, accès prioritaire à la gare, dépose-minute, stationnement des taxis et parking à vélos</li> <li>- Implantation du Park+Ride sur la parcelle constructible</li> <li>- Desserte et agencement des places de stationnement pour les usagères et les usagers et pour les visiteuses et les visiteurs</li> <li>- Respect du patrimoine architectural historique</li> </ul> <p>La mesure fait partie du site stratégique Lyss, gare (cf. rapport principal, chap. 7.4.5).</p>
<b>Faisabilité</b>	-
<b>État de la planification</b>	1

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
31.12.2028	Étude	Commune

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
01.01.2030	Décision de financement	Commune
01.06.2030	Approbation des plans / permis de construire	Commune
01.01.2031	Début des travaux	Commune
31.12.2033	Mise en service	Commune

**Opportunité**

<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Changement simple et efficace entre différents moyens de transport</li> <li>- Accès optimal aux interfaces de mobilité, aménagement convivial et attrayant</li> </ul>
<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les interfaces de transport de Bienne et Lyss</li> <li>- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires</li> </ul>
<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les interfaces de transport</li> <li>- Renforcer les centres urbains</li> <li>- Aménager l'espace routier de manière à assurer une qualité de séjour particulièrement élevée et un effet de coupure minimal</li> <li>- Axer l'aménagement sur la coexistence de l'ensemble des usagères et usagers</li> <li>- Améliorer les correspondances</li> <li>- Proposer des offres Bike+Ride en nombre suffisant et avec de bons équipements</li> </ul>

**Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité**

<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration des correspondances train-bus et des conditions pour la mobilité douce, y compris l'accès aux transports publics</li> <li>- Amélioration du système de transport global pour l'ensemble des usagères et usagers</li> </ul>
<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité de séjour et valorisation d'un espace public central</li> </ul>
<b>Sécurité (CE 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic grâce à une disposition plus claire</li> </ul>
<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Effet positif sur l'impact sur l'environnement grâce au renforcement des transports publics</li> <li>- Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce</li> </ul>

**Coordination**

État de la coordination plan directeur régional CRTU	Mesure relevant du plan directeur cantonal	État de la coordination plan directeur cantonal
Coordination réglée	Oui	Coordination réglée

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale****Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales**

## Impact sur l'environnement -

**Lien avec d'autres mesures** La mesure remplace en partie la mesure 0371.2.003 du PA2 Transports publics par rail (optimisation des arrêts CFF à Buswil et Lyss). L'optimisation prévue dans le PA2 pour l'arrêt de Lyss (nouvelle marquise et aménagement du parvis) n'a pas encore été réalisée et sa planification a été développée dans le Plan directeur urbanistique du centre-ville de Lyss. Cette partie de la mesure du PA2 est remplacée par la présente mesure. La partie consacrée à l'optimisation de l'arrêt de train à Buswil a été réalisée.

- La mesure est coordonnée avec le passage sous-voies au nord de la gare de Lyss (BBS.MD-A.06).
- Le passage sous-voies et les développements prévus dans le quartier de la gare doivent s'appuyer sur le contenu de la première étape de planification, avec la procédure d'assurance qualité pour un concept urbanistique 2021/2022.

**Indications quantitatives / documents / divers**

- CFF, étude sur le développement de l'infrastructure
- Commune de Lyss, Plan directeur urbanistique du centre-ville de Lyss, 2020/2021
- Commune de Lyss, Plan directeur Transports de Lyss, 2012

## Mesure individuelle Transports

# Bienne, gare de Mâche, pôle de mobilité et itinéraire cyclable de confort, stationnement des vélos

### BBS.MC-Mu.09

Horizon PA5

### Horizon B

Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**4 Interfaces de transport**

Sous-catégorie

**4 Interfaces de transport**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
		Commune	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	3,00	01.01.2032	31.12.2035
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>		



**Description de la mesure** Le centre du quartier de Mâche est scindé en deux par les voies ferrées. Dans la partie sud du quartier, les logements coopératifs existants doivent être rénovés et densifiés. En outre, plusieurs propriétaires fonciers privés ont pour projet de créer de nouveaux logements et de nouvelles surfaces commerciales.

En 2023, une planification test urbanistique a été réalisée afin d'étudier divers scénarios pour le développement de ce quartier. Les résultats sont à présent approfondis dans un concept urbanistique. D'autres études sont en cours pour explorer le potentiel de réaménagement des espaces routiers attenants (MaC centre de Mâche). Selon le concept transports publics 2035, la gare RER de Mâche présente un grand potentiel pour renforcer les transports publics dans la ville de Bienne. Elle est par conséquent appelée à devenir un nœud de correspondance et doit être mieux reliée au quartier. Par ailleurs, les arrêts de bus situés à la route d'Orpond doivent être déplacés à proximité de la gare.

Afin d'améliorer l'accès à la gare pour les cyclistes, il convient d'aménager une vélostation et des places de stationnement pour vélos en même temps que l'itinéraire cyclable de confort. L'espace urbain sera en outre valorisé pour offrir une meilleure qualité de séjour.

**Faisabilité** Planification test Mâche-Centre sud, 2023 / approfondissement dans le concept urbanistique 2024

**État de la planification** 1

Étapes de planification et de financement achevées	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	31.12.2024	Étude	Commune
Étapes de planification et de financement prévues	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	31.12.2029	Avant-projet	Commune
	01.01.2032	Début des travaux	Commune
	31.12.2035	Mise en service	Commune

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces routiers et places d'une grande convivialité</li> <li>- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti</li> </ul>	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les interfaces de transport de Bienne et d'Orpond</li> <li>- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires</li> </ul>	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer le pôle de mobilité local</li> <li>- Aménager l'espace routier de manière à assurer une qualité de séjour particulièrement élevée et un effet de coupure minimal</li> <li>- Axer l'aménagement sur la coexistence de l'ensemble des usagères et usagers</li> <li>- Améliorer les correspondances</li> <li>- Proposer des offres Bike+Ride en nombre suffisant et avec de bons équipements</li> </ul>	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration des correspondances train-bus et des conditions pour la mobilité douce, y compris l'accès aux transports publics</li> <li>- Amélioration du système de transport global pour l'ensemble des usagères et usagers</li> </ul>	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité de séjour et valorisation d'un espace public central</li> </ul>	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic grâce à une disposition plus claire</li> </ul>	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Effet positif sur l'impact sur l'environnement grâce au renforcement des transports publics</li> <li>- Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce</li> </ul>	
	<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>			
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, mesure 49</li> <li>- Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne</li> </ul>		

## Mesure individuelle Transports

# Bienne, réaménagement du quai du Bas, tronçon place Centrale–rue de l’Hôpital

### BBS.TIM-Val.04

Horizon PA5

### Horizon A

Ancien code ARE

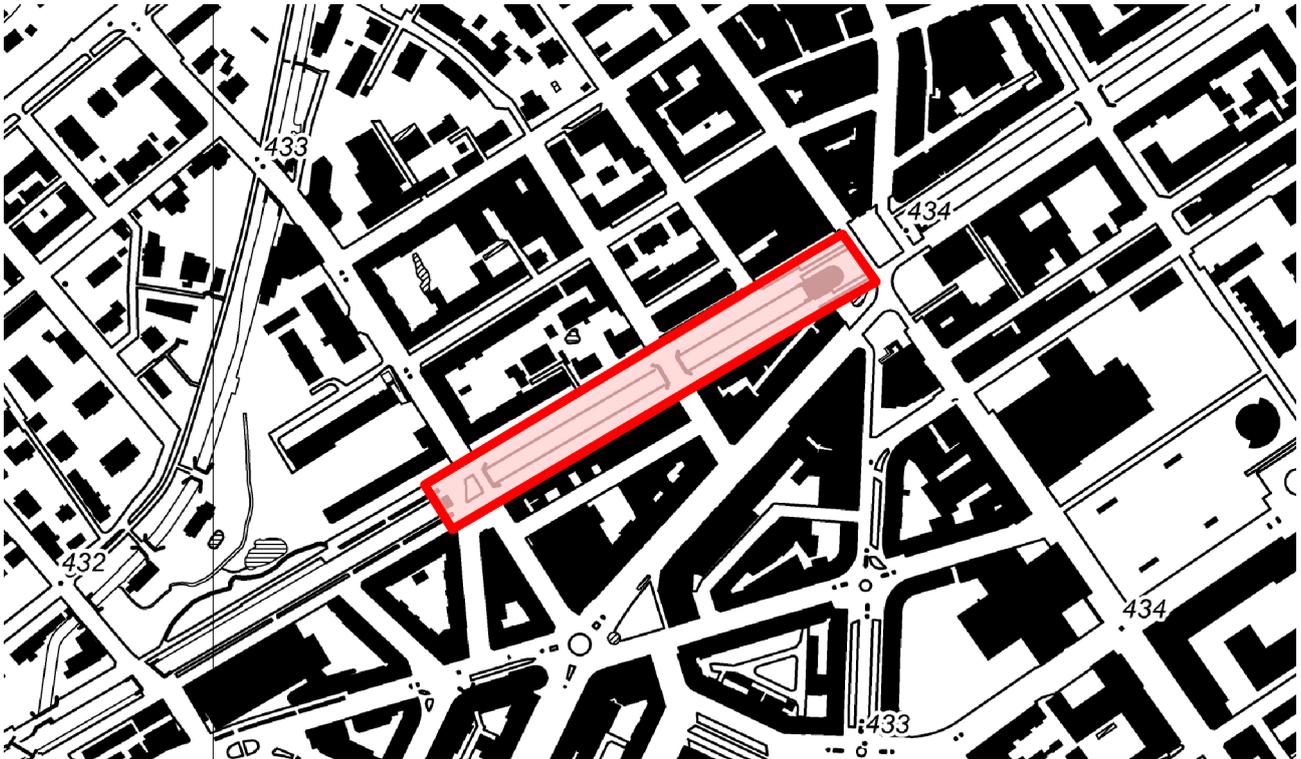
0371.4.062

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l’espace routier**

Sous-catégorie

**3.2 Tronçon routier**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
		Commune	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	6,00	01.01.2029	01.07.2031
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>		



**Description de la mesure** Réaménagement adapté au changement climatique de l'espace routier avec priorité à la mobilité douce. Suppression des places de stationnement du domaine public. 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 le long de la Suze. Des mesures sont mises en œuvre pour accroître la résilience climatique, notamment des mesures de désimperméabilisation. En 2024, un projet qui avait été approuvé et dont le financement était assuré a été rejeté lors de la votation populaire. Il doit être revu et mis en œuvre dans le cadre de cette mesure.

**Faisabilité** Avérée dans le projet déjà approuvé

**État de la planification** 1

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
31.12.2021	Étude	Commune

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
01.01.2029	Décision de financement	Commune
01.01.2029	Début des travaux	Commune
01.07.2031	Mise en service	Commune

**Opportunité**

- Lien avec la vision d'ensemble**
- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti
  - Espaces routiers et places d'une grande convivialité
  - Centre-ville de Bienne en tant que site d'événements et lieu de séjour et d'activités de loisirs attrayant
- 
- Lien avec le besoin d'action**
- Adapter des tronçons de route et aménager des espaces routiers appropriés sur le plan urbanistique

	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager l'espace routier en fonction du milieu bâti en veillant à offrir une qualité de séjour élevée</li> <li>- Renforcer l'axe médian de Bienne en tant que liaison cyclable est-ouest structurante</li> <li>- Renforcer les axes piétonniers structurants grâce à une qualité élevée et une identité forte</li> </ul>	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement et amélioration des conditions pour la mobilité douce</li> <li>- Réduction des nuisances du trafic</li> <li>- Optimisation de l'utilisation de l'infrastructure routière existante</li> <li>- Encouragement de la coexistence au sein du trafic global</li> </ul>	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation de la qualité du milieu bâti</li> <li>- Amélioration de la convivialité et de la qualité des espaces publics</li> <li>- Valorisation de l'espace routier</li> </ul>	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la sécurité objective et subjective du trafic</li> </ul>	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores et des surfaces nécessaires</li> <li>- Amélioration de la part modale des transports publics et de la mobilité douce</li> </ul>	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>	Le réaménagement de la partie supérieure du quai du Bas est lié au projet global de valorisation du centre-ville de Bienne, dont l'un des principaux objectifs est d'améliorer la qualité du séjour dans l'espace public ainsi que la qualité des infrastructures pour les cyclistes et les personnes piétonnes.		
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- TJM vraisemblable en 2040 (sans mesure) : 2500</li> <li>- Cahier des charges du concept d'exploitation et d'aménagement pour les quais le long de la Suze</li> <li>- Projet de construction élaboré pour le quai du Bas</li> </ul>		

# Mesure individuelle Transports

## Bienne, réaménagement de la rue de la Gare, partie haute entre la place du Général-Guisan et la place Centrale

### BBS.TIM-Val.05

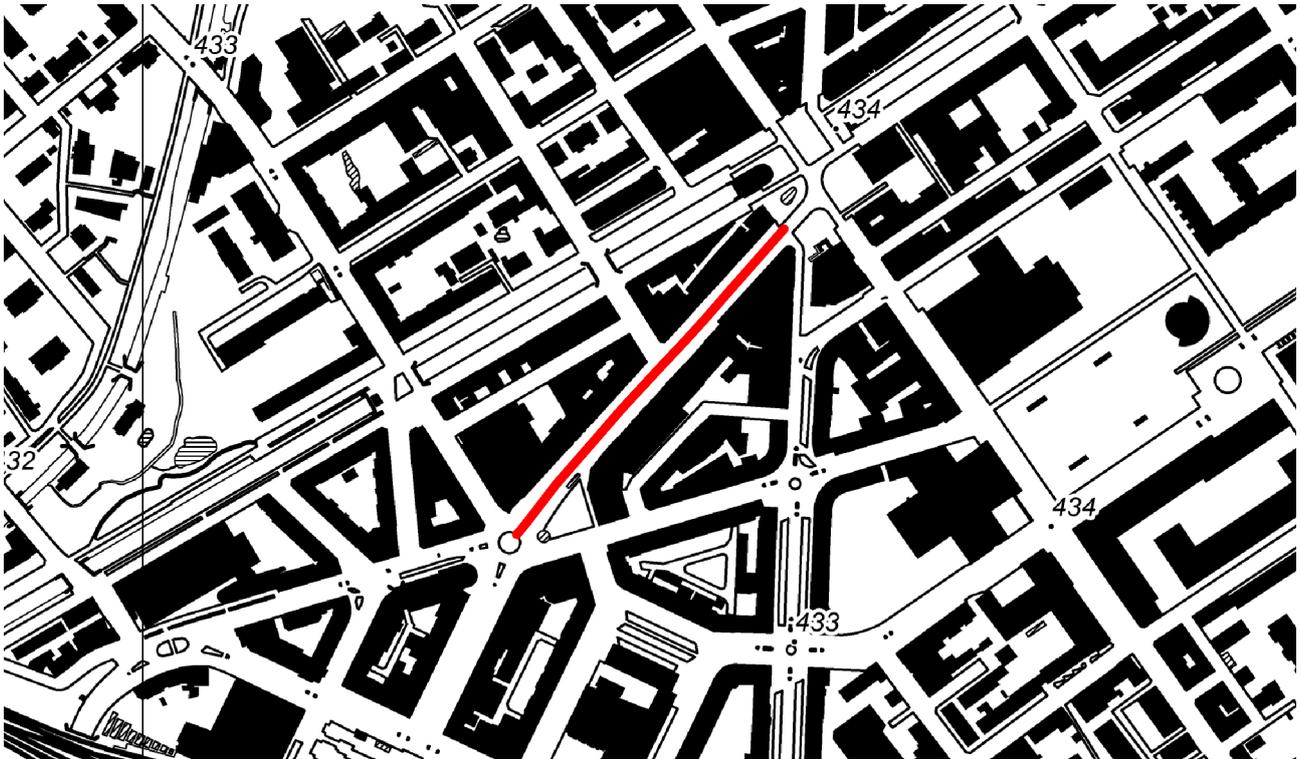
Horizon PA5

### Horizon B

Ancien code ARE  
0371.4.063

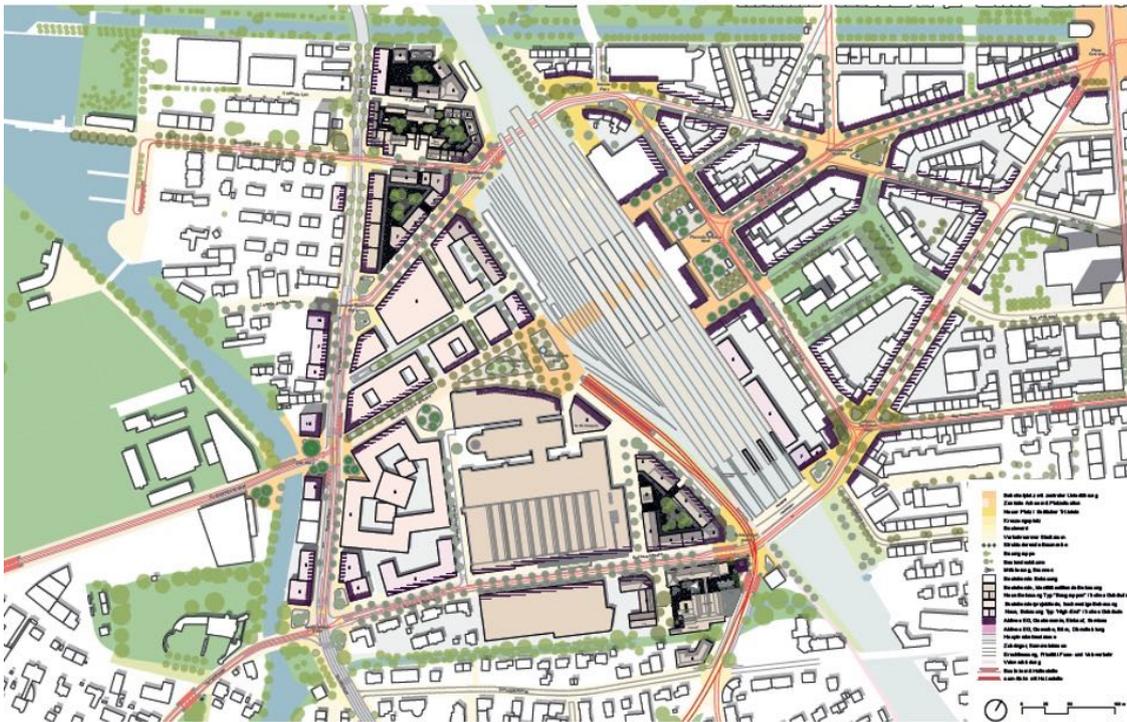
Catégorie de mesures  
**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie  
**3.2 Tronçon routier**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	6,00	31.12.2033	31.12.2034	
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération -			

VISION 2035 (mit Abstellgleisen)



<b>Description de la mesure</b>	<p>La gare de Bienne et les rues adjacentes forment la principale interface de transport multimodale de la ville. Le secteur de la gare doit être facilement accessible à pied, en vélo et en transports publics de tous les côtés.</p> <p>Le tronçon nord de la rue de la Gare constitue une liaison importante entre le centre-ville de Bienne et la gare. C'est l'axe principal sur lequel circulent les bus. C'est aussi un tronçon clé pour les correspondances, avec divers arrêts de bus, et un axe de liaison stratégique pour le trafic cycliste et piétonnier. La rue est animée, étendue et affiche une offre variée de services, de magasins et de restaurants.</p> <p>Le tronçon visé par la mesure est la partie septentrionale de l'axe urbain le long du « collier de perles » du réaménagement du secteur de la gare. Il constitue en outre une partie d'un axe de liaison continu, particulièrement pour le trafic piétonnier, entre le centre-ville et le lac. La priorité pour cet espace urbain est donnée aux personnes qui se déplacent à pied et en transports publics. Pour la mobilité piétonne, les liaisons longitudinales et transversales de cette rue déjà interdite à la circulation seront renforcées, de même que la qualité du séjour. Grâce au réaménagement de l'espace routier, de façade à façade, la rue de la Gare restera une rue commerçante importante de Bienne. La place Centrale située à son extrémité assure la liaison avec la rue de Nidau qui s'étend jusqu'à la vieille ville et est un lieu réputé de la ville pour flâner et faire du shopping.</p>
---------------------------------	--

<b>Faisabilité</b>	Le tronçon nord de la rue de la Gare est déjà utilisé pour les mêmes fonctions, la faisabilité est assurée.
--------------------	---

**État de la planification** 1

<b>Étapes de planification et de financement achevées</b>	<b>Échéance</b>	<b>Étape de planification/financement</b>	<b>Service responsable</b>
<b>Étapes de planification et de financement prévues</b>	31.12.2029	Étude	Commune
	31.12.2030	Avant-projet	Commune
	01.01.2032	Décision de financement	Commune

01.06.2032	Approbation des plans / permis de construire	Commune
31.12.2033	Début des travaux	Commune
31.12.2034	Mise en service	Commune

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti</li> <li>- Espaces routiers et places d'une grande convivialité</li> <li>- Centres-villes de Bienne et Nidau en tant que sites d'événements et lieux de séjour et d'activités de loisirs attrayants</li> </ul>	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Adapter des tronçons de route et aménager des espaces routiers appropriés sur le plan urbanistique	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager des espaces routiers appropriés sur le plan urbanistique</li> <li>- Renforcer les axes piétonniers structurants grâce à une qualité élevée et une identité forte</li> <li>- Optimiser le réseau de bus et étoffer l'offre, axe principal important dans le cœur de l'agglomération et ligne rapide avec cadence inférieure à 30 minutes</li> <li>- Itinéraire cyclable direct pour cyclistes rapides et expérimentés</li> </ul>	
	<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement et amélioration des conditions pour la mobilité douce</li> <li>- Réduction des nuisances du trafic</li> <li>- Optimisation de l'utilisation de l'infrastructure routière existante</li> <li>- Encouragement de la coexistence au sein du trafic global</li> </ul>
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation de la qualité du milieu bâti</li> <li>- Amélioration de la convivialité et de la qualité des espaces publics</li> <li>- Valorisation de l'espace routier</li> </ul>	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Amélioration de la sécurité objective et subjective du trafic	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores</li> <li>- Valorisation des espaces naturels et verts</li> </ul>	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination en cours		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures -</b> Coordination avec le réaménagement de la place de la Gare (MC-Mu.06)			

**Indications quantitatives / documents / divers** - Superficie : 9500 m<sup>2</sup>  
- TJM vraisemblable en 2040 (sans mesure) : 3650

Mesure individuelle Transports

## Bienne/Nidau, concept Rue de Caractères, route de Berne entre la place Guido-Müller et la Keltenstrasse

### BBS.TIM-Val.06

Horizon PA5

### Horizon A

Ancien code ARE

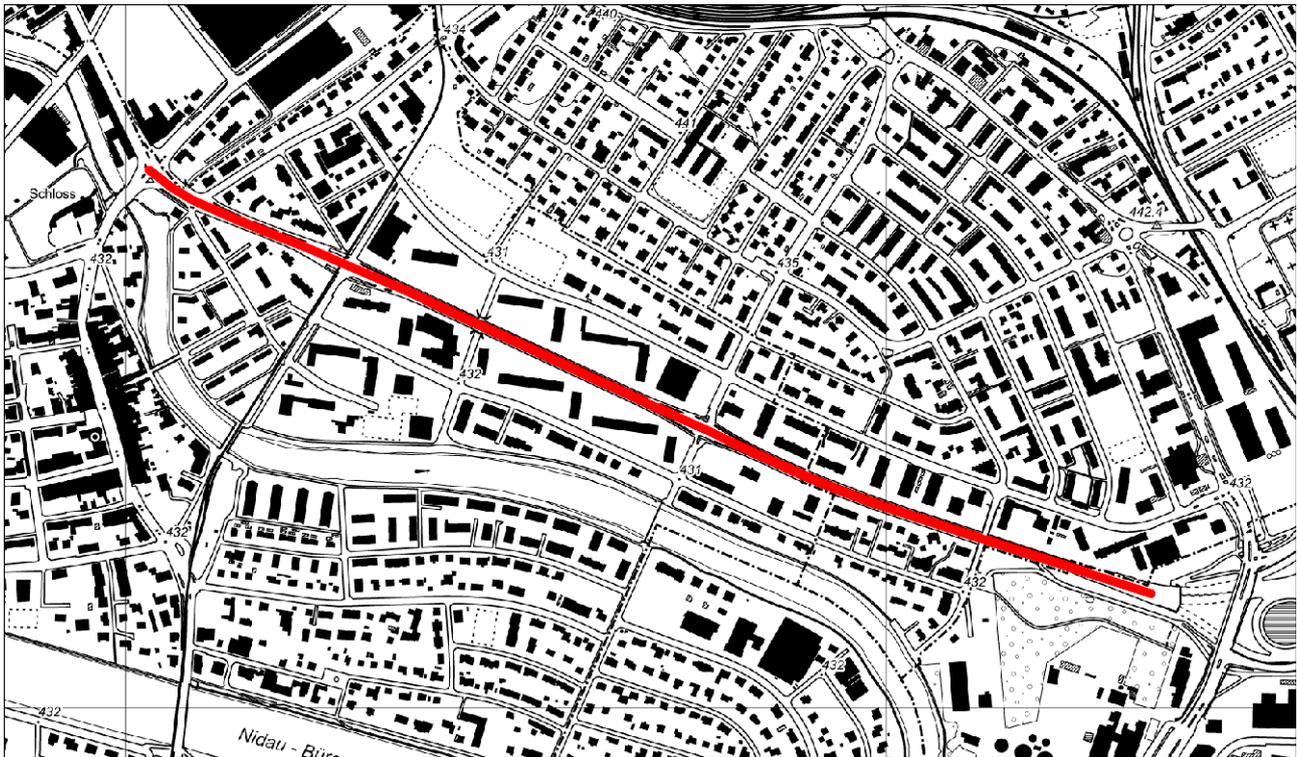
0371.4.064

Catégorie de mesures

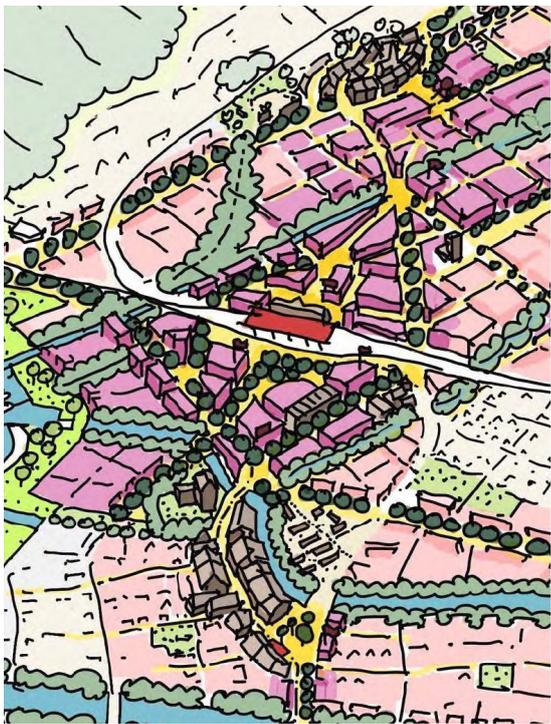
**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie

**3.2 Tronçon routier**



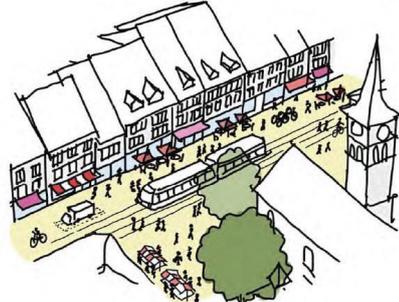
Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		OPC-AIC		Service archéologique, Bienne, Nidau
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux		Mise en service
	6,00	01.01.2030		31.12.2031
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			



Strasse als Flanierzone, Fokus auf Fuss- und Veloverkehr / ÖV / Mikromobilität, Reduktion MIV



Hohe Dichte, starke Durchmischung (aktive EG, Wohnen im OG), Sicherung Anlieferung, keine oberirdische PP



Städtli Nidau: Profitieren vom Verkehr, leistungsfähiges ÖV-System zur Belebung / Schaffung von Laufkundschaft im Zentrum

**Description de la mesure** Suite à la décision de ne pas réaliser le projet de contournement ouest de Bienne par l'A5, la route à ciel ouvert entre les Marais-de-Brügg, la place Guido-Müller et le faubourg du Lac est conservée et sera transformée en harmonie avec le site. À cet effet, un concept d'exploitation et d'aménagement est élaboré pour l'ensemble de l'axe et mis en œuvre en différentes étapes. La transformation de la route de Berne entre la jonction autoroutière des Marais-de-Brügg et la place Guido-Müller doit être réalisée en priorité.

Mesures : réaménagement complet de l'axe en tant que partie intégrante de la ville ; amélioration des liaisons longitudinales et transversales et accroissement de la perméabilité de l'axe au trafic piétonnier et cycliste ; amélioration de la fluidité du trafic pour les transports publics le long et à travers l'axe ; adaptation de l'aménagement routier au changement climatique, y c. empreinte écologique (selon l'étude sommaire sur la gestion du trafic dans la région de Bienne).

**Faisabilité** -

**État de la planification** 1

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
30.09.2025	Étude	OPC-AIC

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
01.01.2029	Décision de financement	OPC-AIC
01.06.2029	Approbation des plans / permis de construire	OPC-AIC
01.01.2030	Début des travaux	OPC-AIC
31.12.2031	Mise en service	OPC-AIC

**Opportunité** **Lien avec la vision d'ensemble** - Circulation fluide et trafic supportable au sein du milieu bâti

		- Délestage des rues où la qualité de vie et d'habitat est restreinte actuellement, réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Adapter des tronçons de route et aménager des espaces routiers appropriés sur le plan urbanistique - Réaménager et valoriser les axes principaux urbains	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Rendre le trafic sûr et supportable ; aménager les axes principaux au sein des localités en fonction du milieu bâti - Itinéraire cyclable prioritaire intercommunal avec un standard d'aménagement élevé - Aménager les axes urbains structurants en les dotant d'un standard de qualité élevé et d'une forte identité - Axe principal TP dans le cœur de l'agglomération avec cadence de 10 minutes	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Valorisation de l'espace routier - Amélioration des conditions pour la mobilité douce et les transports publics - Optimisation des capacités de circulation - Amélioration de l'accessibilité	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Mise en réseau des quartiers - Amélioration de la convivialité et de la qualité du milieu bâti pour les habitantes et les habitants - Valorisation de l'espace routier	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores - Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce	
	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
<b>Coordination</b>	Coordination réglée		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>	La mesure fait partie du projet de réaménagement de l'axe route de Berne–rue d'Aarberg–rue du Débarcadère : - BBS.TIM-Val.13.10 : Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon place Jean-Jacques-Rousseau–quai du Bas - BBS.TIM-Val.14 : Bienne, concept Rue de Caractères, tronçon place Guido-Müller–place Jean-Jacques-Rousseau (rue d'Aarberg) - BBS.TIM-Val.15.01 : Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon quai du Bas–faubourg du Lac		

La mesure doit être coordonnée avec la gestion du trafic de l'agglomération de Bienne :  
- BBS.MAD-GT.06.01 : GT Agglomération biennoise – zone A (Bienne, Nidau)

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Superficie : 15 750 m<sup>2</sup>
- TJM vraisemblable en 2040 (sans mesure) : 35 000
- Canton de Berne, ville de Bienne, ville de Nidau : étude de projet Axe route de Berne–rue d'Aarberg–rue du Débarcadère, 2025
- Groupe de dialogue Branche ouest Bienne : rapport final, 2020 / rapport final Bases pour le trafic, 2020

Mesure individuelle Transports

# Bienne, concept Rue de Caractères, tronçon place Guido-Müller–place Jean-Jacques-Rousseau (rue d’Aarberg)

## BBS.TIM-Val.13

Horizon PA5

### Horizon B

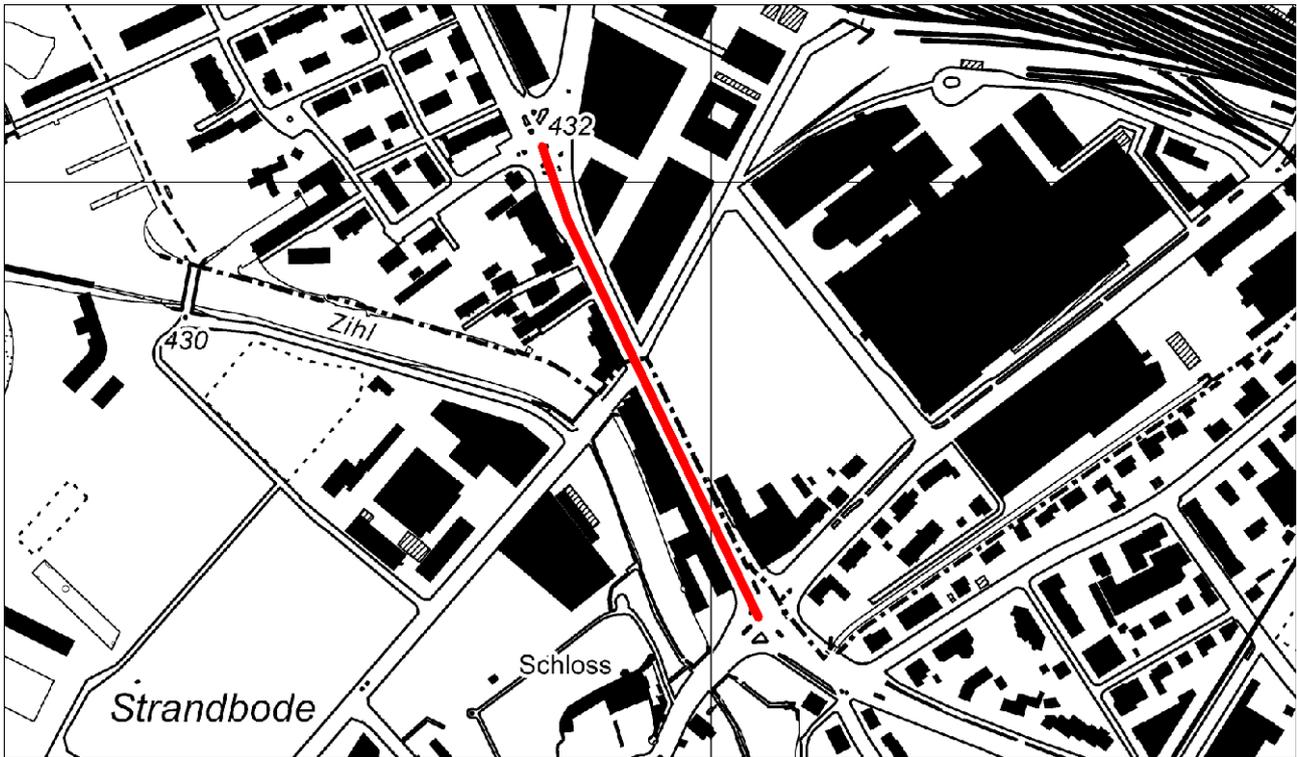
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l’espace routier**

Sous-catégorie

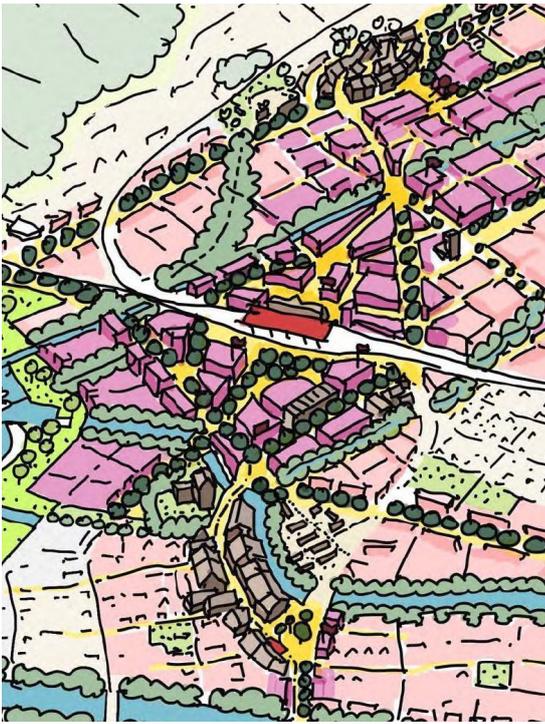
**3.2 Tronçon routier**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	Commune	OPC-AIC III	

<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	6,00	31.12.2035	31.12.2036

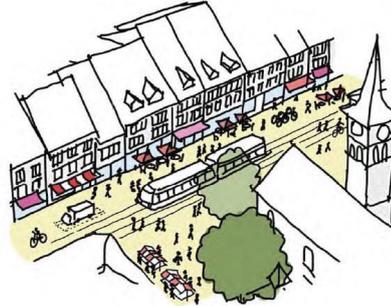
**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
 Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération



Strasse als Flanierzone, Fokus auf Fuss- und Veloverkehr / ÖV / Mikromobilität, Reduktion MIV



Hohe Dichte, starke Durchmischung (aktive EG, Wohnen im OG), Sicherung Anlieferung, keine oberirdische PP



Städtli Nidau: Profitieren vom Verkehr, leistungsfähiges ÖV-System zur Belebung / Schaffung von Laufkundschaft im Zentrum

**Description de la mesure**

La mesure porte sur le réaménagement complet de l'axe et sa valorisation en tant que partie intégrante de la ville. Elle comprend notamment l'amélioration des liaisons longitudinales et transversales, l'accroissement de la perméabilité de l'axe au trafic piétonnier et cycliste, l'amélioration de la fluidité du trafic pour les transports publics le long et à travers l'axe, l'amélioration de la desserte et de la répartition modale ainsi que l'adaptation de l'aménagement routier au changement climatique. Dans un premier temps, différentes approches seront examinées d'ici à fin septembre 2025 dans le cadre d'une étude de projet.

**Faisabilité**

-

**État de la planification**

-

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
30.09.2025	Étude	Commune

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
31.12.2034	Décision de financement	Commune
30.06.2035	Approbation des plans / permis de construire	Commune
31.12.2035	Début des travaux	Commune
31.12.2036	Mise en service	Commune

**Opportunité**

**Lien avec la vision d'ensemble**

- Chemins sûrs, directs et attrayants pour la mobilité douce
- Réseau de transports publics avec cadence soutenue et horaire fiable
- Les espaces routiers faisant l'objet de travaux de réaménagement sont autant que possible désimperméabilisés, végétalisés et ombragés et offrent une qualité de séjour élevée.

<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Adapter des tronçons de route et aménager des espaces routiers appropriés sur le plan urbanistique - Réaménager et valoriser les axes principaux urbains
<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Rendre le trafic sûr et supportable ; aménager les axes principaux au sein des localités en fonction du milieu bâti - Voie express cyclable intercommunale avec un standard d'aménagement élevé - Aménager les axes urbains structurants en les dotant d'un standard de qualité élevé et d'une forte identité - Axe principal TP dans le cœur de l'agglomération avec cadence de 10 minutes

**Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité**

<b>Transports (CE 1)</b>	- Valorisation de l'espace routier - Amélioration des conditions pour la mobilité douce et les transports publics - Optimisation des capacités de circulation - Amélioration de l'accessibilité - Efficacité et convivialité des transports publics
<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Mise en réseau des quartiers - Amélioration de la convivialité et de la qualité du milieu bâti - Valorisation de l'espace routier
<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic
<b>Environnement (CE 4)</b>	- Réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores - Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination en cours		

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale**

**Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales**

**Impact sur l'environnement -**

**Lien avec d'autres mesures** La mesure fait partie du projet de transformation de l'axe route de Berne–rue d'Aarberg–rue du Débarcadère :

BBS.TIM-Val.06 : Bienne/Nidau, concept Rue de Caractères, route de Berne entre la place Guido-Müller et la Keltenstrasse

- BBS.TIM-Val.13.10 : Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon place Jean-Jacques-Rousseau–quai du Bas
- BBS.TIM-Val.15.01 : Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon quai du Bas–faubourg du Lac

La mesure doit être coordonnée avec la gestion du trafic de l'agglomération de Bienne :

- BBS.MAD-GT.06.01 : GT Agglomération biennoise – zone A (Bienne, Nidau)

**Indications quantitatives / documents / divers** - Canton de Berne, ville de Bienne, ville de Nidau : étude de projet Axe route de Berne–rue d’Aarberg–rue du Débarcadère, 2025

# Mesure individuelle Transports

## Bienne, réaménagement de la place de la Gare

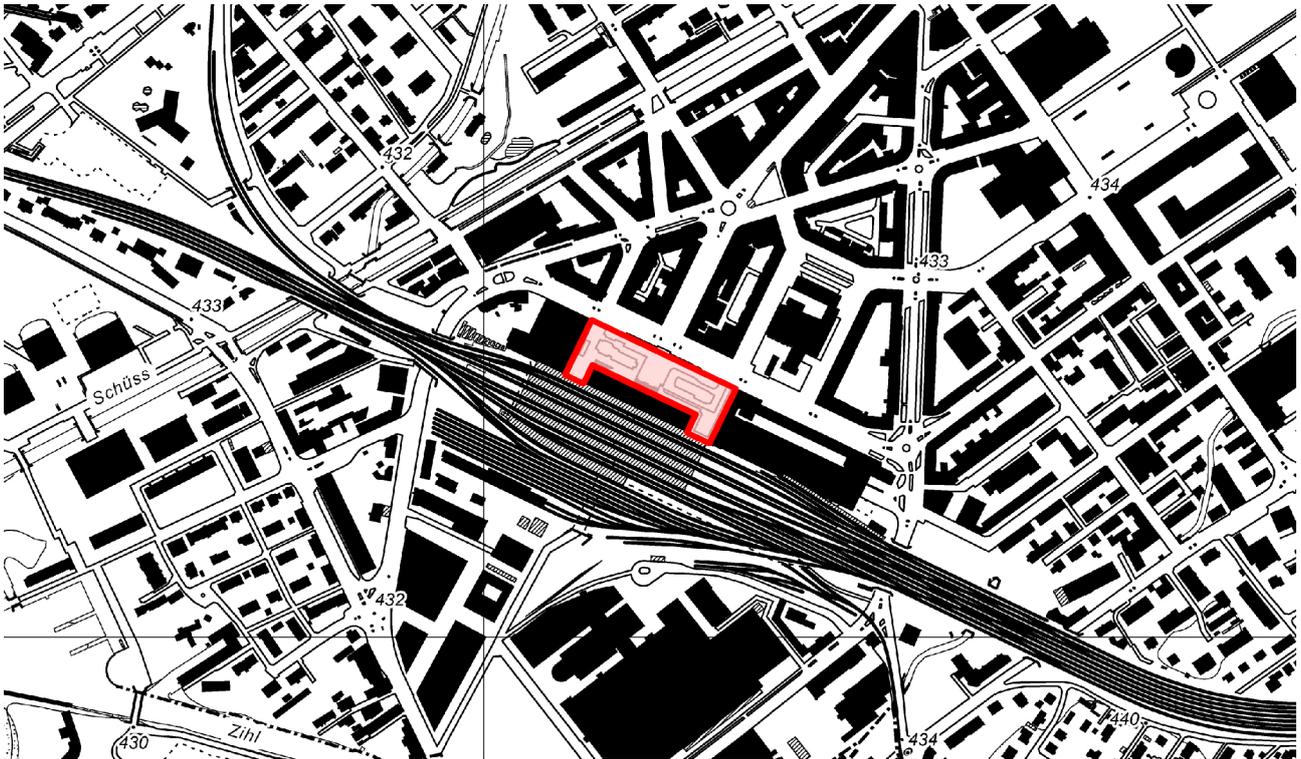
### BBS.TIM-Val.14

Horizon PA5  
**Horizon A**

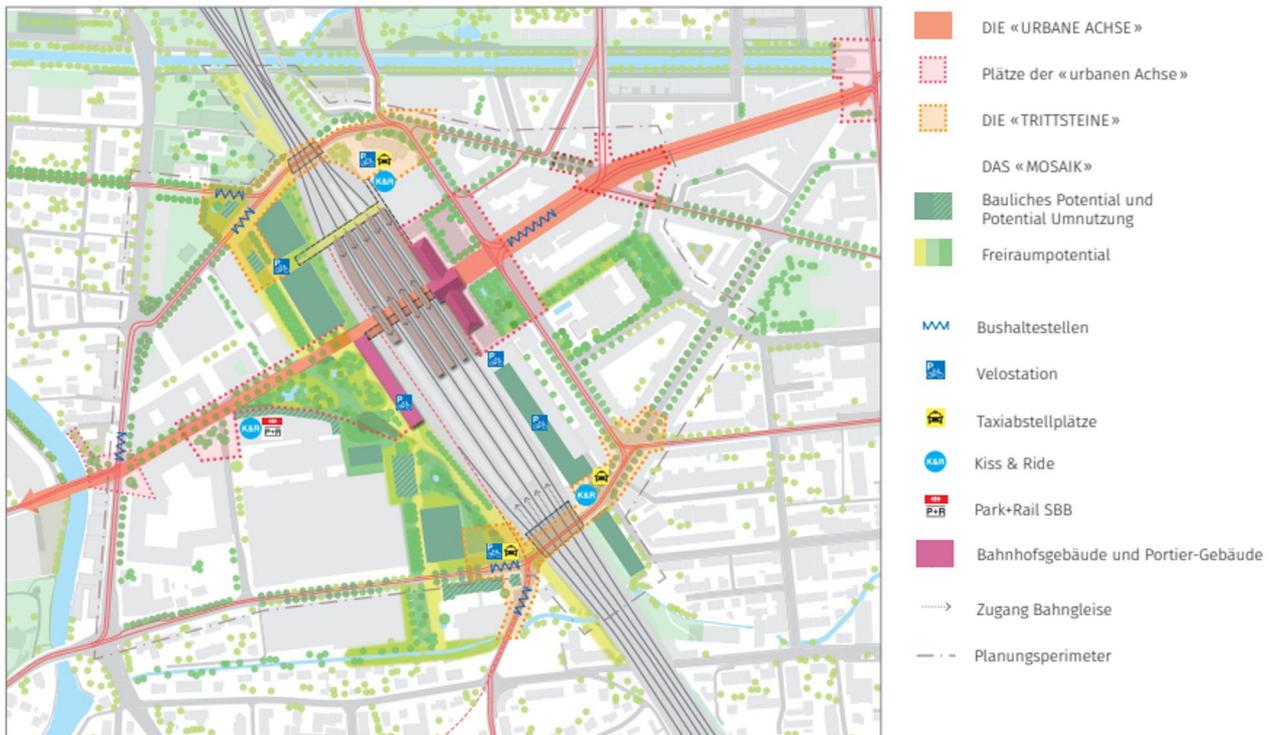
Ancien code ARE  
**0371.4.012**

Catégorie de mesures  
**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie  
**3.3 Aménagement d'une place**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	7,50	01.12.2031	31.12.2034	
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>			



### Description de la mesure

La place de la Gare est l'un des espaces publics les plus importants de la ville de Bienne. Elle est traversée chaque jour par quelque 30 000 personnes à pied et est le principal point de jonction du trafic régional et urbain. Avec la rue de la Gare adjacente, elle constitue en outre un point central dans l'offre urbaine de magasins et de services et sert de porte d'entrée dans la vieille ville. Cette place aux dimensions généreuses s'est transformée au cours du siècle dernier pour devenir une surface de circulation composée en grande partie de places de stationnement pour les voitures, les taxis et les deux-roues et utilisée comme point d'accès aux arrêts de bus.

En mars 2015, un projet de réaménagement de la place de la Gare a été rejeté lors de la votation populaire. La nécessité de repenser cette place, que ce soit en termes de construction, de fonction ou d'aménagement, subsiste. En ce qui concerne la fonctionnalité, il convient notamment de se pencher sur la lisibilité et l'agencement des arrêts de bus, les dépose-minutes pour les TIM, les places de stationnement pour les vélos, les itinéraires pour les personnes piétonnes et la gestion du trafic dans l'ensemble de la périphérie de la gare. L'aménagement actuel de la place de la Gare et son utilisation engendrent les problèmes et conflits suivants :

- Faible qualité de séjour et manque d'identité en tant que place urbaine
- Espace insuffisant pour le trafic piétonnier aux heures de pointe
- Circulation des bus ralentie dans la rue Johann-Verresius en raison du nombre important de piétons
- Places de stationnement pour les deux-roues de qualité médiocre, occupant une grande surface de la place
- Manque de lisibilité des lieux de départ des bus et zones d'attentes étroites et peu attrayantes pour la clientèle

Le réaménagement de la place de la Gare poursuit les objectifs suivants :

- Création d'une place urbaine dotée d'une structure spatiale cohérente, fonctionnelle et bien intégrée dans le contexte urbain, offrant une grande qualité de séjour et d'utilisation
- Renforcement de l'attrait et de la qualité du site en tant qu'interface de transport multimodale
- Dissociation et optimisation des flux de circulation alimentant, traversant et

- contournant le secteur de la gare et amélioration de la lisibilité des arrêts de bus
- Optimisation des possibilités de stationnement pour les deux-roues
  - Adaptation de l'aménagement routier au changement climatique

Les principales mesures envisagées sont :

- Modification du revêtement complet de la place afin de collecter l'eau de pluie, de favoriser l'évaporation et de limiter les conséquences du changement climatique
- Végétalisation et ombrage de la place par le biais de la plantation de nouveaux arbres et réalisation de plantations pour améliorer la qualité de séjour
- Création de nouvelles possibilités de stationnement sécurisées de qualité pour les deux-roues
- Élimination des obstacles et des différences de niveau afin de permettre aux personnes à pied de se déplacer rapidement et en toute sécurité entre les arrêts de train et de bus
- Aménagement de points d'eau pour améliorer la qualité de séjour et offrir un accès à de l'eau potable
- Installation de divers éléments de mobilier urbain pour s'asseoir et servir de lieux de rencontre
- Nouvel éclairage public pour mettre en valeur l'espace et accroître la sécurité des usagères et des usagers
- Agencement de zones avant et de rez-de-chaussée publics et semi-publics animés en vue d'intégrer les affectations voisines axées sur le public dans l'aménagement de la place (terrasses de tavernes et de cafés)

**Faisabilité** Concept d'affectation du secteur de la gare, 2024

**État de la planification** 1

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
----------	------------------------------------	---------------------

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
----------	------------------------------------	---------------------

31.12.2027	Étude	Commune
31.12.2028	Avant-projet	Commune
01.01.2030	Décision de financement	Commune
31.12.2031	Approbation des plans / permis de construire	Commune
01.12.2031	Début des travaux	Commune
31.12.2034	Mise en service	Commune

**Opportunité**

**Lien avec la vision d'ensemble**

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

**Lien avec le besoin d'action**

- Renforcer les interfaces de transport de Bienne et Lyss
- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires

**Lien avec la stratégie sectorielle**

- Renforcer les interfaces de transport
- Aménager l'espace routier de manière à assurer une qualité de séjour particulièrement élevée et un effet de coupure minimal
- Axer l'aménagement sur la coexistence de l'ensemble

		des usagères et usagers - Améliorer les correspondances - Proposer des offres Bike+Ride en nombre suffisant et avec de bons équipements	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Amélioration des correspondances train-bus et des conditions pour la mobilité douce, y compris l'accès aux transports publics - Amélioration du système de transport global pour l'ensemble des usagères et usagers	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Amélioration de la qualité de séjour et valorisation d'un espace public central	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic grâce à une disposition plus claire	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Effet positif sur l'impact sur l'environnement grâce au renforcement des transports publics - Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'asselement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures -</b> Coordination avec le réaménagement du tronçon sud de la rue de la Gare, y c. place du Général-Guisan (BBS.MC-Mu.XX), et de la rue Johann-Verresius (BBS.MC-Mu.XX), et avec le PDE Masterplan Gare de Bienne (BBS.U-PA.01.02)			
<b>Indications quantitatives / - documents / divers</b>			

Mesure individuelle Transports

# Bienne, réaménagement du tronçon sud de la rue de la Gare, y c. place du Général-Guisan

## BBS.TIM-Val.15

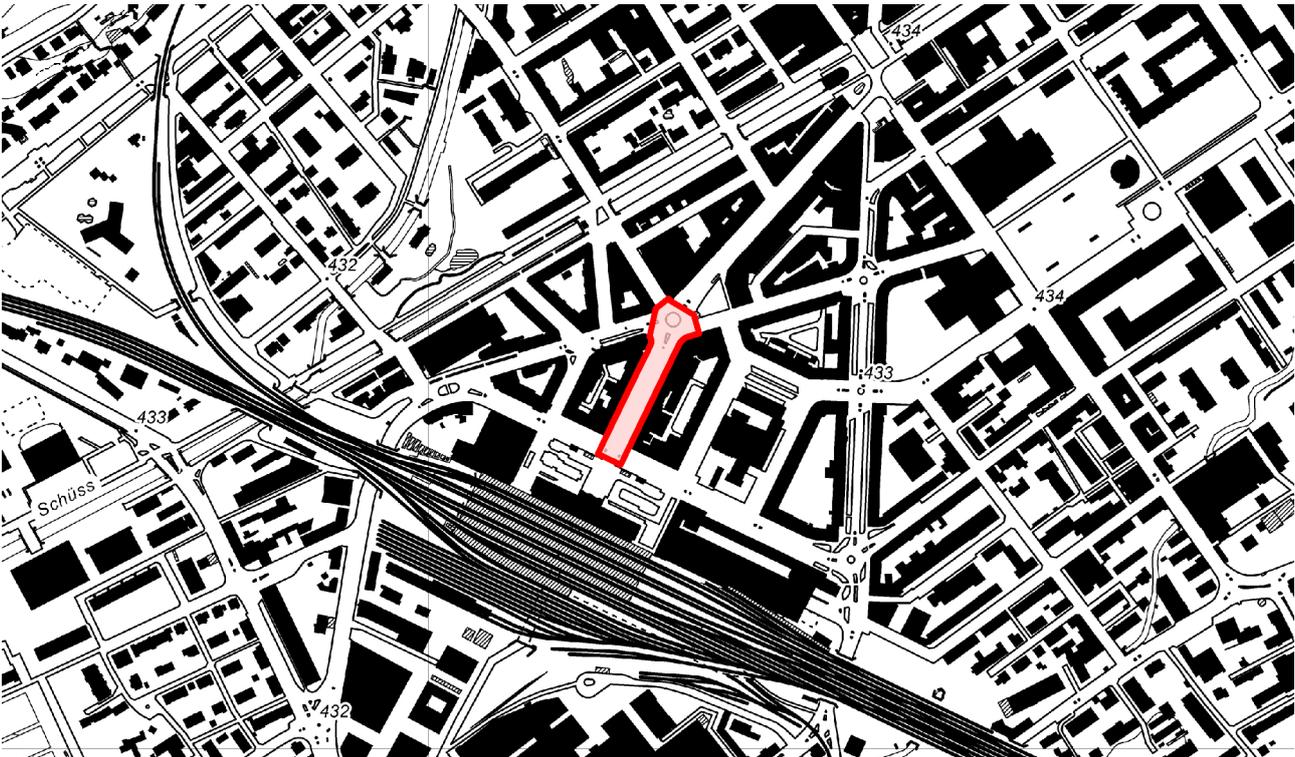
Horizon PA5

### Horizon A

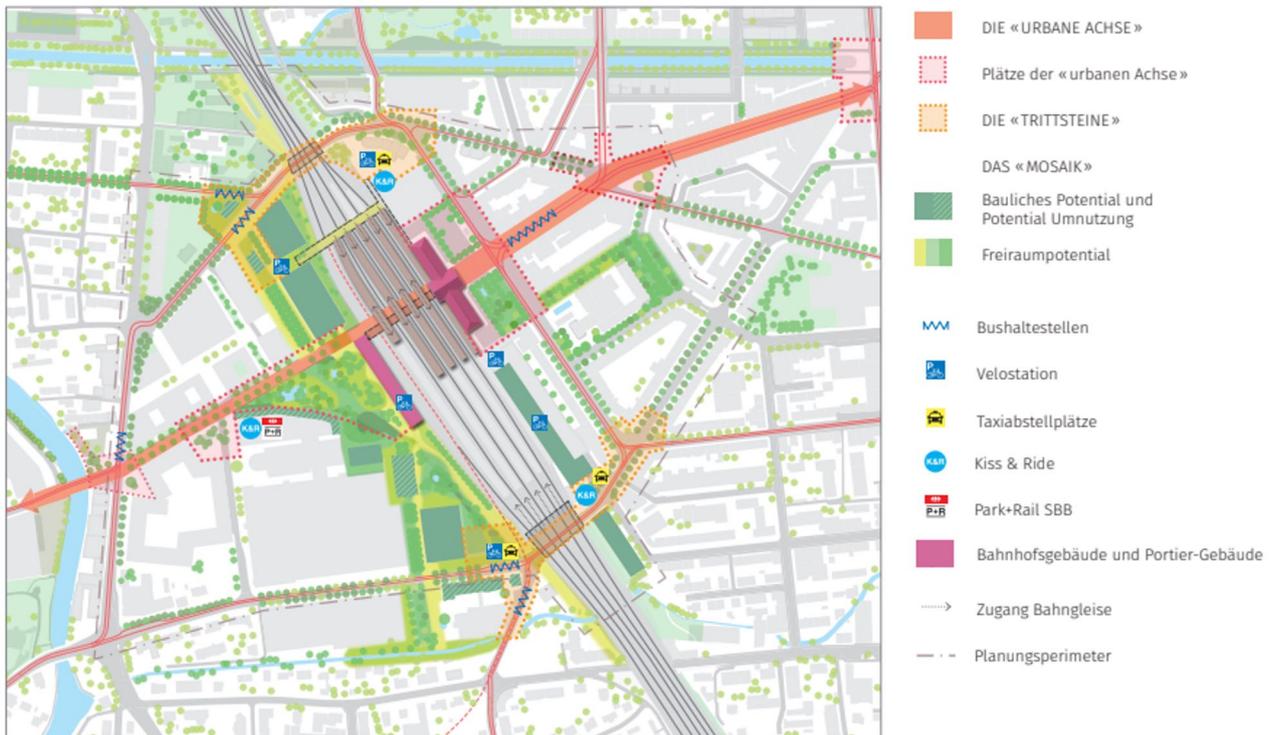
Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie  
**3.2 Tronçon routier**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	5,40	01.01.2030	31.12.2033	
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>			



### Description de la mesure

La gare de Bienne et les rues adjacentes forment la principale interface de transport multimodale de la ville. Le secteur de la gare doit être facilement accessible à pied, en vélo et en transports publics de tous les côtés.

Le tronçon sud de la rue de la Gare, place du Général-Guisan comprise, constitue une liaison importante entre le centre-ville de Bienne et le lac en passant par la gare. C'est l'axe principal sur lequel les bus circulent. C'est aussi un tronçon clé pour les correspondances, avec de nombreux arrêts de bus répartis sur tout le secteur, et un axe de liaison stratégique pour le trafic cycliste et piétonnier. L'espace public est animé, étendu et affiche une offre variée de services, de magasins et de restaurants. Aujourd'hui, l'infrastructure de mobilité est cependant surchargée. Par manque de place, les arrêts de bus sont disposés de manière peu visible et les espaces routiers ne sont pas sûrs pour toutes les usagères et tous les usagers.

Le concept d'affectation du secteur de la gare prévoit diverses mesures pour cette zone visant à améliorer la qualité de séjour et à renforcer la liaison, en particulier pour le trafic piétonnier.

Rue de la Gare :

- Les arrêts de bus de la rue Johann-Verresius et de la place du Général-Guisan sont déplacés et regroupés dans la rue de la Gare afin de créer un lieu central attrayant pour les correspondances, à proximité de la place de la Gare.
- Dans la rue de la Gare, les synergies entre les arrêts de bus et les utilisations des rez-de-chaussée sont renforcées, avec une répartition de l'espace piéton dans les zones d'attente aux arrêts de bus (conformes à la LHand), dans les aires de circulation et à l'avant des magasins et des restaurants (p. ex. terrasses) destinée à favoriser l'activité des rez-de-chaussée.

Place du Général-Guisan :

- La place est aménagée en un espace public animé à usage multiple.
- Les arrêts de bus sont déplacés dans la rue de la Gare.
- Le giratoire est transformé en un carrefour (plus compact) avec priorité de droite afin de réduire l'aire de circulation.

Mesures générales :

- Réduction des aires de circulation pour le trafic motorisé en faveur de la mobilité piétonne
- Aménagement adapté au changement climatique : augmentation de la couverture végétale et des plantations afin de fournir des éléments d'ombrage et d'accroître la qualité de séjour ; pose de revêtements perméables en vue de collecter l'eau de pluie et de favoriser l'évaporation
- Création de nouvelles possibilités de stationnement sécurisées de qualité pour les deux-roues en relation avec les magasins attenants
- Aménagement de points d'eau pour améliorer la qualité de séjour et offrir un accès à l'eau potable
- Installation de divers éléments de mobilier urbain pour s'asseoir et servir de lieux de rencontre
- Nouvel éclairage public pour mettre en valeur l'espace et accroître la sécurité des usagères et des usagers

**Faisabilité** Avérée dans le concept d'affectation du secteur de la gare, 2024

**État de la planification** 1

Étapes de planification et de financement achevées	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
--	----------	------------------------------------	---------------------

Étapes de planification et de financement prévues	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	31.12.2027	Étude	Commune
	01.01.2028	Avant-projet	Commune
	01.01.2030	Début des travaux	Commune
	31.12.2033	Mise en service	Commune

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces routiers et places d'une grande convivialité</li> <li>- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti</li> <li>- Centres-villes de Bienne et Nidau en tant que sites d'événements et lieux de séjour et d'activités de loisirs attrayants</li> </ul>
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les interfaces de transport de Bienne et Lyss</li> <li>- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires</li> </ul>
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'interface de mobilité ; renforcer les interfaces de transport</li> <li>- Aménager l'espace routier de manière à assurer une qualité de séjour particulièrement élevée et un effet de coupure minimal</li> <li>- Axer l'aménagement sur la coexistence de l'ensemble des usagères et usagers</li> <li>- Améliorer les correspondances</li> <li>- Proposer des offres Bike+Ride en nombre suffisant et avec de bons équipements</li> </ul>

<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration des correspondances train-bus et des conditions pour la mobilité douce, y compris l'accès aux transports publics</li> <li>- Amélioration du système de transport global pour l'ensemble des usagères et usagers</li> </ul>
--	--------------------------	--

<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Amélioration de la qualité de séjour et valorisation d'un espace public central
<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic grâce à une disposition plus claire
<b>Environnement (CE 4)</b>	- Effet positif sur l'impact sur l'environnement grâce au renforcement des transports publics - Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale**

**Surface utilisée de surfaces d'assolement ou d'aires protégées nationales**

**Impact sur l'environnement**

**Lien avec d'autres mesures** - Coordination avec le réaménagement de la place de la Gare (BBS.MC-Mu.06) et de la rue Johann-Verresius (BBS.MC-Mu.XX) ainsi qu'avec le PDE Masterplan Gare de Bienne (BBS.U-PA.01.02)

**Indications quantitatives / documents / divers**

# Mesure individuelle Transports

## Bienne, réaménagement de la rue Johann-Verresius

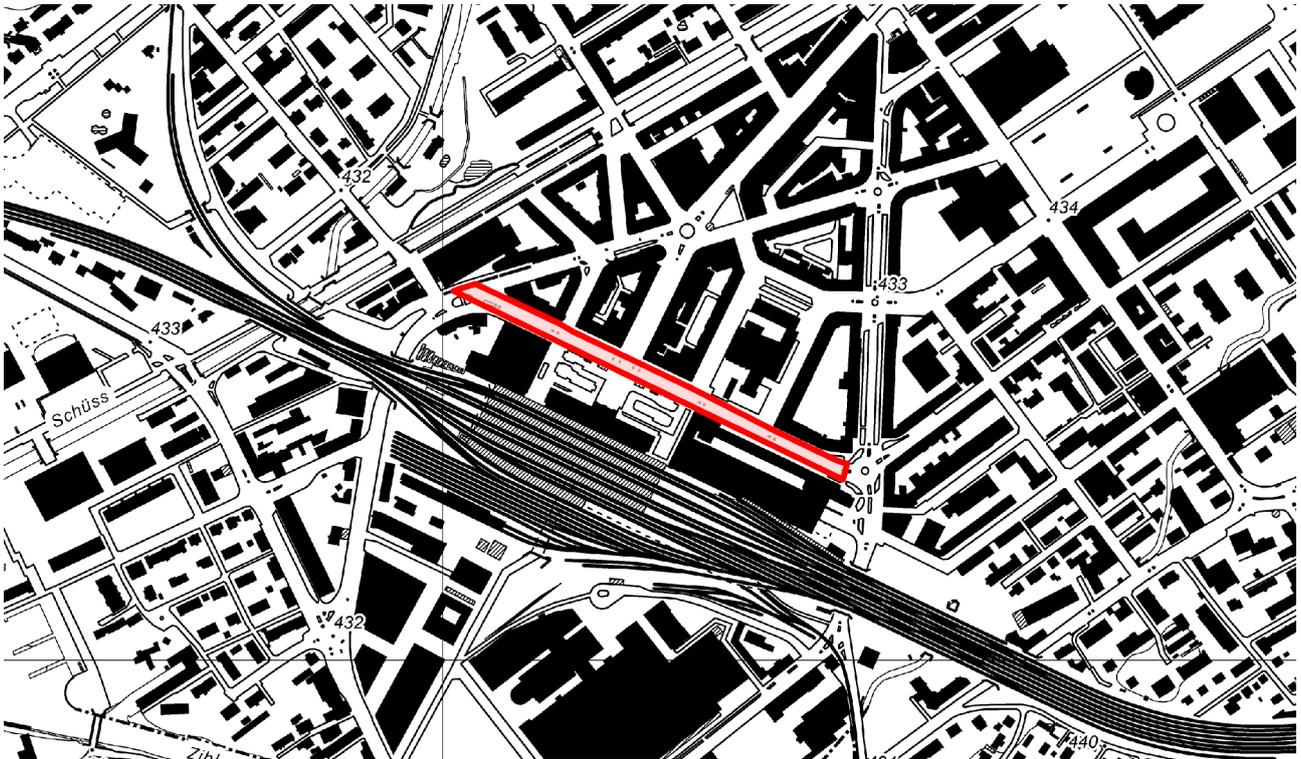
### BBS.TIM-Val.16

Horizon PA5  
**Horizon A**

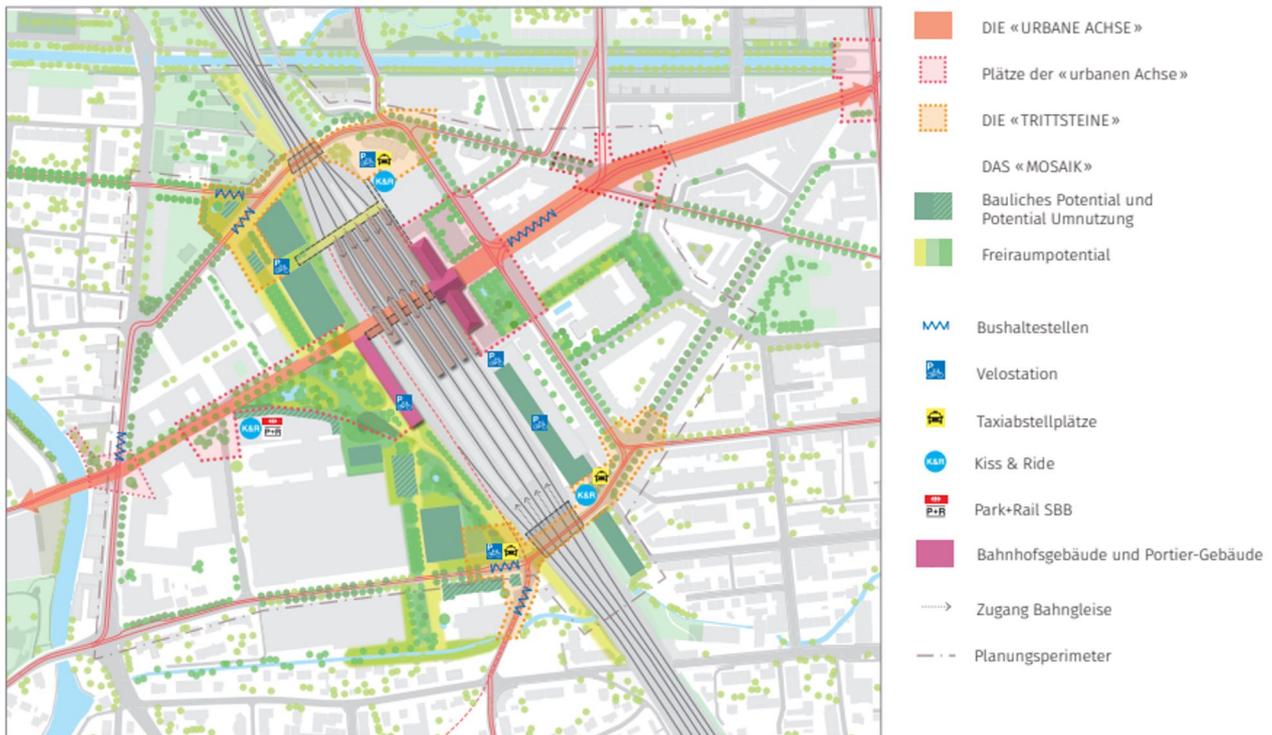
Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie  
**3.2 Tronçon routier**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
		Commune	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	7,20	01.01.2031	31.12.2034
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>		



### Description de la mesure

La gare de Bienne et les rues adjacentes forment la principale interface de transport multimodale de la ville. Le secteur de la gare doit être facilement accessible à pied, en vélo et en transports publics de tous les côtés. Les usagères et les usagers doivent se repérer facilement pour pouvoir atteindre leur destination ou trouver leur correspondance. Des espaces publics de qualité doivent également offrir des possibilités de séjour et de détente à la population. Le secteur de la gare doit relier les individus et la ville à la région, offrir un espace pour les rencontres et proposer un large choix de services.

La rue Johann-Verresius est l'axe situé le long de la place de la Gare entre la place Urania et la rue de Morat. Les arrêts de bus de la rue Johann-Verresius et de la place du Général-Guisan doivent d'abord être réorganisés dans le cadre du réaménagement de la place de la Gare. Dans une première étape, ils seront déplacés dans la rue de la Gare (à l'exception des lignes de bus régionales qui sont maintenues dans la rue Johann-Verresius). Dans un second temps, la rue Johann-Verresius sera redimensionnée. Il est prévu de mettre en place des mesures de limitation du trafic qui donneront priorité à la mobilité douce et aux transports publics. La plantation d'arbres viendra en outre accroître la qualité de séjour. Enfin, le trafic de transit sera réduit en interdisant la rue de la Gare, une partie de la rue Johann-Verresius, la rue Bendicht-Rechberger et la place du Général-Guisan aux transports individuels motorisés (à l'exception des livraisons, services d'urgence, taxis, etc.). Cela permettra une utilisation diversifiée de l'espace public ainsi que sa valorisation.

Les principales mesures envisagées sont les suivantes :

- Réorganisation de l'espace routier avec réduction de l'aire de circulation des TIM et création d'une zone piétonne avec espaces extérieurs pour les surfaces commerciales (terrasses) afin de favoriser l'activité des rez-de-chaussée
- Végétalisation de l'espace routier et création d'une allée d'arbres
- Optimisation des possibilités de stationnement pour les deux-roues via la création de nouveaux éléments sécurisés de qualité en relation avec les commerces environnants
- Installation de divers éléments de mobilier urbain pour s'asseoir et servir de points de rencontre
- Modification de l'éclairage public en vue de mettre en valeur l'espace et d'accroître la

sécurité pour les usagères et les usagers

**Faisabilité** Avérée dans le concept d'affectation du secteur de la gare, 2024

**État de la planification** 1

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
----------	------------------------------------	---------------------

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
----------	------------------------------------	---------------------

31.12.2027	Étude	Commune
31.12.2028	Avant-projet	Commune
01.01.2031	Début des travaux	Commune
31.12.2034	Mise en service	Commune

**Opportunité**

<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces routiers et places d'une grande convivialité</li> <li>- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti</li> <li>- Centres-villes de Bienne et Nidau en tant que sites d'événements et lieux de séjour et d'activités de loisirs attrayants</li> </ul>
<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les interfaces de transport de Bienne et Lyss</li> <li>- Améliorer l'accès aux gares et la traversée des installations ferroviaires</li> </ul>
<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer les interfaces de transport</li> <li>- Aménager l'espace routier de manière à assurer une qualité de séjour particulièrement élevée et un effet de coupure minimal</li> <li>- Axer l'aménagement sur la coexistence de l'ensemble des usagères et usagers</li> <li>- Améliorer les correspondances</li> <li>- Proposer des offres Bike+Ride en nombre suffisant et avec de bons équipements</li> </ul>

**Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité**

<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration des correspondances train-bus et des conditions pour la mobilité douce, y compris l'accès aux transports publics</li> <li>- Amélioration du système de transport global pour l'ensemble des usagères et usagers</li> </ul>
<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité de séjour et valorisation d'un espace public central</li> </ul>
<b>Sécurité (CE 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic grâce à une disposition plus claire</li> </ul>
<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Effet positif sur l'impact sur l'environnement grâce au renforcement des transports publics</li> <li>- Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce</li> </ul>

**Coordination**

État de la coordination plan directeur régional CRTU	Mesure relevant du plan directeur cantonal	État de la coordination plan directeur cantonal
Coordination réglée		

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale**

**Surface utilisée de surfaces d'assolement ou d'aires protégées nationales**

**Impact sur l'environnement**

**Lien avec d'autres mesures** - Coordination avec le réaménagement de la place de la Gare (BBS.MC-Mu.06) et du tronçon sud de la rue de la Gare, y c. place du Général-Guisan (BBS.TIM- Val.15.XX), ainsi qu'avec le PDE Masterplan Gare de Bienne (BBS.U-PA.01.02)

**Indications quantitatives / documents / divers**

Mesure individuelle Transports

## Bienne, réaménagement du quai du Bas, tronçon rue de l'Hôpital–rive du lac

**BBS.TIM-Val.17**

Horizon PA5

**Horizon A**

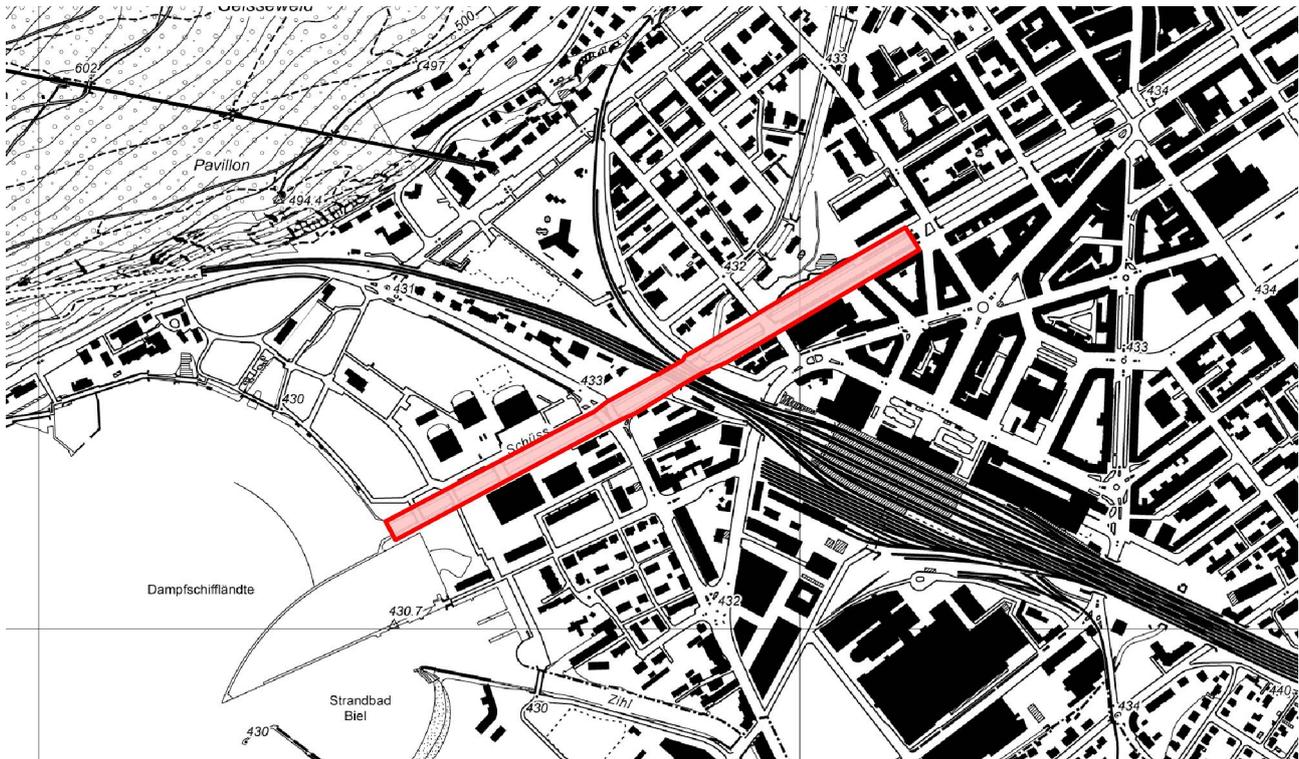
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

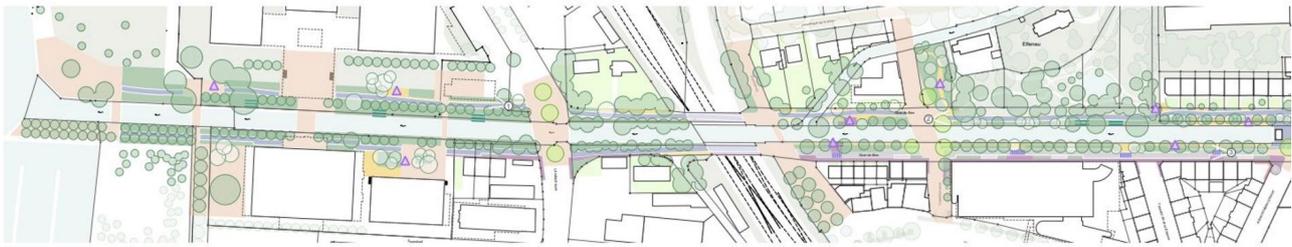
**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie

**3.2 Tronçon routier**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
		Commune	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	6,00	01.01.2030	01.01.2032
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>		



**Description de la mesure** Réaménagement adapté au changement climatique de l'espace routier avec priorité à la mobilité douce. Suppression des places de stationnement du domaine public. 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 le long de la Suze. Des mesures sont mises en œuvre pour accroître la résilience climatique, notamment des mesures de désimperméabilisation.

Par rapport au tronçon allant de la place Centrale à la rue de l'Hôpital, l'accent est mis davantage encore sur les aspects liés à la circulation, en particulier un meilleur tracé pour la mobilité douce, sur le tronçon concerné ici, entre la rue de l'Hôpital et la rive du lac. Les deux projets ont en outre un historique différent. Aussi a-t-il décidé de les soumettre sous forme de deux mesures distinctes.

**Faisabilité** -

**État de la planification** 1

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
31.12.2021	Étude	Commune

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
01.01.2030	Début des travaux	Commune
01.01.2032	Mise en service	Commune

**Opportunité**

**Lien avec la vision d'ensemble**

- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti
- Espaces routiers et places d'une grande convivialité
- Centre-ville de Bienne en tant que site d'événements et lieu de séjour et d'activités de loisirs attrayant

**Lien avec le besoin d'action**

- Adapter des tronçons de route et aménager des espaces routiers appropriés sur le plan urbanistique

	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager l'espace routier en fonction du milieu bâti en veillant à offrir une qualité de séjour élevée</li> <li>- Renforcer l'axe médian de Bienne en tant que liaison cyclable est-ouest structurante</li> <li>- Renforcer les axes piétonniers structurants grâce à une qualité élevée et une identité forte</li> </ul>	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement et amélioration des conditions pour la mobilité douce</li> <li>- Réduction des nuisances du trafic</li> <li>- Optimisation de l'utilisation de l'infrastructure routière existante</li> <li>- Encouragement de la coexistence au sein du trafic global</li> </ul>	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation de la qualité du milieu bâti</li> <li>- Amélioration de la convivialité et de la qualité des espaces publics</li> <li>- Valorisation de l'espace routier</li> </ul>	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la sécurité objective et subjective du trafic</li> </ul>	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores et des surfaces nécessaires</li> <li>- Amélioration de la part modale des transports publics et de la mobilité douce</li> </ul>	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>	Le réaménagement de la partie supérieure du quai du Bas est lié au projet global de valorisation du centre-ville de Bienne, dont l'un des principaux objectifs est d'améliorer la qualité du séjour dans l'espace public ainsi que la qualité des infrastructures pour les cyclistes et les personnes piétonnes.		
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- TJM vraisemblable en 2040 (sans mesure) : 2500</li> <li>- Cahier des charges du concept d'exploitation et d'aménagement pour les quais le long de la Suze</li> <li>- Concept général pour le quai du Bas</li> </ul>		

Mesure individuelle Transports

# Bienne, réaménagement du quai du Haut, tronçon place Centrale–chemin des Écluses

## BBS.TIM-Val.18

Horizon PA5

### Horizon A

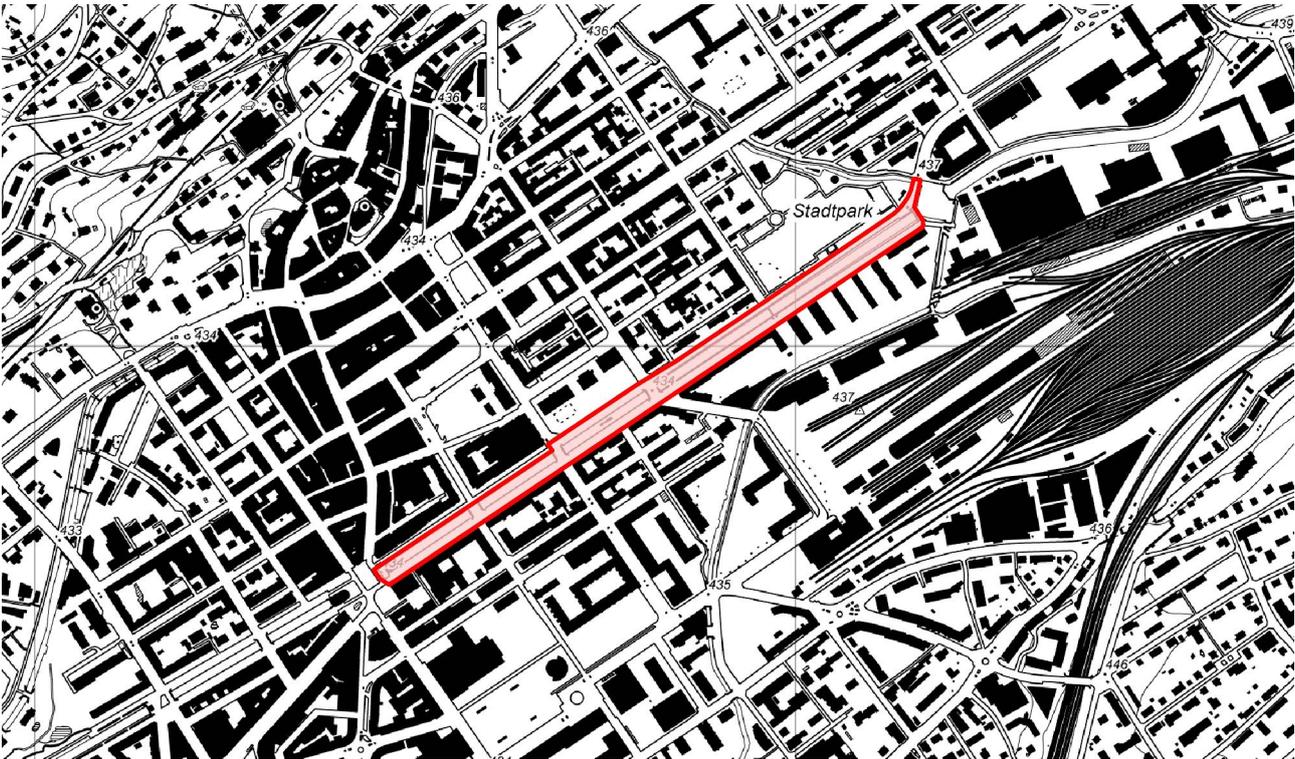
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie

**3.2 Tronçon routier**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	Commune		
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	3,00	01.01.2030	01.07.2032
<b>Financement de la mesure du PA</b>	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		



**Description de la mesure** Réaménagement adapté au changement climatique de l'espace routier avec priorité à la mobilité douce (rue cyclable sur toute la longueur du quai sud). Suppression des places de stationnement du domaine public. 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 le long de la Suze. Des mesures sont mises en œuvre pour accroître la résilience climatique, notamment des mesures de désimperméabilisation.

Le tronçon fait partie de l'axe médian pour la mobilité douce 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** -

**État de la planification** 1

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
----------	------------------------------------	---------------------

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
01.01.2030	Début des travaux	Commune
01.07.2032	Mise en service	Commune

**Opportunité**

**Lien avec la vision d'ensemble**

- Aménagement de la desserte capillaire axée sur le milieu bâti
- Espaces routiers et places d'une grande convivialité
- Centre-ville de Bienne en tant que site d'événements et lieu de séjour et d'activités de loisirs attractif

**Lien avec le besoin d'action**

- Adapter des tronçons de route et aménager des espaces routiers appropriés sur le plan urbanistique
- Aménager l'espace routier en fonction du milieu bâti en veillant à offrir une qualité de séjour élevée

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcer l'axe médian de Bienne en tant que liaison cyclable est-ouest structurante</li> <li>- Renforcer les axes piétonniers structurants grâce à une qualité élevée et une identité forte</li> </ul>	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménager l'espace routier en fonction du milieu bâti en veillant à offrir une qualité de séjour élevée</li> <li>- Renforcer l'axe médian de Bienne en tant que liaison cyclable est-ouest structurante</li> <li>- Renforcer les axes piétonniers structurants grâce à une qualité élevée et une identité forte</li> </ul>	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement et amélioration des conditions pour la mobilité douce</li> <li>- Réduction des nuisances du trafic</li> <li>- Optimisation de l'utilisation de l'infrastructure routière existante</li> <li>- Encouragement de la coexistence au sein du trafic global</li> </ul>	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation de la qualité du milieu bâti</li> <li>- Amélioration de la convivialité et de la qualité des espaces publics</li> <li>- Valorisation de l'espace routier</li> </ul>	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la sécurité objective et subjective du trafic</li> </ul>	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores et des surfaces nécessaires</li> <li>- Amélioration de la part modale des transports publics et de la mobilité douce</li> </ul>	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'asselement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>	Le réaménagement de la partie supérieure du quai du Haut est lié au projet global de valorisation du centre-ville de Bienne, dont l'un des principaux objectifs est d'améliorer la qualité des zones de séjour dans l'espace public ainsi que la qualité des infrastructures pour les cyclistes et les personnes piétonnes.		
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- TJM vraisemblable en 2040 (sans mesure) : 2500</li> <li>- Cahier des charges du concept d'exploitation et d'aménagement pour les quais le long de la Suze</li> <li>- Plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, mesure 36</li> </ul>		

# Mesure individuelle Transports

## Bienne, rue du Canal, tronçon rue Jakob-Rosius–rue du Marché-Neuf

### BBS.TIM-Val.19

Horizon PA5

### Horizon B

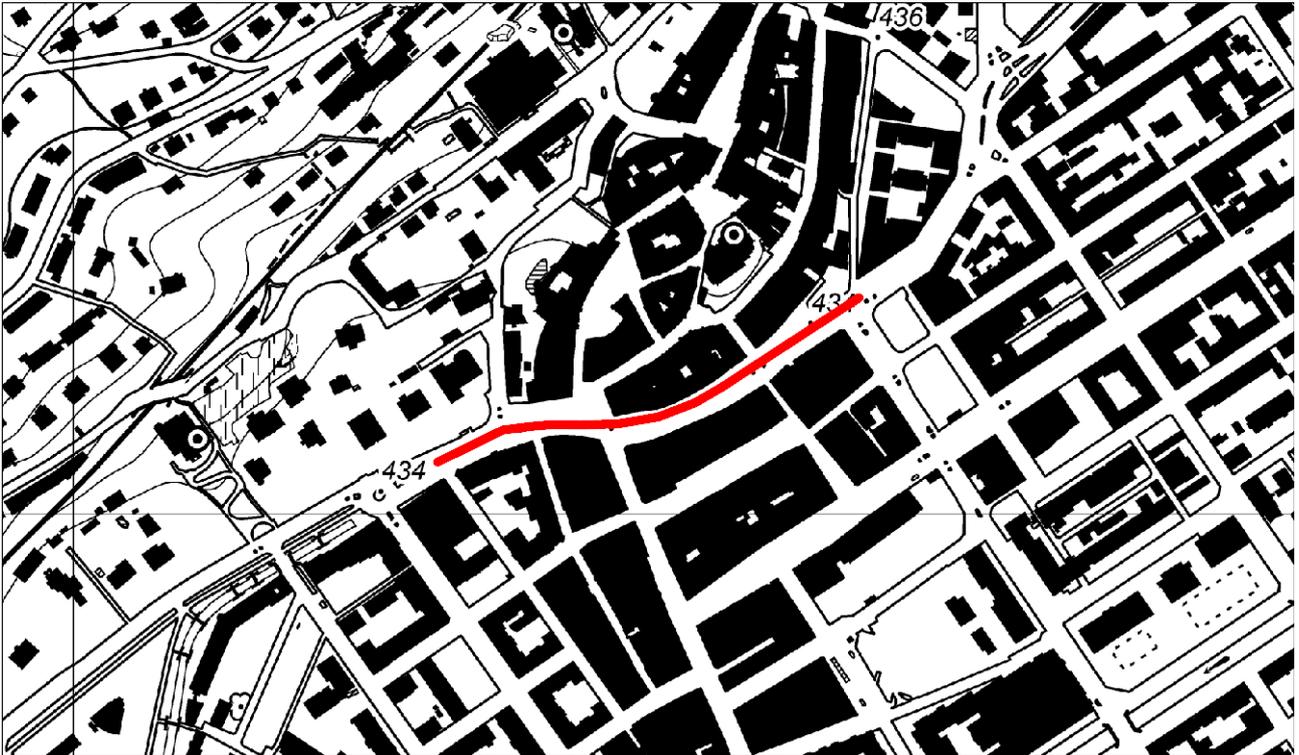
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie

**3.2 Tronçon routier**



**Intervenants**

**Service responsable**

**Autres acteurs**

Commune

Service archéologique

**Coûts/délais**

**Coûts (en millions de fr.)**

**Début des travaux**

**Mise en service**

5,50

01.01.2033

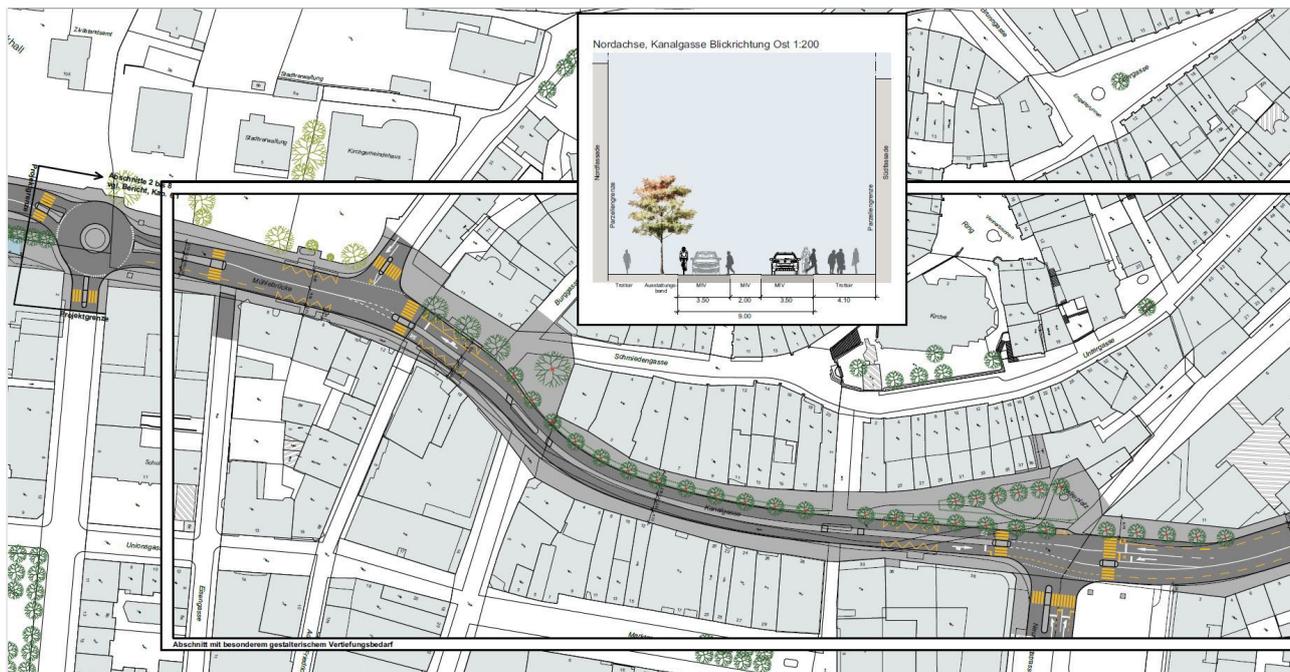
31.12.2035

**Financement de la mesure du PA**

Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération

Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

-



**Description de la mesure** Réaménagement de l'espace routier avec limitation de la vitesse à 30 km/h, bandes polyvalentes (zone médiane), arrêts sur chaussée, suppression des passages pour piétons et des feux de signalisation à l'intérieur du tronçon, régulation de la fluidité du trafic par des installations de signaux lumineux aux deux extrémités du tronçon ainsi que plantation de rangées d'arbres pour la végétalisation et la régulation climatique. Le nouvel aménagement souligne le caractère central de l'espace routier, réduit l'effet de coupure et améliore la traversée nord-sud de la rue du Canal pour le trafic piétonnier dense entre le centre-ville et la vieille ville ainsi que la coexistence de l'ensemble des usagers et usagers. La mesure se base sur le concept intégral d'exploitation et d'aménagement de l'axe nord-sud de Bienne (2020).

**Faisabilité** -

**État de la planification** -

Étapes de planification et de financement achevées	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	31.12.2020	Étude	Commune

Étapes de planification et de financement prévues	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	01.01.2032	Décision de financement	Commune
	01.06.2032	Approbation des plans / permis de construire	Commune
	01.01.2033	Début des travaux	Commune
	31.12.2035	Mise en service	Commune

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Espaces routiers, places et espaces verts d'une grande convivialité
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Adapter des tronçons de route et aménager des espaces routiers appropriés sur le plan urbanistique - Réaménager et valoriser les axes principaux urbains

	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centre avec qualité de séjour élevée, traversée aisée, coexistence des transports individuels motorisés, des transports publics et de la mobilité douce</li> <li>- Itinéraire direct pour cyclistes rapides et expérimentés</li> <li>- Axe urbain structurant de qualité avec une identité forte</li> </ul>	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration des conditions pour la mobilité douce et les transports publics</li> <li>- Encouragement de la coexistence dans le trafic</li> <li>- Réduction des nuisances du trafic, optimisation de l'utilisation de l'infrastructure routière existante, amélioration de l'accessibilité, de l'efficacité et de la convivialité des transports publics</li> </ul>	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité du séjour et du milieu bâti</li> <li>- Valorisation de l'espace routier</li> </ul>	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic</li> </ul>	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique</li> <li>- Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce</li> </ul>	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures -</b>			
<b>Indications quantitatives / - documents / divers</b>			

Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires

## Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires, catégorie Valorisation/sécurité de l'espace routier, horizon A PA5

### BBS.TIM-Val.20

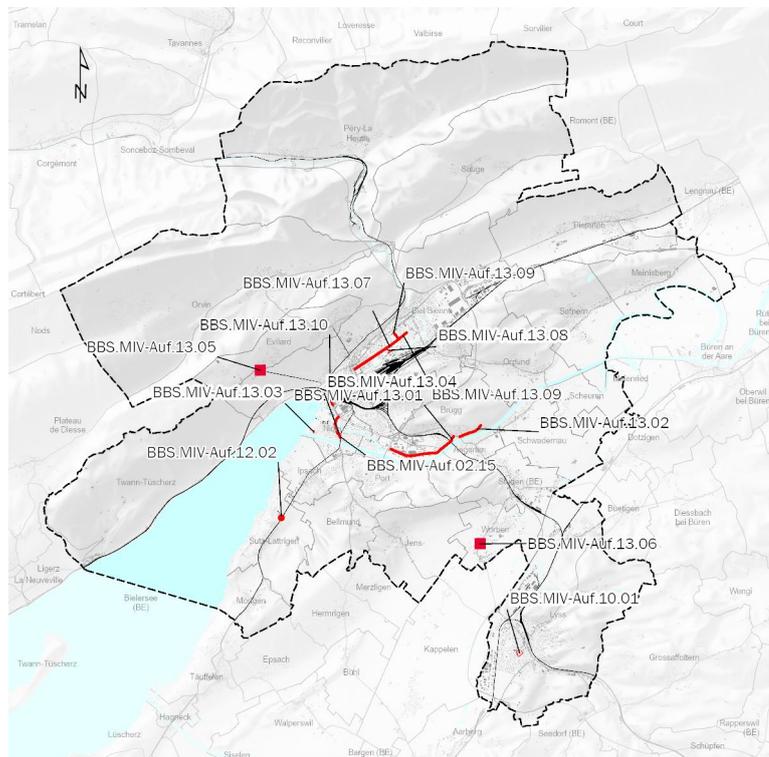
Horizon PA5

### Horizon A

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie  
**3.4 Forfaits concept d'exploitation et**



**Coûts (en millions de fr.)** 17,09

Unités de prestation	Type	Nombre	Unité
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	71 410	m <sup>2</sup>

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

**Conception du paquet de mesures** Le paquet de mesures vise à combler des lacunes en matière de sécurité et d'aménagement pour différents espaces routiers. Ces mesures améliorent l'exploitation, les conditions pour les transports publics et la mobilité douce ainsi que la qualité du milieu bâti.

Les mesures permettent :  
- de mettre en œuvre des concepts d'exploitation et d'aménagement sur des axes

- principaux et de réaménager des carrefours ;
- d'améliorer l'infrastructure pour les transports publics et la mobilité douce ;
- de mettre en œuvre des mesures de modération du trafic et de réduction de la vitesse ;
- de valoriser des places et leurs abords.

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Itinéraires sûrs, directs et attrayants pour la mobilité douce</li> <li>- Réseau TP de lignes de quartier avec cadence soutenue et horaire fiable ; les principales destinations sont accessibles directement et rapidement</li> <li>- Espaces routiers, places et espaces verts d'une grande convivialité</li> <li>- Les interfaces de transport sont implantées à des nœuds stratégiques des réseaux de transports publics, de pistes cyclables et de chemins pédestres et permettent de changer simplement et efficacement de moyen de transport.</li> </ul>
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Adapter des tronçons de route et aménager des espaces routiers appropriés sur le plan urbanistique
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rendre le trafic sûr, supportable et adapté au milieu bâti</li> <li>- Accroître la sécurité et l'attrait de la mobilité douce</li> <li>- Utiliser et combiner les moyens de transport de façon optimale</li> <li>- Renforcer les interfaces de transport</li> <li>- Optimiser le réseau de bus et étoffer l'offre</li> </ul>
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimisation de l'utilisation de l'infrastructure routière existante</li> <li>- Amélioration des conditions pour la mobilité douce et les transports publics</li> <li>- Amélioration de l'accessibilité, de l'efficacité et de la convivialité des transports publics</li> <li>- Amélioration de la traversée des localités</li> </ul>
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Amélioration de la qualité du séjour et du milieu bâti</li> <li>- Mise en réseau des quartiers, valorisation de l'espace routier</li> </ul>
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic
	<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique</li> <li>- Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce</li> </ul>

<b>Mesures partielles</b>	<b>N° de la mesure</b>	<b>Désignation de la mesure</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>
	BBS.TIM-Val.20.01	Bienne, rue du Général-Dufour	4,00
	BBS.TIM-Val.20.02	Bienne, rue de l'Arsenal—allée de la Champagne	3,00
	BBS.TIM-Val.20.03	Macolin, zone de rencontre au niveau de la Hauptstrasse et de la station amont du funiculaire	0,50
	BBS.TIM-Val.20.04	Nidau, valorisation de la traversée de la localité	3,50
	BBS.TIM-Val.20.05	Nidau, CEA parking de la plage	0,80

BBS.TIM-Val.20.06	Brügg, Erlenstrasse, tronçon giratoire Mittelstrasse–giratoire Hauptstrasse	3,00
BBS.TIM-Val.20.07	Brügg, Orpundstrasse	0,59
BBS.TIM-Val.20.08	Lyss, réaménagement de la place du Marché aux bestiaux	1,50
BBS.TIM-Val.20.09	Worben, carrefour Hauptstrasse– Busswilstrasse	0,20

# Mesure partielle avec contributions fédérales forfaitaires

## Bienne, rue du Général-Dufour

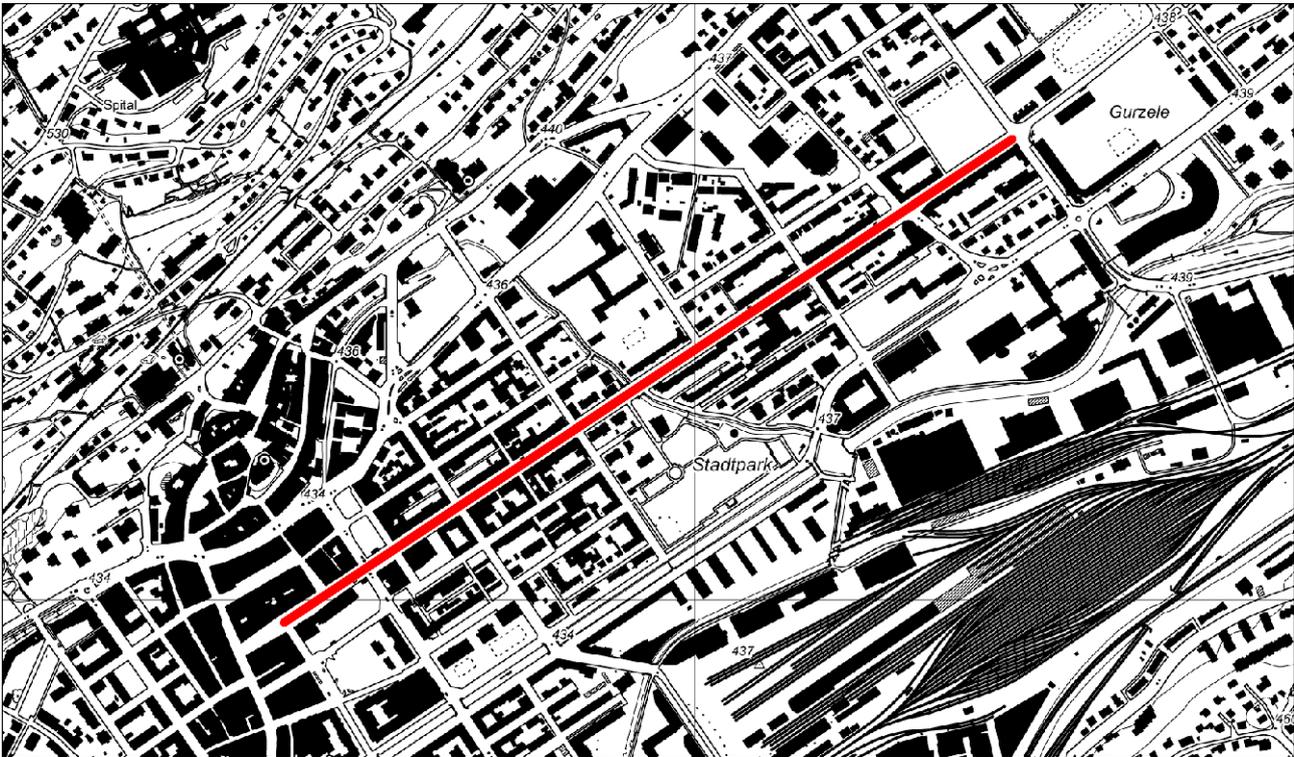
**BBS.TIM-Val.20.01**

Horizon PA5  
**Horizon A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie  
**3.4 Forfaits concept d'exploitation et d'aménagement**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	Commune	---	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	4,00	01.01.2028	31.12.2030
<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>	<b>Unité</b>
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	15 000	m <sup>2</sup>
<b>Financement de la mesure du PA</b>	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération		
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		

<b>Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle</b>	<p>Valorisation et renforcement de la sécurité pour la mobilité douce sur la rue du Général-Dufour dans le sens longitudinal et ainsi que pour les traversées, notamment au niveau du chemin des Écluses. Plantation d'arbres pour compléter les rangées actuelles et extension des espaces verts existants pour favoriser un meilleur climat urbain.</p> <p>Stratégie sectorielle Mobilité cycliste : axe médian à Bienna à titre de liaison est-ouest structurante sur le territoire communal entre la rive du lac, le centre-ville et le pôle d'activités du PDE Champs-de-Boujean</p> <p>Stratégie sectorielle Mobilité piétonne : les espaces routiers urbains structurants et marquants sont intégrés dans le réseau de chemins pédestres et aménagés de manière hautement qualitative et identitaire.</p> <p>Stratégie sectorielle Réseau routier et TIM : aménager les axes principaux au sein des localités en fonction du milieu bâti</p>
<b>Coordination</b>	<p><b>État de la coordination</b> <b>plan directeur régional CRTU</b></p> <hr/> <p>Coordination réglée</p> <hr/>
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>	
<b>Indications quantitatives / - documents / divers</b>	

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Bienne, rue de l'Arsenal–allée de la Champagne

**BBS.TIM-Val.20.02**

Horizon PA5

**Horizon A**

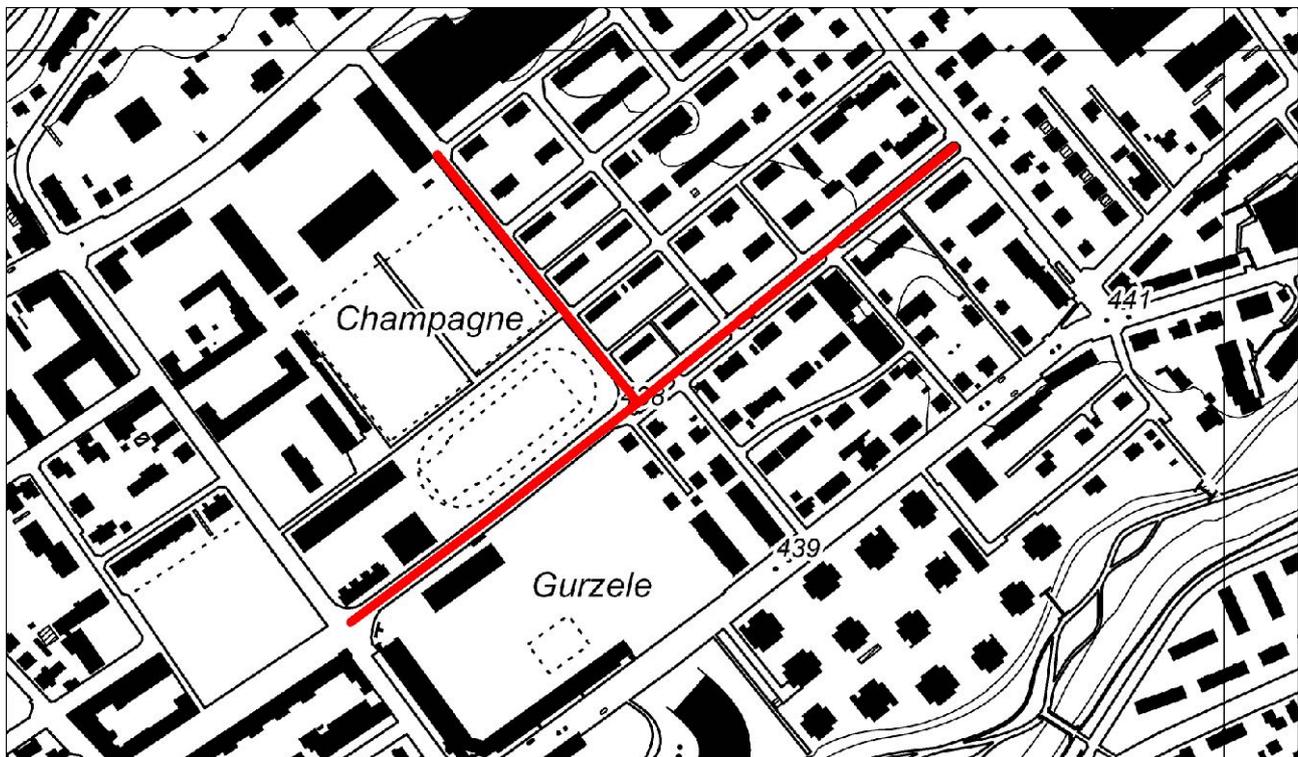
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace  
routier**

Sous-catégorie

**3.4 Forfaits concept d'exploitation et  
d'aménagement**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		---
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux		Mise en service
	3,00	31.12.2031		31.12.2032
Unités de prestation	Type	Nombre		Unité
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	10 000		m <sup>2</sup>
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Valorisation et renforcement de la sécurité pour la mobilité piétonne sur la rue de l'Arsenal et l'allée de la Champagne dans le cadre du développement du site scolaire de la Champagne et dans la perspective du développement du site de l'ancien stade de la Gurzelen (BBS.U-PRD.01.02). Le réaménagement permettra en outre de libérer de la place pour planter des arbres et désimperméabiliser le sol.

Stratégie sectorielle Réseau routier et TIM : dans les quartiers et les localités, une modération du trafic est mise en place dans les rues de rang inférieur (zones 30 km/h ou zones de rencontre). On y veille à une grande qualité de séjour et d'habitat.

**Coordination** **État de la coordination plan directeur régional CRTU**

---

Coordination réglée

---

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale**

**Indications quantitatives / documents / divers** -

Mesure partielle avec contributions fédérales forfaitaires

# Macolin, zone de rencontre au niveau de la Hauptstrasse et de la station amont du funiculaire

## BBS.TIM-Val.20.03

Horizon PA5

### Horizon A

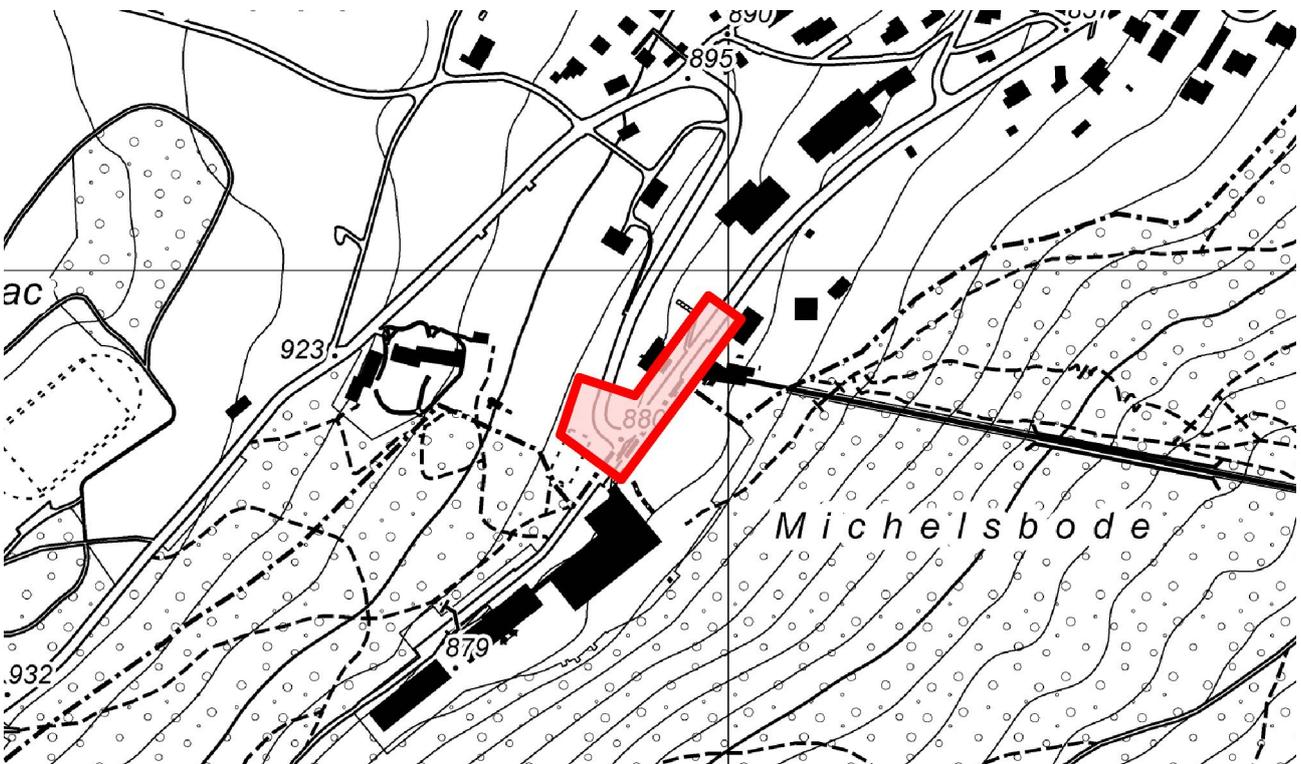
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie

**3.4 Forfaits concept d'exploitation et d'aménagement**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
	Commune	---	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	0,50	01.05.2028	01.10.2028
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	4810	m <sup>2</sup>
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération		
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		

<b>Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle</b>	<p>Création d'une zone de rencontre à hauteur de la station amont du funiculaire de Macolin</p> <p>L'étude préliminaire définit le périmètre de planification ainsi qu'une première variante d'aménagement pour la zone de rencontre.</p> <p>Le problème principal réside dans l'important volume de trafic (TIM) sur ce tronçon de route et le nombre de personnes qui descendent du funiculaire et traversent la Hauptstrasse pour rejoindre les bâtiments de l'OFSPPO ou accéder aux hauteurs de Macolin. Par ailleurs, l'accès au trottoir se fait actuellement via trois marches, ce qui contraint les personnes à mobilité réduite à se déplacer sur la route. La zone de rencontre comprendra également l'aménagement de deux arrêts de bus répondant aux critères d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.</p>
<b>Coordination</b>	<p><b>État de la coordination</b> <b>plan directeur régional CRTU</b></p> <hr/> <p>Coordination réglée</p> <hr/>
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>	
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	-

# Mesure partielle avec contributions fédérales forfaitaires

## Nidau, valorisation de la traversée de la localité

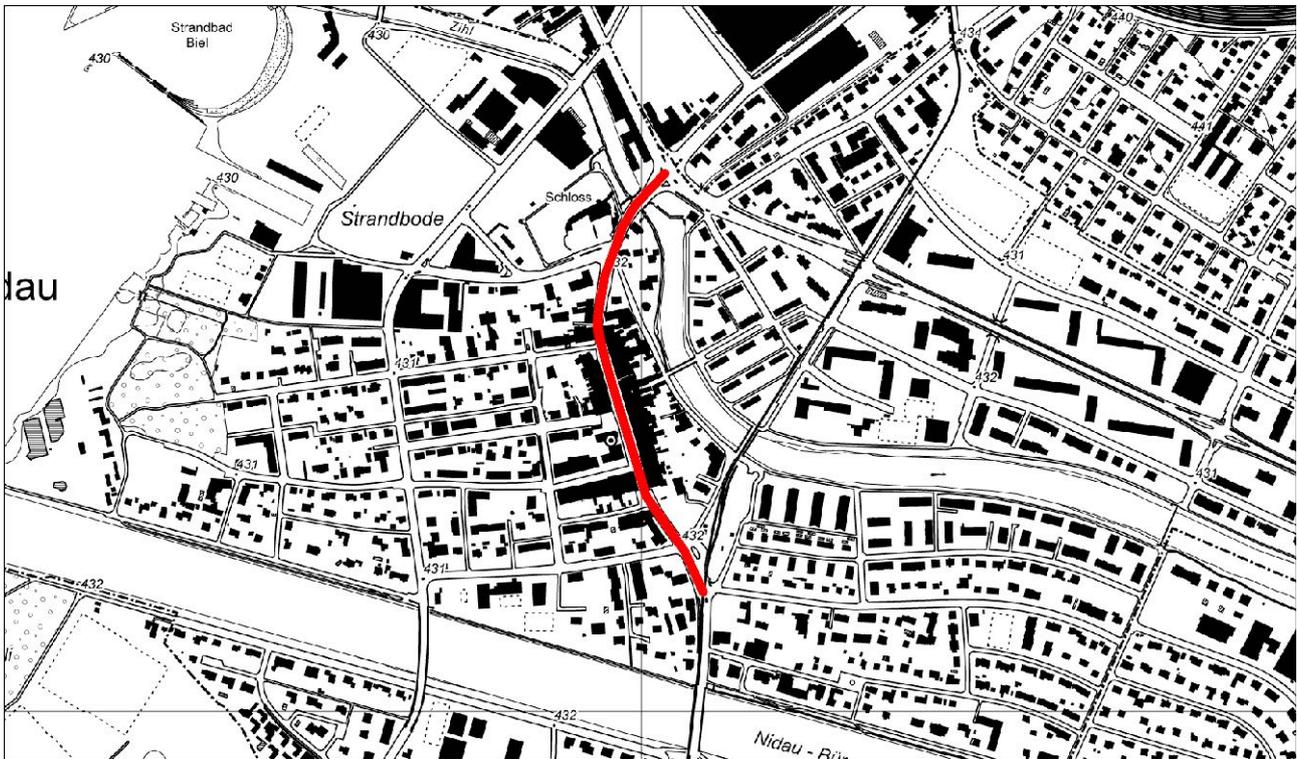
**BBS.TIM-Val.20.04**

Horizon PA5  
**Horizon A**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie  
**3.4 Forfaits concept d'exploitation et d'aménagement**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	OPC-AIC	Commune	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	3,50	01.01.2031	01.01.2032
<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>	<b>Unité</b>
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	9900	m <sup>2</sup>
<b>Financement de la mesure du PA</b>	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération		
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** La rue principale de la ville de Nidau est très fréquentée par les TIM (16 000 trajets par jour, stationnement continu le long de la voirie). La sécurité et l'attrait pour la mobilité douce, de même que la qualité de séjour sont insuffisants.

Mesures :

- Aménagement supportable et sûr de la traversée de Nidau
- Optimisation de la sécurité routière pour les personnes piétonnes et cyclistes
- Garantie de la stabilité de l'horaire pour les transports publics

Stratégie sectorielle Réseau routier et TIM : dans les centres urbains, la section, l'aménagement et la vitesse sont axés sur la coexistence de l'ensemble des usagères et usagers, la garantie de possibilités satisfaisantes de traverser la chaussée et une qualité de séjour élevée.

**Coordination** **État de la coordination plan directeur régional CRTU**

---

Coordination réglée

---

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale**

**Indications quantitatives / - documents / divers**

Mesure partielle avec contributions fédérales forfaitaires

# Nidau, concept d'exploitation et d'aménagement parking de la plage

## BBS.TIM-Val.20.05

Horizon PA5

### Horizon A

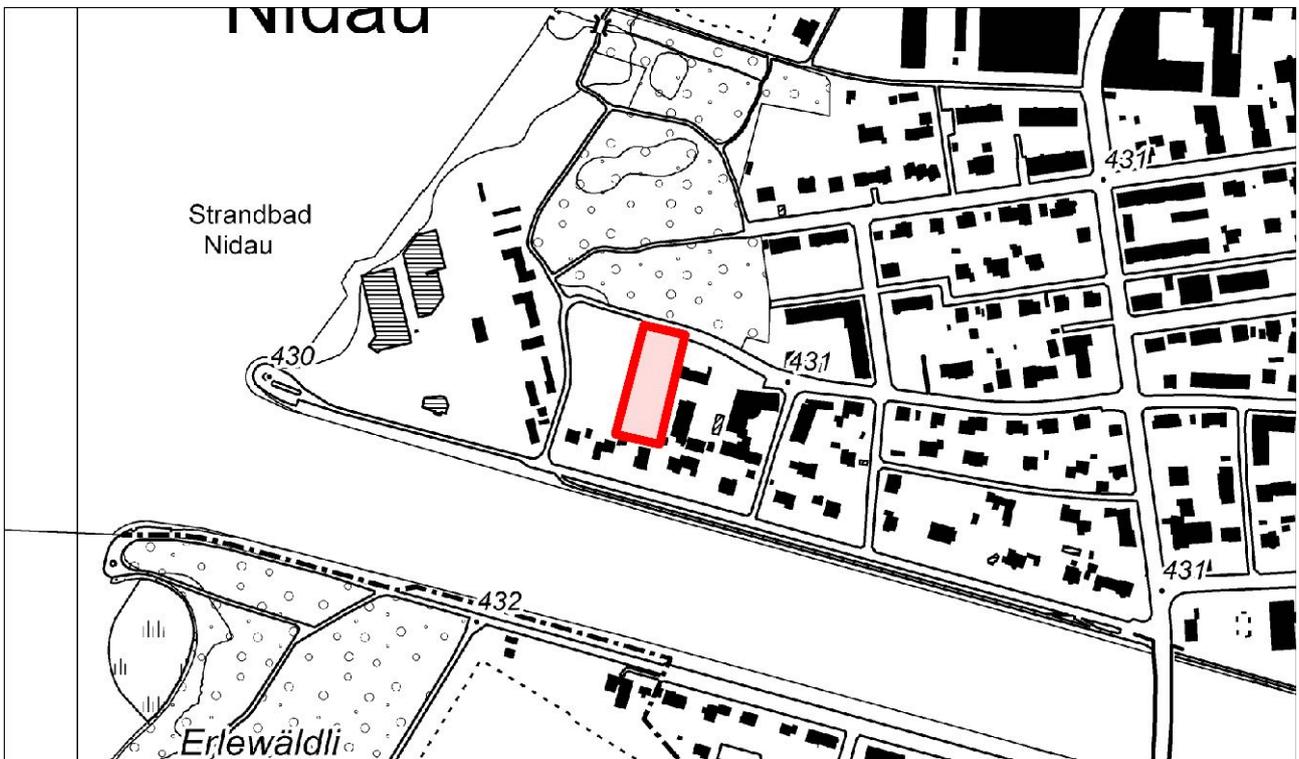
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie

**3.4 Forfaits concept d'exploitation et d'aménagement**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	Commune	Service archéologique	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	0,80	01.01.2030	31.12.2030
<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>	<b>Unité</b>
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	1850	m <sup>2</sup>

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
 Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Le parking sera transformé. Les places seront réorganisées et un revêtement perméable sera utilisé. Des cases de stationnement seront en outre créées pour les motos. Les places de stationnement pour deux-roues existantes seront ainsi réservées aux cyclomoteurs et aux vélos. Le réaménagement du parking vise à éviter le stationnement sauvage. Par ailleurs, un nouveau potelet sera installé pour s'assurer que seuls les véhicules autorisés pourront emprunter le chemin allant du parking à la plage. L'adaptation des bordures donnera lieu à la création d'une structure végétale supplémentaire.

Stratégie sectorielle Réseau routier et TIM : dans les quartiers et les localités, une modération du trafic est mise en place dans les rues de rang inférieur (zones 30 km/h ou zones de rencontre). On y veille à une grande qualité de séjour et d'habitat.

**Coordination** **État de la coordination plan directeur régional CRTU**

---

Coordination réglée

---

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale**

**Indications quantitatives / - documents / divers**

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Brügg, Erlenstrasse, tronçon giratoire Mittelstrasse–giratoire Hauptstrasse

### BBS.TIM-Val.20.06

Horizon PA5

### Horizon A

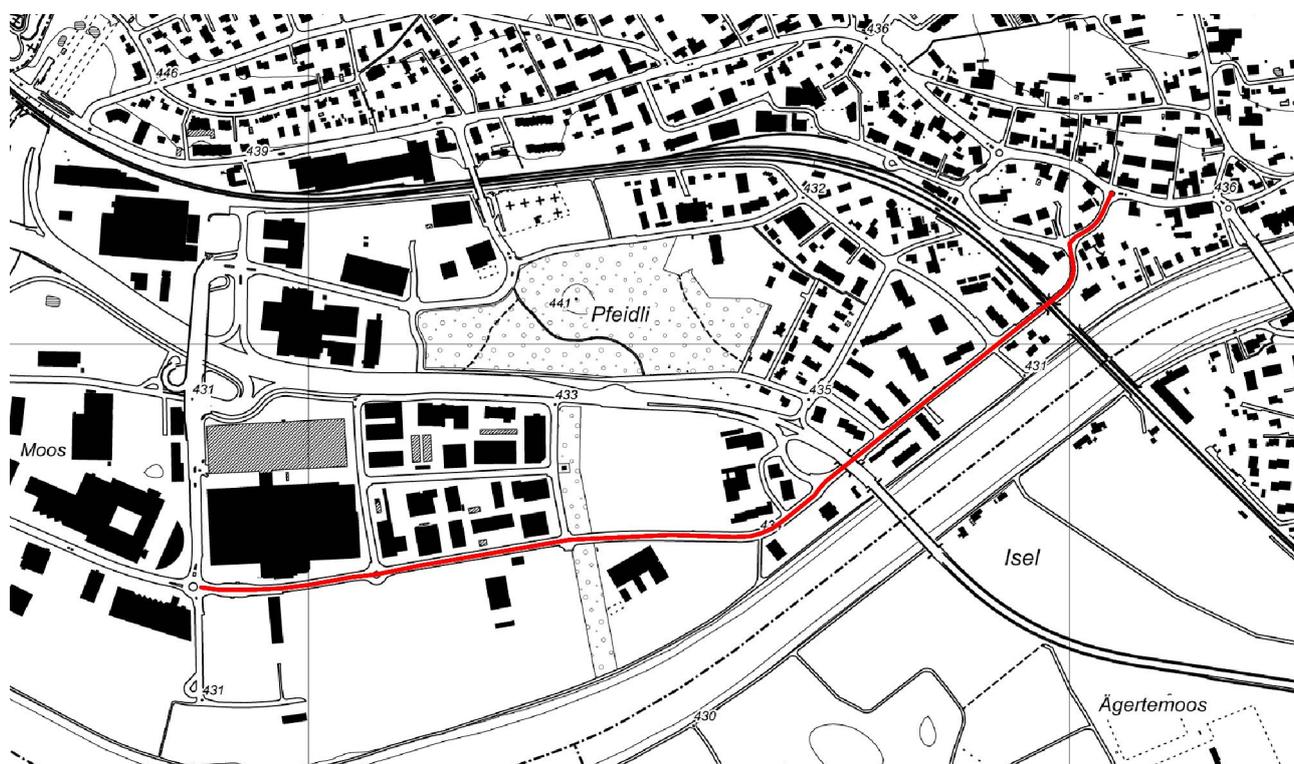
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace  
routier**

Sous-catégorie

**3.4 Forfaits concept d'exploitation et  
d'aménagement**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		Service archéologique
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	3,00	01.01.2027	01.01.2029	
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité	
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	20 000	m <sup>2</sup>	
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** La Erlenstrasse est l'axe de desserte central du pôle d'activités Marais-de-Brügg. Au cours des prochaines années, ce dernier se verra modifier de manière radicale avec l'implantation de l'hôpital régional (BBS.U-PA.01.03). Ces changements entraînent de nouvelles exigences pour l'espace routier. L'objectif est de répondre aux besoins attendus en termes de mobilité de manière sûre et harmonieuse et de créer des conditions favorables pour la mobilité douce et les transports publics.

Le réaménagement de la Erlenstrasse comprend les éléments suivants :

- Limitation de la vitesse à 30 km/h et zone médiane
- Déplacement et nouvelle conception de trois arrêts de bus
- Adaptation de trois giratoires
- Nouveau tronçon à voie unique avec priorité aux bus
- Adaptation de sept passages piétons et création de trois nouveaux
- Nouveau passage piéton au croisement avec la voie express cyclable prévue entre Lyss et Bienne
- Aménagement de l'espace routier aux abords des carrefours de la Neubrücke, de la Poststrasse et du Kanalweg
- Adaptation de deux passages souterrains
- Intégration d'une zone de rencontre entre la Ringstrasse et la voie express cyclable Lyss–Bienne prévue

La mesure fait partie d'un concept global comprenant des restrictions de déplacements pour les TIM, des améliorations pour les transports publics (densification des cadences, nouvelle ligne tangentielle, priorisation des bus), de nouvelles liaisons pour la mobilité douce et l'aménagement d'un parc public en bordure de rive le long du canal de Nidau-Büren.

**Coordination** **État de la coordination plan directeur régional CRTU**  
 Coordination réglée

---

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale**

**Indications quantitatives / - documents / divers**

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Brügg, Orpundstrasse

### BBS.TIM-Val.20.07

Horizon PA5

### Horizon A

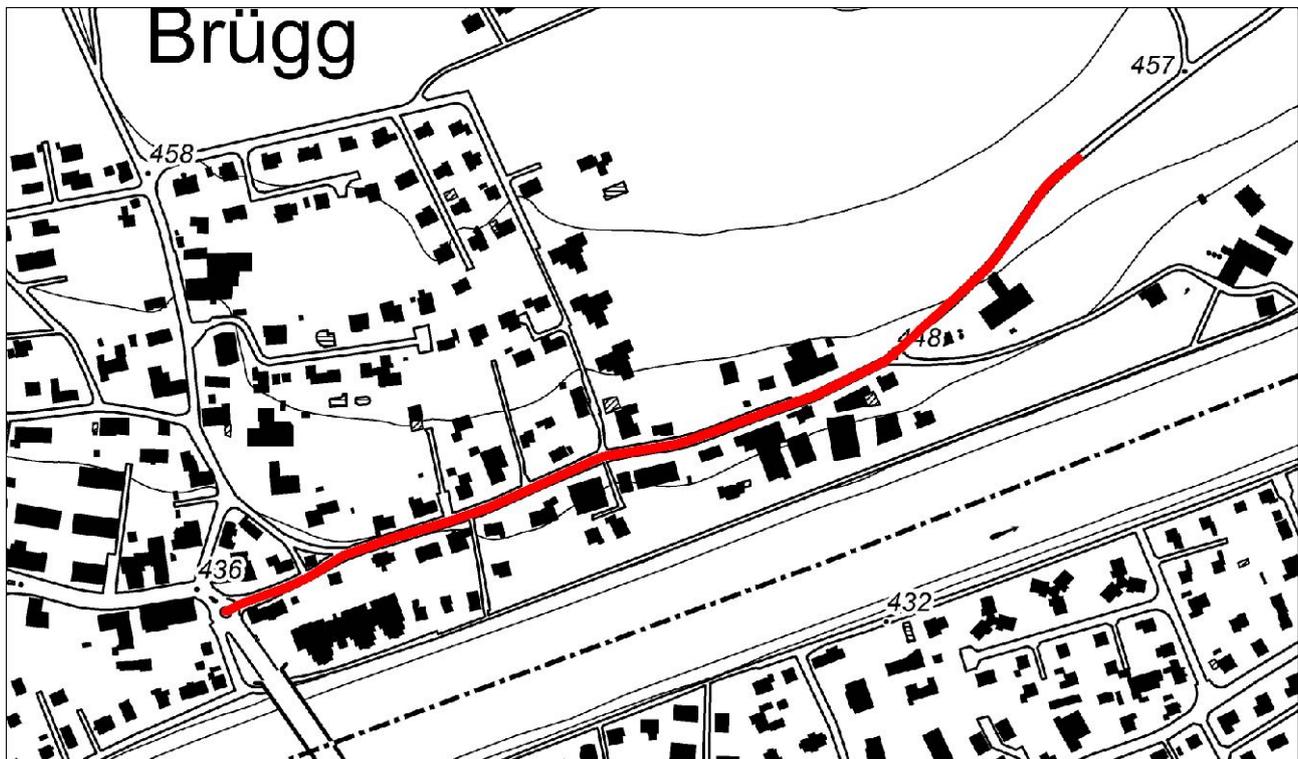
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace  
routier**

Sous-catégorie

**3.4 Forfaits concept d'exploitation et  
d'aménagement**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
	Commune		---	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	0,59	31.12.2029	01.01.2030	
Unités de prestation	Type		Nombre	Unité
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1		6500	m <sup>2</sup>
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Tronçon à 30 km/h du giratoire de la Hauptstrasse jusqu'à l'entrée du village. Réaménagement de l'espace routier axé sur le milieu bâti afin de modérer le trafic, d'améliorer les conditions pour la mobilité douce et d'accroître la qualité de séjour et d'habitat ainsi que la sécurité routière.

**Coordination** **État de la coordination plan directeur régional CRTU**  
 Coordination réglée

---

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale**

**Indications quantitatives / documents / divers** -

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Lyss, réaménagement de la place du Marché aux bestiaux

### BBS.TIM-Val.20.08

Horizon PA5

### Horizon A

Ancien code ARE  
0371.4.068

Catégorie de mesures  
**3 Valorisation/sécurité de l'espace  
routier**

Sous-catégorie  
**3.4 Forfaits concept d'exploitation et  
d'aménagement**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
	Commune	Propriétaires fonciers	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	1,50	01.01.2031	01.01.2032
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	2650	m <sup>2</sup>
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération		
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** La place du Marché aux bestiaux et les constructions qui la jouxtent forment la limite spatiale du centre de Lyss où se concentrent les affectations au rayonnement régional et où se trouvent des installations destinées à l’approvisionnement ainsi que des structures administratives.

Depuis le déplacement du centre d’entretien, plusieurs bâtiments sont vides. Aussi le site et la place présentent-ils un grand potentiel pour une réaffectation et un réaménagement. Le réaménagement de la place est compris dans la rénovation et la densification du site environnant (BBS.U-PRD.01.21). Il prévoit notamment l’aménagement de la place, l’extension de la zone de rencontre ainsi que la desserte et l’agencement des places de stationnement pour les utilisatrices et utilisateurs et pour les visiteuses et visiteurs.

Stratégie sectorielle Réseau routier et TIM : dans les quartiers et les localités, une modération du trafic est mise en place dans les rues de rang inférieur (zones 30 km/h ou zones de rencontre). On y veille à une grande qualité de séjour et d’habitat.

**Coordination** **État de la coordination plan directeur régional CRTU**

---

Coordination réglée

---

**Proposition d’admission ou de modification de la planification cantonale**

**Indications quantitatives / - documents / divers**

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Worben, carrefour Hauptstrasse– Busswilstrasse

### BBS.TIM-Val.20.09

Horizon PA5

### Horizon A

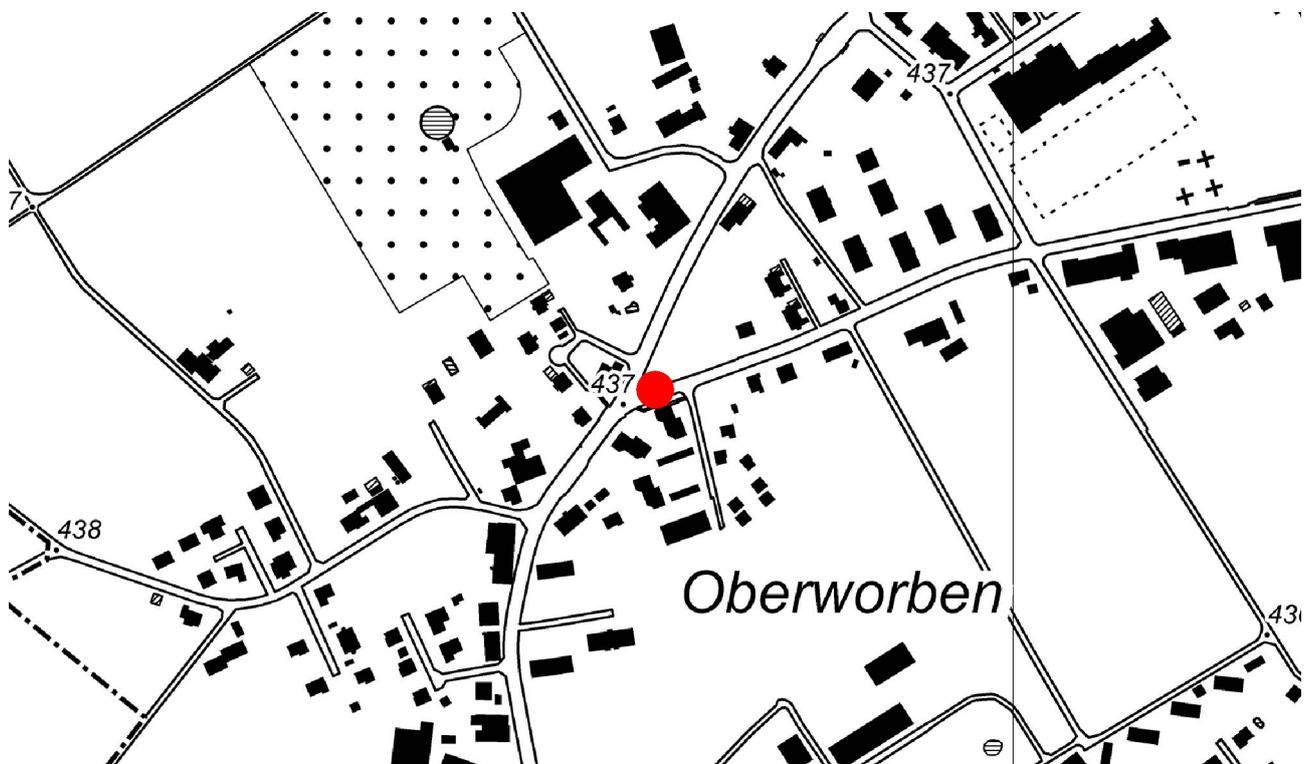
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace  
routier**

Sous-catégorie

**3.4 Forfaits concept d'exploitation et  
d'aménagement**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		---
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	0,20	31.12.2027	31.12.2028	
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité	
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	700	m <sup>2</sup>	
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Réaménagement du débouché sur la route cantonale en vue d'améliorer les possibilités de bifurcation des poids lourds et de renforcer la sécurité pour la mobilité piétonne.

La mesure communale complète le projet cantonal de réaménagement de la traversée de la localité (0371.3.014).

**Coordination** **État de la coordination plan directeur régional CRTU**

---

Coordination réglée

---

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale**

**Indications quantitatives / documents / divers** -

Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires

## Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires, catégorie Valorisation/sécurité de l'espace routier, horizon B PA5

### BBS.TIM-Val.21

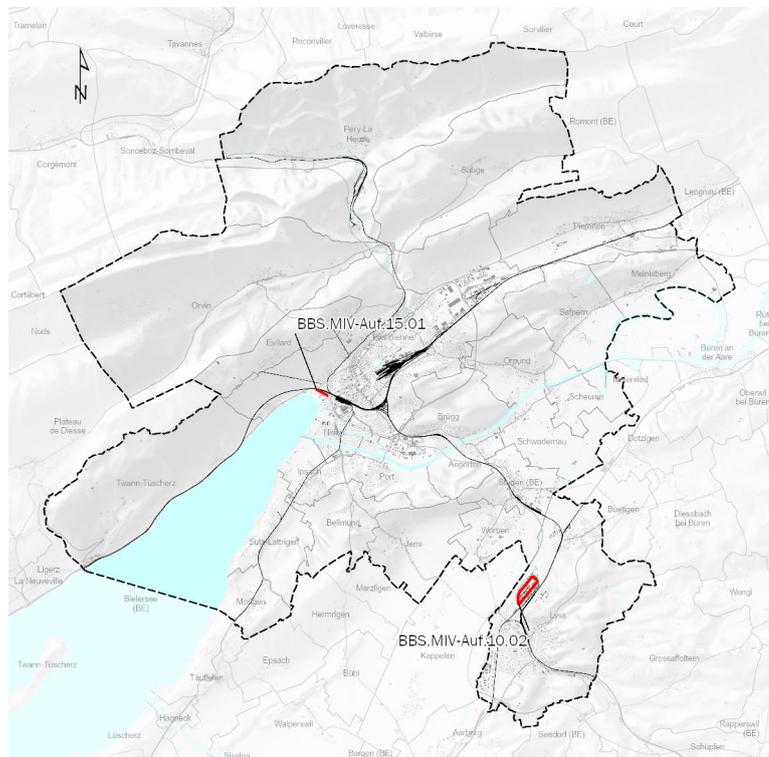
Horizon PA5

### Horizon B

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**3 Valorisation/sécurité de l'espace routier**

Sous-catégorie  
**3.4 Forfaits concept d'exploitation et d'aménagement**



Coûts (en millions de fr.) 17,70

Unités de prestation	Type	Nombre	Unité
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	35 400	m <sup>2</sup>

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

**Conception du paquet de mesures** Le paquet de mesures vise à combler des lacunes en matière de sécurité et d'aménagement pour différents espaces routiers. Ces mesures améliorent l'exploitation, les conditions pour les transports publics et la mobilité douce ainsi que la qualité du milieu bâti.

Les mesures permettent :  
- de mettre en œuvre des concepts d'exploitation et d'aménagement sur des axes

- principaux et de réaménager des carrefours ;  
 - d'améliorer l'infrastructure pour les transports publics et la mobilité douce ;  
 - de mettre en œuvre des mesures de modération du trafic et de réduction de la vitesse ;  
 - de valoriser des places et leurs abords.

**Opportunité****Lien avec la vision d'ensemble**

- Itinéraires sûrs, directs et attrayants pour la mobilité douce
- Réseau TP de lignes de quartier avec cadence soutenue et horaire fiable ; les principales destinations sont accessibles directement et rapidement
- Espaces routiers, places et espaces verts d'une grande convivialité
- Les interfaces de transport sont implantées à des nœuds stratégiques des réseaux de transports publics, de pistes cyclables et de chemins pédestres et permettent de changer simplement et efficacement de moyen de transport.

**Lien avec le besoin d'action**

- Adapter des tronçons de route et aménager des espaces routiers appropriés sur le plan urbanistique

**Lien avec la stratégie sectorielle**

- Rendre le trafic sûr, supportable et adapté au milieu bâti
- Accroître la sécurité et l'attrait de la mobilité douce
- Utiliser et combiner les moyens de transport de façon optimale
- Renforcer les interfaces de transport
- Optimiser le réseau de bus et étoffer l'offre

**Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité****Transports (CE 1)**

- Optimisation de l'utilisation de l'infrastructure routière existante
- Amélioration des conditions pour la mobilité douce et les transports publics
- Amélioration de l'accessibilité, de l'efficacité et de la convivialité des transports publics
- Amélioration de la traversée des localités

**Urbanisation (CE 2)**

- Amélioration de la qualité du séjour et du milieu bâti
- Mise en réseau des quartiers
- Valorisation de l'espace routier

**Sécurité (CE 3)**

- Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic

**Environnement (CE 4)**

- Réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique
- Amélioration de la part modale des transports publics / de la mobilité douce

**Mesures partielles**

<b>N° de la mesure</b>	<b>Désignation de la mesure</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>
BBS.TIM-Val.21.01	Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon place Jean-Jacques-Rousseau–quai du Bas	4,50
BBS.TIM-Val.21.02	Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon quai du Bas–faubourg du Lac	4,00
BBS.TIM-Val.21.03	Bienne, rue Paul-Émile-Brandt	3,00
BBS.TIM-Val.21.04	Lyss, ceinture industrielle	5,00

BBS.TIM-Val.21.05 Nidau, concept d'exploitation et  
d'aménagement des places de la gare et  
de la bibliothèque

1,20

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon place Jean-Jacques- Rousseau–quai du Bas

### BBS.TIM-Val.21.01

Horizon PA5

### Horizon B

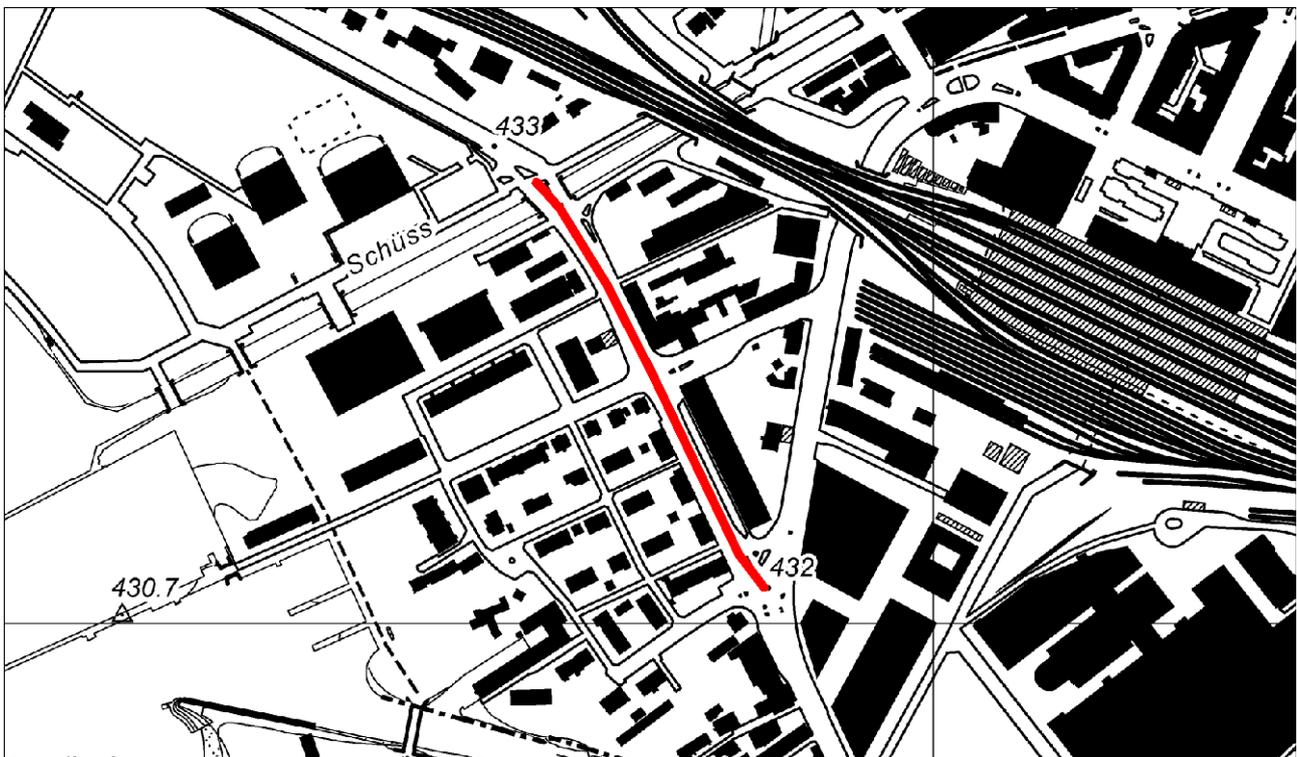
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace  
routier**

Sous-catégorie

**3.4 Forfaits concept d'exploitation et  
d'aménagement**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		Service archéologique
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	4,50	31.12.2032	31.12.2033	
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité	
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	10 000	m <sup>2</sup>	
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie** Réaménagement complet de l'axe en tant que partie intégrante de la ville ; amélioration

**sectorielle**

des liaisons longitudinales et transversales et accroissement de la perméabilité de l'axe au trafic piétonnier et cycliste ; amélioration de la fluidité du trafic pour les transports publics le long et à travers l'axe ; adaptation de l'aménagement routier au changement climatique.

La mesure fait partie du projet de réaménagement de l'axe route de Berne–rue d'Aarberg–rue du Débarcadère :

BBS.TIM-Val.06 : Bienne/Nidau, concept Rue de Caractères, route de Berne entre la place Guido-Müller et la Keltenstrasse

- BBS.TIM-Val.14 : Bienne, concept Rue de Caractères, tronçon place Guido-Müller–place Jean-Jacques-Rousseau (rue d'Aarberg)

- BBS.TIM-Val.15.01 : Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon quai du Bas–faubourg du Lac

Stratégie sectorielle Réseau routier et TIM : les axes principaux au sein des localités sont aménagés en fonction du milieu bâti, offrent de bonnes conditions pour les transports publics ainsi qu'une qualité de séjour élevée et sont aussi attractifs que sûrs pour le trafic piétonnier et cycliste.

Documents :

- Canton de Berne, ville de Bienne, ville de Nidau : étude de projet Axe route de Berne–rue d'Aarberg–rue du Débarcadère, 2025

**Coordination**

**État de la coordination  
plan directeur régional CRTU**

---

Coordination réglée

---

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon quai du Bas-faubourg du Lac

**BBS.TIM-Val.21.02**

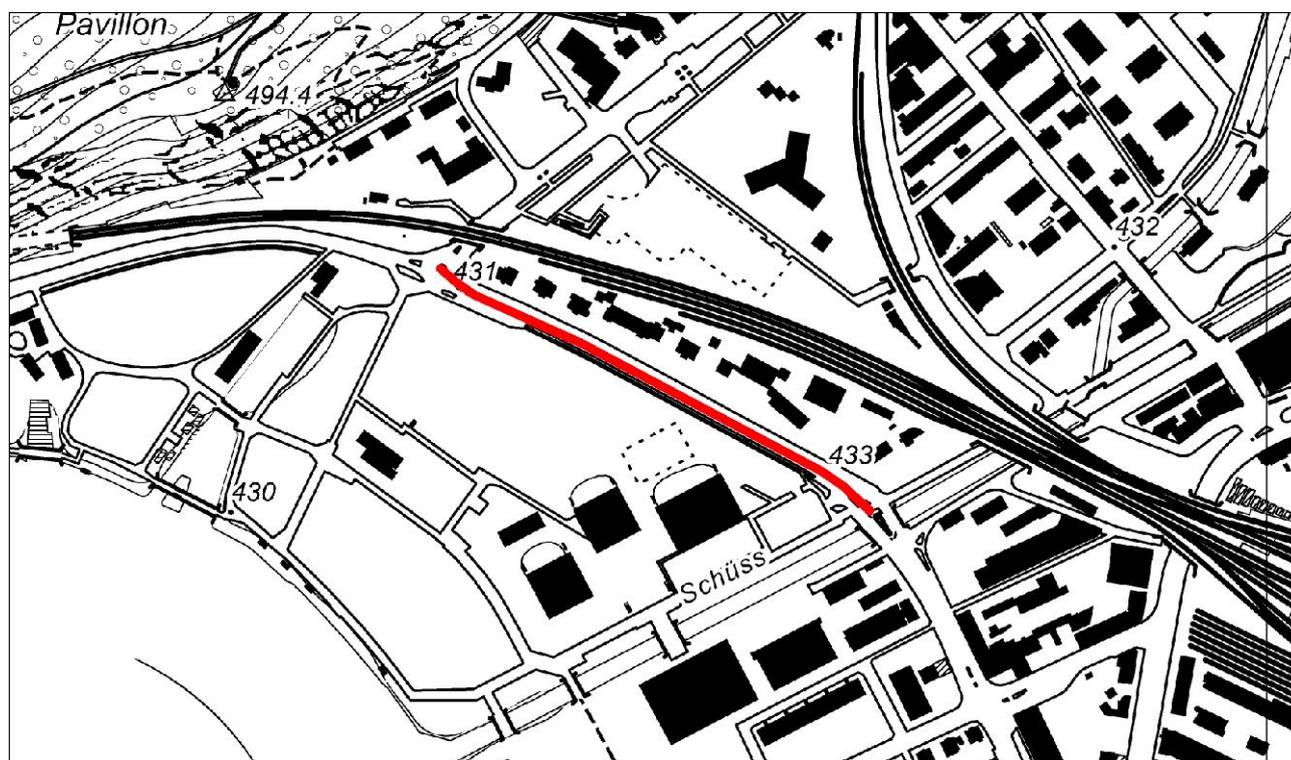
Horizon PA5

**Horizon B**

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**3 Valorisation/sécurité de l'espace  
routier**

Sous-catégorie  
**3.4 Forfaits concept d'exploitation et  
d'aménagement**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
	Commune	---	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	4,00	31.12.2035	31.12.2036
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	6000	m <sup>2</sup>
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		

**Description succincte et intégration dans la stratégie** Réaménagement complet de l'axe en tant que partie intégrante de la ville ; amélioration

**sectorielle**

des liaisons longitudinales et transversales et accroissement de la perméabilité de l'axe au trafic piétonnier et cycliste ; amélioration de la fluidité du trafic pour les transports publics le long et à travers l'axe ; adaptation de l'aménagement routier au changement climatique.

La mesure fait partie du projet de réaménagement de l'axe route de Berne–rue d'Aarberg–rue du Débarcadère :

BBS.TIM-Val.06 : Bienne/Nidau, concept Rue de Caractères, route de Berne entre la place Guido-Müller et la Keltenstrasse

- BBS.TIM-Val.13.10 : Bienne, concept Rue de Caractères – rue du Débarcadère, tronçon place Jean-Jacques-Rousseau–quai du Bas

- BBS.TIM-Val.14 : Bienne, concept Rue de Caractères, tronçon place Guido-Müller–place Jean-Jacques-Rousseau (rue d'Aarberg)

Stratégie sectorielle Réseau routier et TIM : les axes principaux au sein des localités sont aménagés en fonction du milieu bâti, offrent de bonnes conditions pour les transports publics ainsi qu'une qualité de séjour élevée et sont aussi attractifs que sûrs pour le trafic piétonnier et cycliste.

Documents :

- Canton de Berne, ville de Bienne, ville de Nidau : étude de projet Axe route de Berne–rue d'Aarberg–rue du Débarcadère, 2025

**Coordination**

**État de la coordination  
plan directeur régional CRTU**

---

Coordination en cours

---

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Bienne, rue Paul-Émile-Brandt

### BBS.TIM-Val.21.03

Horizon PA5

### Horizon B

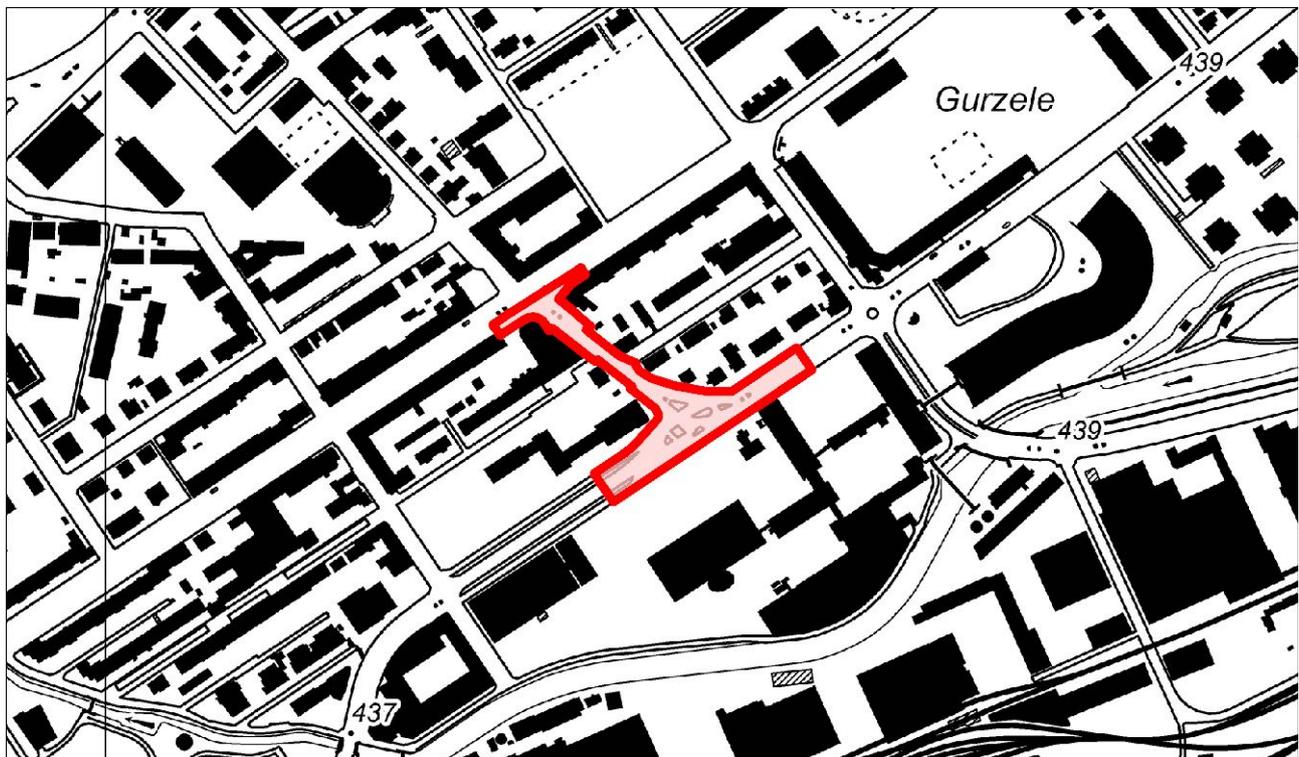
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace  
routier**

Sous-catégorie

**3.4 Forfaits concept d'exploitation et  
d'aménagement**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		---
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	3,00	01.01.2031	31.12.2034	
Unités de prestation	Type	Nombre		Unité
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	5500		m <sup>2</sup>
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie** Réaménagement de la rue Paul-Émile-Brandt dans le cadre du nouveau tracé de la

**sectorielle** ligne de bus via la rue du Faucon. Valorisation et renforcement de la sécurité, en particulier pour les déplacements à pied et à vélo. Modification du régime de priorité aux deux carrefours (la rue Paul-Émile-Brandt perd sa priorité par rapport à la rue du Général-Dufour ainsi qu'à la rue Jakob-Stämpfli). Le réaménagement permettra de libérer de la place pour planter des arbres et désimperméabiliser le sol.

Stratégie sectorielle Réseau routier et TIM : dans les quartiers et les localités, une modération du trafic est mise en place dans les rues de rang inférieur (zones 30 km/h ou zones de rencontre). On y veille à une grande qualité de séjour et d'habitat.

**Coordination** **État de la coordination**  
**plan directeur régional CRTU**

---

Coordination réglée

---

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Lyss, Industriering

### BBS.TIM-Val.21.04

Horizon PA5

### Horizon B

Ancien code ARE

0371.4.069

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace  
routier**

Sous-catégorie

**3.4 Forfaits concept d'exploitation et  
d'aménagement**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		Commune		---
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	5,00	01.01.2035	01.01.2036	
Unités de prestation	Type	Nombre	Unité	
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	10 500	m <sup>2</sup>	
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			

**Description succincte et intégration dans la stratégie** Le nouveau raccordement à la T6 permettra de délester la ceinture industrielle du trafic

**sectorielle**

de transit et de mieux desservir la zone industrielle nord pour les futures affectations. Depuis le carrefour Im Bodeli, la ceinture industrielle sera en outre réaménagée pour accueillir une piste cyclable séparée parallèlement à la route. Cette mesure améliorera la sécurité routière au regard de l'augmentation du trafic dans la zone industrielle. L'avant-projet de 2015 prévoit le rétrécissement de la route, l'adaptation des accès privés, l'intégration d'une bande de sécurité (végétalisée) et la création d'un chemin commun pour les personnes piétonnes et cyclistes pour rejoindre les établissements scolaires.

Stratégie sectorielle Transports : exploiter le potentiel cyclable avec un réseau d'itinéraires différencié

Documents :

Avant-projet, bande de sécurité et liaison piétonne et cyclable, 2015

**Coordination**

**État de la coordination  
plan directeur régional CRTU**

---

Coordination en cours

---

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## Nidau, concept d'exploitation et d'aménagement des places de la gare et de la bibliothèque

**BBS.TIM-Val.21.05**

Horizon PA5

**Horizon B**

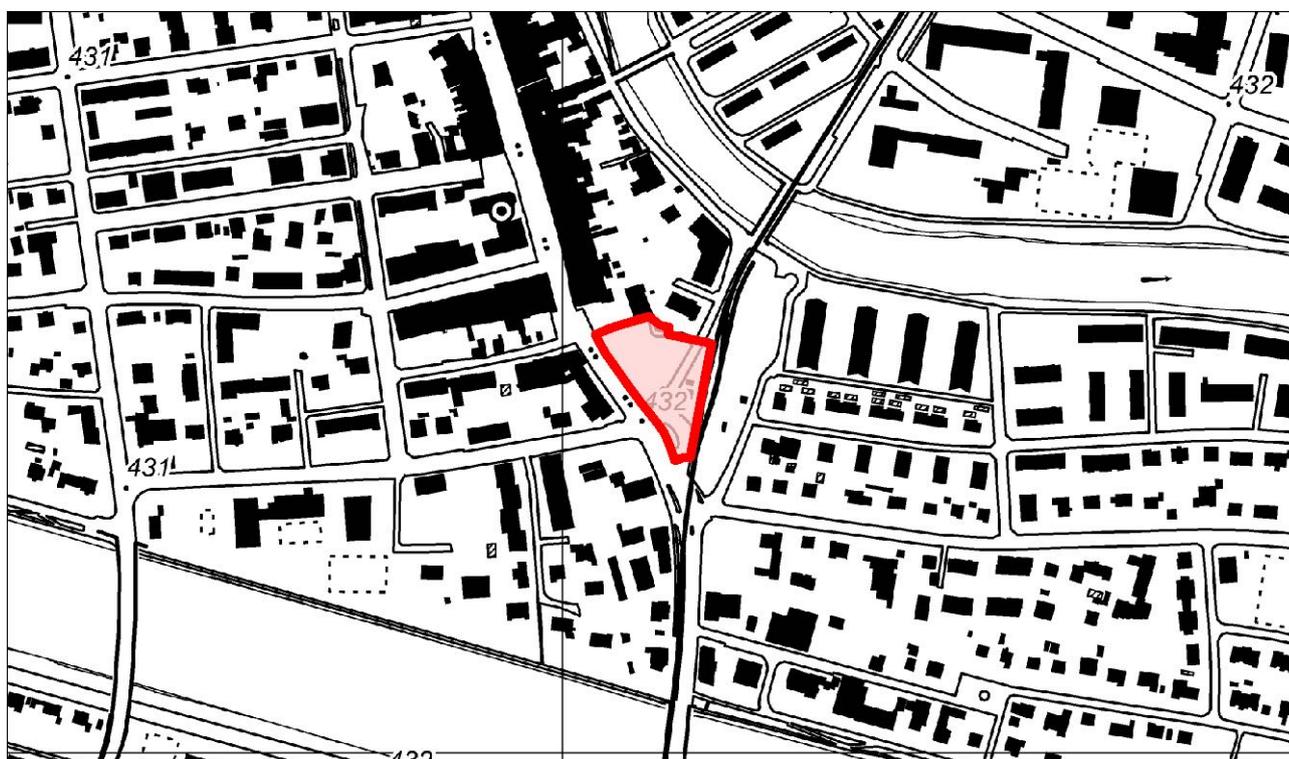
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**3 Valorisation/sécurité de l'espace  
routier**

Sous-catégorie

**3.4 Forfaits concept d'exploitation et  
d'aménagement**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
	Commune		---	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux		Mise en service
	1,20	01.01.2032		31.07.2032
Unités de prestation	Type	Nombre		Unité
	Valorisation/sécurité de l'espace routier cat. 1	3400		m <sup>2</sup>

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

**Description succincte et intégration dans la stratégie** Réaménagement de la place de la gare et de la bibliothèque à proximité de l'interface

**sectorielle**

de transport de la gare de Nidau ; réorganisation du trafic motorisé ainsi que du trafic piétonnier et cycliste, y compris introduction d'une zone de rencontre ; réorganisation du stationnement, incluant des stations de recharge pour voitures et vélos électriques ainsi qu'un garage à vélos couvert d'une capacité de 50 vélos ; nouveau parc avec espaces verts, arbres et bancs.

La mesure est coordonnée avec le développement du secteur de la gare / faubourg sud (BBS.U-PRD.01.22).

Stratégie sectorielle Transports : exploiter le potentiel cyclable avec un réseau d'itinéraires différencié, soutenir les changements de comportement en matière de mobilité, améliorer la qualité du milieu bâti

**Coordination**

**État de la coordination**  
**plan directeur régional CRTU**

---

Coordination réglée

---

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives / -  
documents / divers**

# Mesure individuelle Transports

## Mobilité électrique Nidau

### BBS.TIM-Mob-E.01

Horizon PA5

### Horizon A

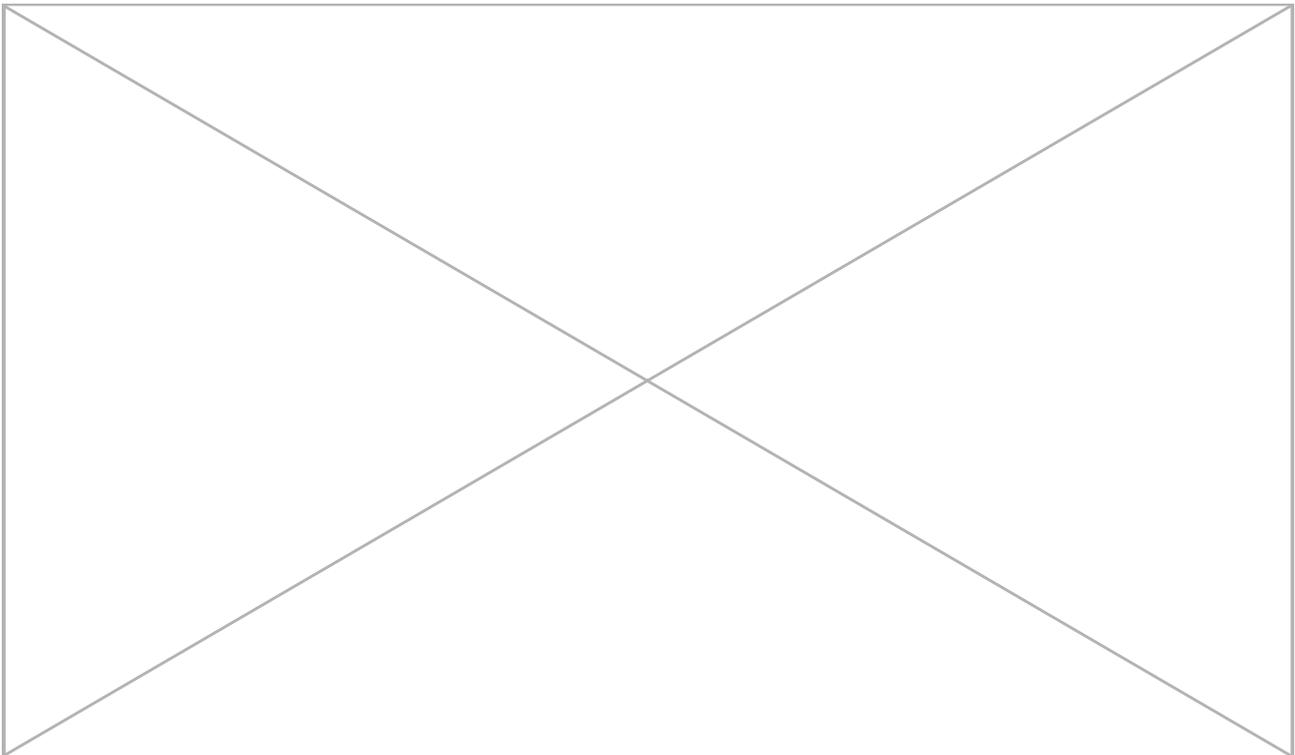
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

Sous-catégorie



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs
		Commune	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	0,20	01.01.2031	26.12.2031
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p> <p>-</p>		



**Description de la mesure** D'ici à 2035, le parc automobile devrait compter environ 60 % de véhicules électriques. Le réseau de distribution de la ville de Nidau dispose de réserves de puissance suffisantes pour leur chargement. Encouragement de la mobilité électrique à travers la construction d'infrastructures de recharge pour véhicules et vélos électriques dans des lieux publics, tels que l'administration municipale, la rue centrale, la plage, les aires de jeux et le centre-ville.

**Faisabilité** Le réseau électrique de Nidau est assez puissant pour supporter des stations de recharge privées (étude réalisée).

**État de la planification** 1

Étapes de planification et de financement achevées	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
--	----------	------------------------------------	---------------------

Étapes de planification et de financement prévues	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	01.10.2029	Étude	Commune
	01.01.2030	Avant-projet	Commune
	01.01.2030	Décision de financement	Commune
	01.06.2030	Approbation des plans / permis de construire	Commune
	01.01.2031	Début des travaux	Commune
	26.12.2031	Mise en service	Commune

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- La pollution atmosphérique et les nuisances sonores en rue sont réduites.
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Promouvoir la mobilité décarbonée
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Soutenir les changements de comportement en matière de mobilité

<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Promouvoir des comportements durables en matière de mobilité au sein de la population et de l'économie - Renforcer le trafic cycliste	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>		
	<b>Sécurité (CE 3)</b>		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique - Effet positif sur l'impact sur l'environnement	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale**

**Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales**

**Impact sur l'environnement -**

**Lien avec d'autres mesures -** BBS.TIM-Val.13.03 : CEA parking de la plage  
- BBS.TIM-Val.13.04 : CEA des places de la gare et de la bibliothèque

**Indications quantitatives / - documents / divers**

Mesure individuelle Transports

# Amélioration de la sécurité routière par l'assainissement de points noirs et de zones accidentogènes, agglomération

## BBS.TIM-A.01

Priorité de mise en œuvre de la CRTU

### Tâche permanente

Partie du projet d'agglomération

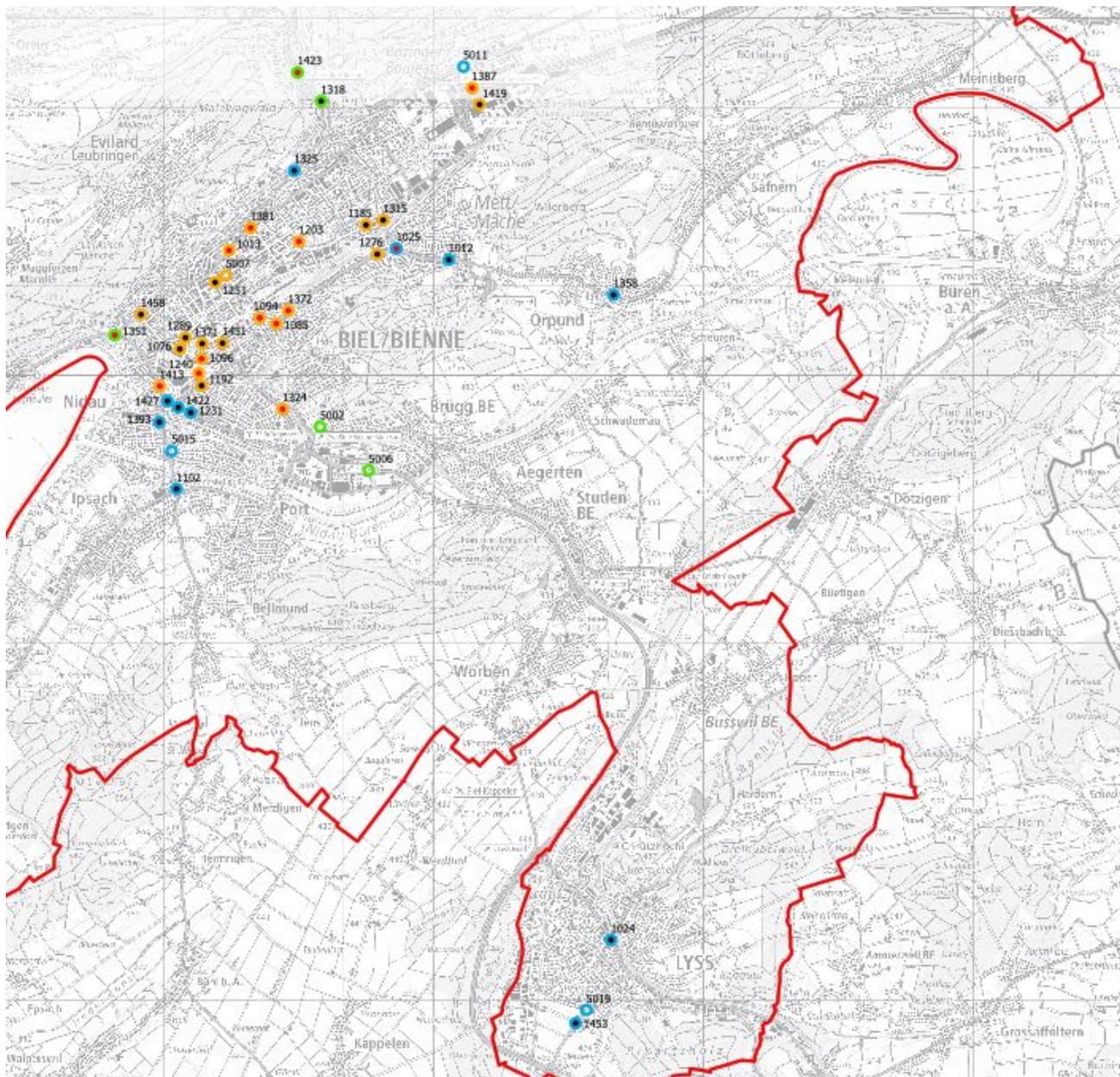
[x] 5<sup>e</sup> génération [ ] Non

Catégorie de mesures

Transports individuels motorisés

Sous-catégorie

Autres mesures TIM



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	OPC-AIC	Bienne, Brügg, Lyss, Nidau	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	0,00		

**Clé de financement**

**Description de la mesure** Objectif : améliorer la sécurité routière au niveau des zones accidentogènes dans les localités en recherchant et en éliminant systématiquement les points noirs.

Description :

**Définition d'un point noir**

Selon la norme VSS SN 641 724 « Sécurité routière – Gestion des points noirs », un point noir est un endroit du réseau routier où le nombre d'accidents ayant occasionné des dommages corporels, pondéré en fonction de la catégorie de gravité des accidents (valeur de calcul), atteint ou dépasse la valeur limite prédéfinie dans un périmètre déterminé et sur une période de trois ans. La catégorie de gravité des accidents décrit la conséquence la plus grave d'un accident. Elle est pondérée de la façon suivante :

- Accident avec au moins une personne tuée ou grièvement blessée ( $U_{(G+SV)}$ ) = facteur 2
- Accident avec au moins une personne légèrement blessée ( $U_{(LV)}$ ) = facteur 1

Le périmètre et les valeurs limites sont définis comme suit :

Type de route et localisation	Périmètre de recherche <sup>1</sup>	Valeur de calcul
Autoroute et semi-autoroute	125 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_L$
Routes principales et routes de liaison hors localité	75 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_L$
Routes principales et routes de liaison en localité	25 m	$2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_L$

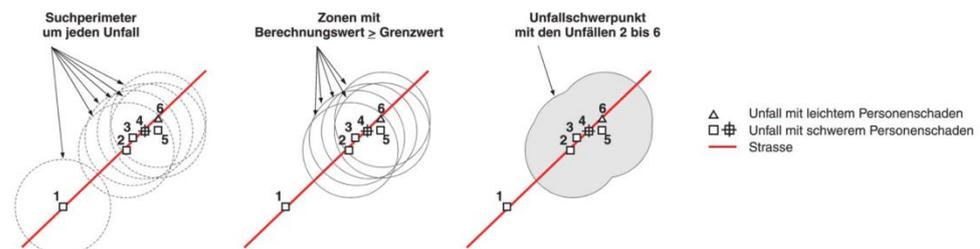


Illustration : délimitation d'un point noir (source : VSS SN 641 724)

**Démarche**

Les points noirs sans point de contact avec d'autres mesures sont assainis au moyen de l'instrument de sécurité de l'infrastructure Black Spot Management (BSM) (source : VSS SN 641 724).

- **Recherche** : le BSM repose sur l'idée motivée que l'assainissement des déficits d'infrastructure routière locaux (assainissement d'un point noir) peut réduire la survenance d'accidents à l'avenir et/ou la gravité de ceux-ci. À cet effet, on identifie les endroits du réseau routier présentant de manière répétée une accumulation d'accidents. Les points noirs sont déterminés à l'aide de valeurs limites. Le traitement détaillé de tous les points noirs identifiés n'est bien souvent pas réaliste pour des raisons de temps et de coûts. On procède par conséquent à une priorisation.
- **Analyse** : les points noirs à traiter sont analysés en détail en vue de déterminer les éléments critiques pour la sécurité. L'analyse du déroulement de l'accident et de la situation permet d'identifier les déficits d'infrastructure qui ont contribué de façon déterminante à l'accident et/ou à sa gravité.
- **Assainissement** : à partir de l'analyse et de la comparaison avec les normes, des mesures potentielles relevant de la construction ou de la technique du trafic peuvent être déduites. Sur base de celles-ci, un projet d'assainissement est élaboré et mis en œuvre.
- **Contrôle** : le BSM est complété par un contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures afin de garantir l'assainissement rapide des points noirs ainsi qu'un contrôle de qualité à chaque étape des travaux.

Si un point noir est situé sur un tronçon de route pour lequel une autre mesure est déjà planifiée (projet routier tel que rénovation, transformation, etc.), le point noir doit être assaini dans le cadre de la mise en œuvre de cette mesure. Il est possible de renvoyer directement à cette mesure dans le tableau ci-dessous à la place de l'étape.

<sup>1</sup> Le périmètre de recherche correspond à un rayon autour d'un accident.

**État** : prise en compte des accidents survenus jusqu'en 2022 inclus.

Région : BBS = Biel/Bienne-Seeland

Agglomération : Bi = Bienne

L'analyse et l'assainissement relèvent de la compétence des propriétaires des routes.  
Conf = Confédération (OFROU) ; Can = canton (OPC-AIC compétent), Com = commune

### Étapes (statut)

La norme VSS SN 641 724 définit le BSM comme un instrument de gestion qui effectue le suivi d'un point noir de son identification à la constatation de la réussite de son assainissement. L'avancement de l'assainissement d'un point noir est par conséquent primordial et est décrit au moyen des étapes ci-après :

Étape	Description/signification
Identifié	Le point noir a été identifié dans le cadre de la recherche de points noirs et confirmé comme tel après examen.
Analysé	Le déroulement de l'accident et la situation à l'endroit du point noir ont été analysés et des déficits d'infrastructure notables ont été identifiés.
Proposition de mesures	Des mesures possibles pour supprimer ou améliorer les déficits d'infrastructure importants au niveau du point noir ont été élaborées.
Étude de projet	L'étude de projet pour la mise en œuvre des mesures sélectionnées est terminée.
Exécution	Le projet a été réalisé.
Contrôle d'efficacité	Pendant les trois ans suivant l'exécution de la mesure, un contrôle d'efficacité est réalisé chaque année avec l'analyse du nombre d'accidents.
Assainissement réussi	Les points noirs assainis avec succès sont supprimés du BSM. Si le contrôle d'efficacité est négatif, les points noirs concernés font l'objet d'une nouvelle mesure d'assainissement.

Numéro de la mesure	Numéro du point noir	Désignation/localité	Agglomération	Dépendance avec le PA, mesure n°	Commune	Propriétaire de la route compétent	Valeur de calcul <sup>1</sup>	Nombre de dépassements de la valeur limite <sup>1</sup>	Priorité	Étapes selon le BSM ou renvoi à la mesure en cas d'assainissement dans le cadre d'un projet routier						
										Identifié	Analysé	Proposition de mesures	Étude de projet	Exécution	Contrôle d'efficacité	Assainissement réussi
PN	1012	Bienne, route d'Orpond-chemin du Mauchamp	Bi		Bienne	Can	1	2	Non	X	X	X	X			
PN	1013	Bienne, rue Georg-Friedrich-Heilmann-rue Bubenber	Bi	BBS.TIM-Val.02.07 (4A)	Bienne	Com	9	5	Oui	X	X	X	X			
PN	1024	Lyss, Hirschenplatz	Bi		Lyss	Can	1	2	Non	X	X	X	X	X	X	
PN	1025	Bienne, place d'Orpond	Bi		Bienne	Can	5	5	Oui	X	X	X	X			
PN	1076	Bienne, place de la Gare	Bi	BBS.TIM-Val.14 (5A)	Bienne	Com	1	2	Non	X						
PN	1085	Bienne, rue de Madretsch-rue du Breuil-Crét-du-Bois	Bi		Bienne	Com	5	3	Oui	X						
PN	1094	Bienne, rue du Breuil-rue des Prés	Bi		Bienne	Com	13	5	Oui	X						

Type	Numéro du point noir	Désignation/localité	Agglomération	Dépendance avec le PA, mesure n°	Commune	Propriétaire de la route compétent	Valeur de calcul	Nombre de dépassements de la valeur limite <sup>3</sup>	Priorité	Étapes selon le BSM ou renvoi à la mesure en cas d'assainissement dans le cadre d'un projet routier							
										Identifié	Analysé	Proposition de mesures	Étude de projet	Exécution	Contrôle d'efficacité	Assainissement réussi	
PN	1012	Bienne, route d'Orpond-chemin du Mauchamp	Bi		Bienne	Can	1	2	Non	X	X	X	X				
PN	1096	Bienne, rue Johann-Verresius-rue de Morat-rue des Prés	Bi	BBS.TIM-Val.16 (5A)	Bienne	Com	10	5	Oui	X							
PN	1102	Nidau, giratoire du Kreuzweg	Bi		Nidau	Can	4	1	Non	X	X	X	X				
PN	1185	Bienne, rue de Gottstatt-rue du Moulin	Bi		Bienne	Com	3	1	Non	X							
PN	1192	Bienne, rue de Morat-Gumigelstrasse-rue Alfred-Aebi	Bi		Bienne	Com	6	1	Non	X							
PN	1203	Bienne, rue Jakob-Stämpfli-rue du Faucon-rue de Gottstatt	Bi		Bienne	Com	6	4	Oui	X							
PN	1231	Nidau, Bernstrasse-Kellenstrasse	Bi		Nidau	Can	2	1	Non	X	X	X	X	X	X		
PN	1240	Bienne, rue de Morat-rue de la Gabelle	Bi		Bienne	Com	12	5	Oui	X							
PN	1251	Bienne, rue du Général-Dufour-rue du Marché-Neuf	Bi	BBS.TIM-Val.20.01 (5A)	Bienne	Com	5	1	Non	X							
PN	1276	Bienne, giratoire rue de Mâche-rue Scholl	Bi	BBS.TIM-Val.09 (4A)	Bienne	Com	1	2	Non	X							
PN	1289	Bienne, rue de la Gare-rue des Marchandises-rue d'Aarberg	Bi		Bienne	Com	0	1	Non	X							
PN	1315	Bienne, rue de la Poste-rue d'Orpond	Bi		Bienne	Com	3	1	Non	X							
PN	1318	Bienne, RC 6 rampe N16 (gorges du Taubenloch)	Bi		Bienne	Conf	0	2	Non	X							
PN	1324	Bienne, giratoire route de Brügg-rue Alexander-Moser-route de Port	Bi		Bienne	Com	4	3	Oui	X							
PN	1325	Bienne, route de Reuchenette-rue Hermann-Lienhard	Bi		Bienne	Can	2	2	Non	X	X	X	X	X	X		
PN	1351	Bienne, route de Neuchâtel-rue du Débarcadère-faubourg du Lac	Bi	BBS.TIM-Val.02.20 (4A)	Bienne	Conf	6	5	Oui	X							
PN	1358	Orpond, Hauptstrasse-Breitenrain-Brüggstrasse	Bi		Orpond	Can	0	2	Non	X	X	X	X				
PN	1371	Bienne, rue de Morat-rue de l'Argent	Bi		Bienne	Com	2	2	Non	X							
PN	1372	Bienne, rue de Madretsch-rue des Prés	Bi		Bienne	Com	8	5	Oui	X							
PN	1381	Bienne, rue de Boujean-rue Georg-Friedrich-Heilmann	Bi	BBS.TIM-Val.02.07 (4A)	Bienne	Com	1	3	Oui	X	X	X	X				
PN	1387	Bienne, rue Johann-Renfer-rue de Zurich-rue Fritz-Oppliger	Bi		Bienne	Com	4	3	Oui	X							
PN	1393	Nidau, Hauptstrasse-Weyermattstrasse	Bi	BBS.TIM-Val.20.04 (5A)	Nidau	Can	0	1	Non	X	X	X	X	X	X		
PN	1413	Bienne, rue d'Aarberg-Dr.Schneider-Strasse	Bi	BBS.TIM-Val.13 (5B)	Nidau	Com	4	4	Oui	X							
PN	1419	Bienne, rue Johann-Renfer-rue de Granges	Bi		Bienne	Com	1	1	Non	X							
PN	1422	Nidau, Bemstrasse	Bi	BBS.TIM-Val.06 (5A)	Nidau	Can	2	2	Non	X							
PN	1423	Bienne, A16 giratoire des Gorges du Taubenloch	Bi		Bienne	Conf	8	3	Oui	X							
PN	1427	Nidau, Bemstrasse-rue d'Aarberg-Hauptstrasse-rue de la Gabelle	Bi		Nidau	Can	13	2	Non	X							
PN	1451	Bienne, rue Centrale-rue des Prés	Bi		Bienne	Com	6	2	Non	X							
PN	1453	Lyss, Aarbergstrasse-Augstrasse	Bi		Lyss	Can	5	1	Non	X							

Type	Numéro du point noir	Désignation/localité	Agglomération	Dépendance avec le PA, mesure n°	Commune	Propriétaire de la route compétent	Valeur de calcul <sup>2</sup>	Nombre de dépassements de la valeur limite <sup>3</sup>	Priorité	Étapes selon le BSM ou renvoi à la mesure en cas d'assainissement dans le cadre d'un projet routier						
										Identifié	Analysé	Proposition de mesures	Étude de projet	Exécution	Contrôle d'efficacité	Assainissement réussi
PN	1458	Bienne, faubourg du Lac-rue du Viaduc	Bi		Bienne	Com	5	1	Non	X						
ZA	5002	Brügg	Bi		Brügg	Conf			Non							
ZA	5006	Brügg	Bi		Brügg	Conf			Non							
ZA	5007	Bienne	Bi	BBS.TIM-Val.20.01 (5A)	Bienne	Com			Non							
ZA	5011	Bienne	Bi		Bienne	Can			Non							
ZA	5015	Bienne	Bi		Nidau	Can			Non							
ZA	5019	Bienne	Bi		Lyss	Can			Non							

<sup>2</sup> Valeur de calcul durant la période d'analyse 2020-2022.

<sup>3</sup> Nombre de dépassements de la valeur limite au cours des cinq dernières périodes d'analyse (de 2015-2018 à 2020-2022). Les points noirs sont à traiter en priorité à partir de trois dépassements de la valeur limite au cours des cinq dernières périodes d'analyse.

#### Opportunité

<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Le trafic routier est supportable pour le milieu bâti et sûr pour l'ensemble des usagers et usagères.
<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Amélioration de la sécurité objective et subjective du trafic
<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Aménager les espaces routiers de façon supportable et sûre - Améliorer la sécurité sur le réseau routier grâce à la gestion des points noirs (Black Spot Management, BSM)

#### Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité

<b>Transports (CE 1)</b>	- Amélioration du système de transport global Amélioration du réseau routier
<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Soutien de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti
<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité objective et subjective du trafic
<b>Environnement (CE 4)</b>	- Amélioration de la part modale de la mobilité douce

#### Coordination

<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
Coordination réglée		

#### Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale

#### Lien avec d'autres mesures

<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	- OPC, gestion des points noirs, données des accidents jusqu'en 2022 - VSS SN 641 724, Sécurité routière – Gestion des points noirs
---	--

## Mesure individuelle Transports

# Lyss, système de guidage de stationnement

## BBS.MAD-GT.04

Horizon PA5

### Horizon A

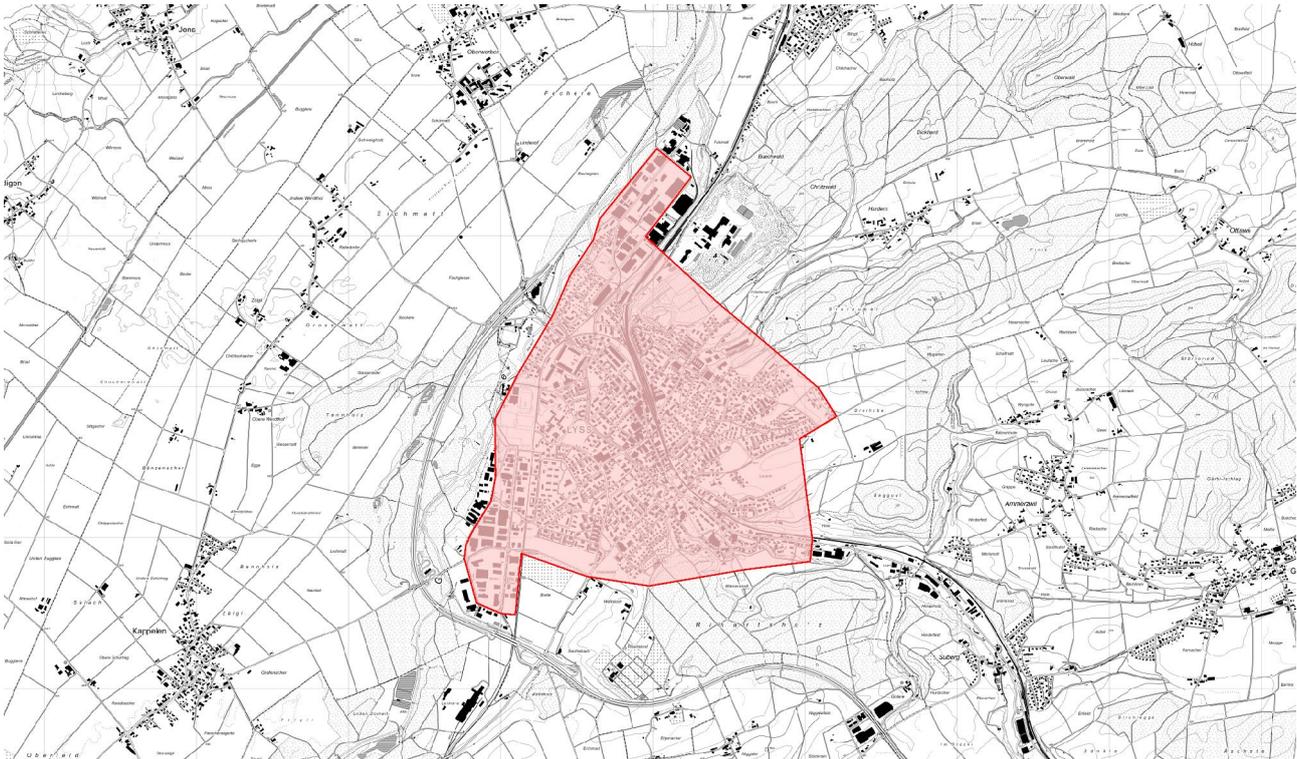
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

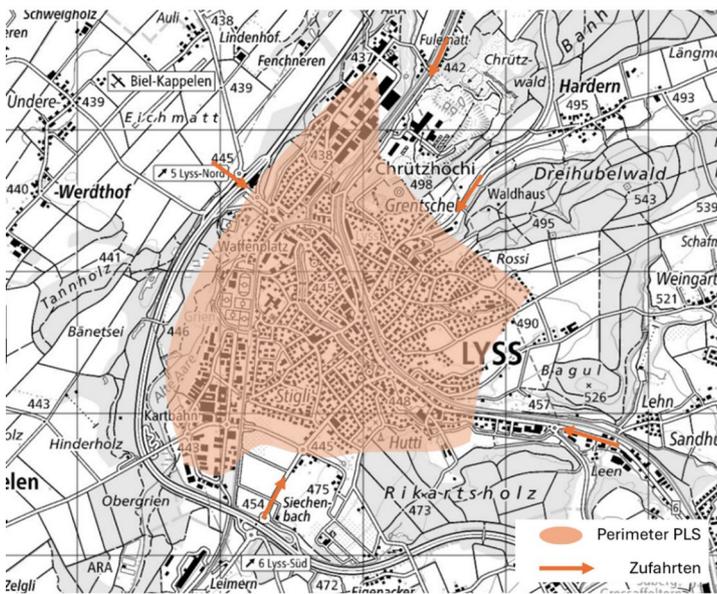
**2 Gestion du trafic**

Sous-catégorie

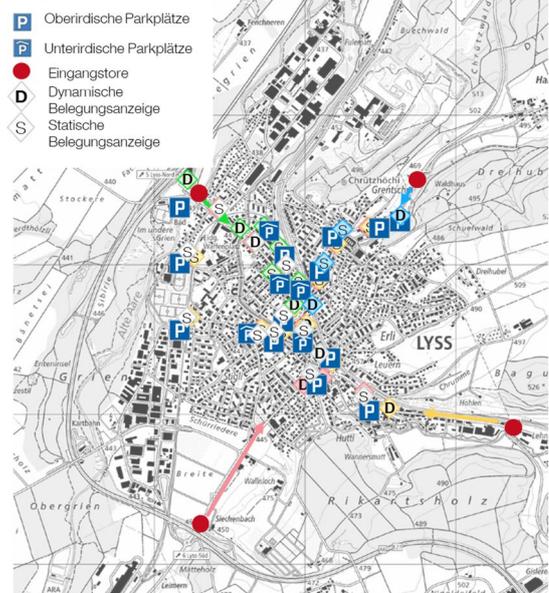
**2.3 Gestion du trafic – Surface**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
	Commune			
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux		Mise en service
	2,00	01.01.2031		01.01.2032
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			
	-			



Parkplätze Gemeinde Lyss



**Description de la mesure**

La commune de Lyss possède suffisamment de places de stationnement sur le territoire de l'agglomération principale. Les espaces à disposition ne sont cependant pas utilisés de manière égale et la pression sur les parkings situés dans le centre occasionne un trafic important de la part des personnes à la recherche d'une place de stationnement. L'occupation des parkings varie également selon qu'ils sont situés en surface ou sont souterrains. Durant l'année, plusieurs grands événements ont par ailleurs lieu dans la commune de Lyss et le guidage du TIM est indispensable pendant ceux-ci.

La commune prévoit dès lors d'installer un système de guidage de stationnement afin d'optimiser l'utilisation des parkings souterrains publics et semi-publics et des parkings situés en périphérie et de réduire la pression sur les places de stationnement en surface, en particulier dans le centre. Quelque 1700 places réparties dans différents grands parcs de stationnement seront intégrées dans le système de guidage. Environ la moitié de celles-ci se trouvent sous terre. Les parkings souterrains sont pour la plupart semi-publics.

Les parcs/places de stationnement munis d'une barrière peuvent être intégrés assez facilement dans un système de guidage. Un système d'enregistrement des accès (p. ex. à l'aide de caméras) devra être installé dans les parkings qui n'en possèdent pas actuellement. Des panneaux d'affichage seront placés sur les quatre axes principaux desservant l'agglomération principale de la commune de Lyss (au sud-ouest, à l'est, au nord-est et au nord-ouest). Cette signalisation devra être répétée au moyen de dispositifs d'affichage de l'occupation tant statiques que dynamiques sur le trajet vers le centre. Dans le cadre d'une étude préliminaire approfondie, il convient de déterminer le système d'enregistrement et les emplacements des panneaux d'affichage et d'examiner l'intégration éventuelle dans une application, puis de mettre en œuvre les mesures définies.

**Faisabilité**

La faisabilité a été examinée dans le cadre d'un concept sommaire.

**État de la planification**

1

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance

Étape de planification/financement

Service responsable

<b>Étapes de planification et de financement prévues</b>	<b>Échéance</b>	<b>Étape de planification/financement</b>	<b>Service responsable</b>
	31.01.2025	Étude	Commune
	01.01.2029	Avant-projet	Commune
	01.01.2031	Décision de financement	Commune
	01.06.2031	Approbation des plans / permis de construire	Commune
	01.01.2031	Début des travaux	Commune
	01.01.2032	Mise en service	Commune
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- La gestion du trafic garantit une circulation fluide et supportable dans les milieux bâtis.	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Parvenir à une densité de trafic supportable pour le milieu bâti	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Améliorer la desserte et délester le milieu bâti - Optimiser les capacités du réseau routier et les flux de circulation	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Amélioration du système de transport global - Réduction des nuisances et du volume du trafic	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Amélioration de la qualité du séjour et du milieu bâti	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>		
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique - Effet positif sur l'impact sur l'environnement	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures -</b>			
<b>Indications quantitatives / - documents / divers</b>			

Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires

## Paquet de mesures avec contributions fédérales forfaitaires, catégorie Gestion du trafic, horizon A PA5

### BBS.MAD-GT.05

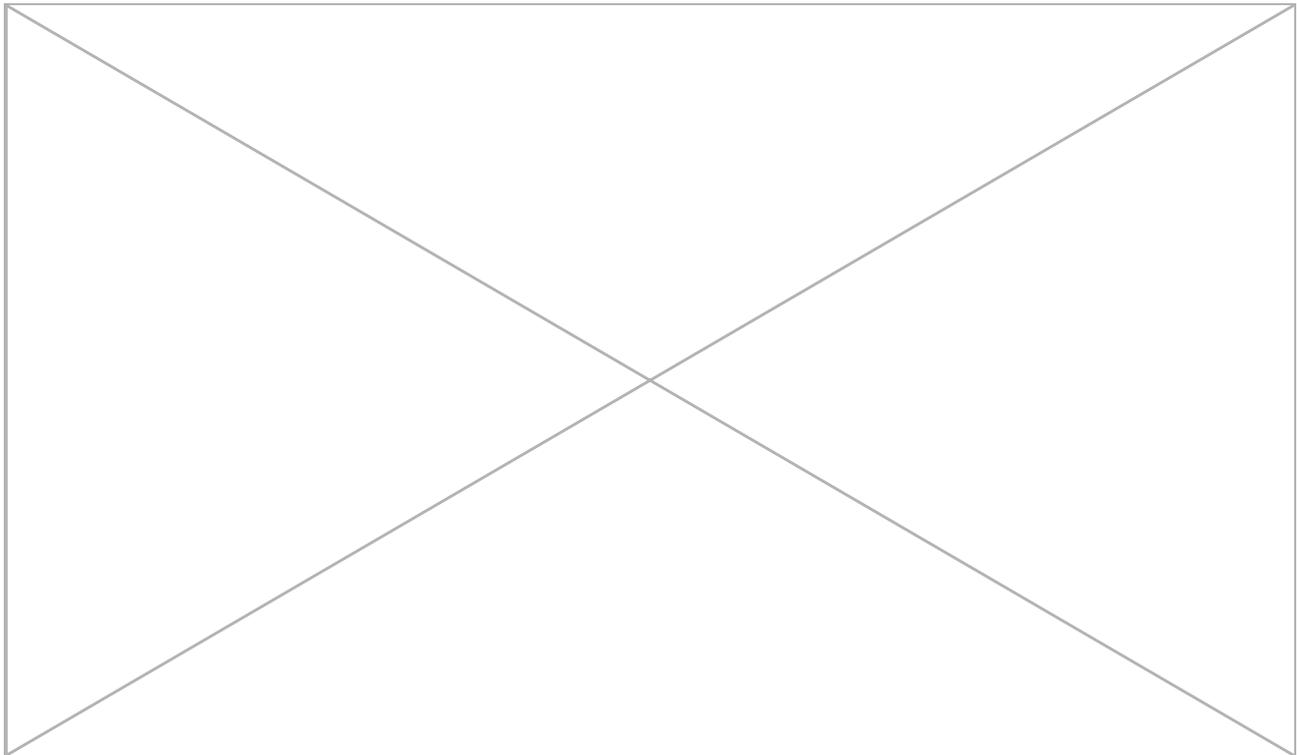
Horizon PA5

### Horizon A

Ancien code ARE

Catégorie de mesures  
**2 Gestion du trafic**

Sous-catégorie  
**2.4 Forfaits gestion du trafic**



Coûts (en millions de fr.) 4,97

Unités de prestation	Type	Nombre	Unité
	Gestion du trafic cat. 1	17	Carrefour

**Financement de la mesure du PA** Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération  
Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

**Conception du paquet de mesures** La gestion du trafic (GT) dans la région de Bienne réagit à la densité croissante du trafic à la suite de l'ouverture du contournement est par l'A5. L'objectif est de réguler les flux de circulation, de fluidifier les transports publics, de promouvoir indirectement la mobilité douce et de protéger les zones urbaines contre un trafic automobile excessif. L'évolution du trafic pour les transports routiers publics et individuels n'a cessé de faire croître les nuisances liées à la circulation ainsi que celles causées à l'environnement dans l'espace urbain. Les transports publics ont alors perdu en attrait. Compte tenu des frais d'investissement élevés et des conséquences négatives pour les individus et pour

l'environnement, l'extension des capacités d'infrastructure semble impossible et difficile à défendre. C'est pourquoi on a élaboré diverses mesures possibles pouvant d'une part, augmenter l'attrait des transports publics et de la mobilité douce et d'autre part, modérer le trafic dans le milieu bâti.

Les mesures prévues visent à réduire les goulets d'étranglement, à améliorer la fluidité du trafic et à accroître la qualité de vie. Le projet est clairement structuré en différentes phases, telles que l'analyse du réseau et la planification des mesures. Les mesures ont été scindées en six zones comprenant les principaux axes de trafic de Bienne. Ces zones pourront ainsi former ensemble un système global efficace.

- Zone A : route de Neuchâtel/rue du Débarcadère à Bienne (Vinelz)
- Zone B : rues d'accès au giratoire Ipsachstrasse/Huebstrasse/Allmendstrasse à Ipsach (mesures dans le PA4-A)
- Zone C : Bielstrasse/Portstrasse/Erlenstrasse à Brügg
- Zone D : chemin du Long-Champ/route d'Orpond à Bienne et Orpond (mesures dans le PA4-A)
- Zone E : Solothurnstrasse à Perles
- Zone F : route de Reuchenette aux gorges du Taubenloch

Les mesures proposées comprennent les éléments suivants :

- Systèmes de régulation du trafic : ces systèmes sont destinés à réguler de manière dynamique la circulation sur certains tronçons de route et à améliorer ainsi l'efficacité du trafic et éviter les embouteillages.
- Priorisation des transports publics : les transports publics seront privilégiés au moyen de mesures techniques de signalisation et de mesures telles que des voies de bus, etc.
- Amélioration de l'infrastructure : amélioration de l'infrastructure pour la mobilité douce si une mesure de gestion du trafic a un impact négatif sur celle-ci.

#### Objectifs

La gestion du trafic pour la région de Bienne poursuit plusieurs objectifs selon le concept pour le projet d'agglomération 4 :

- a) Rendre le trafic sur les routes supportable pour l'ensemble des usagères et usagers ainsi que des riveraines et riverains
- b) Assurer la fluidité du trafic dans les centres urbains, y compris les liaisons
- c) Optimiser le système de transport global afin d'atteindre de meilleures performances
- d) Améliorer la ponctualité et la fiabilité des transports publics afin de garantir les correspondances
- e) Éviter le trafic d'évitement à travers les zones résidentielles et sur les routes secondaires afin de protéger la qualité de l'habitat
- f) Promouvoir la mobilité douce
- g) Viser une meilleure coexistence entre les différents moyens de transport
- h) Accroître la sécurité routière afin d'éviter les accidents

#### Procédure :

0. Gestion du trafic de la région de Bienne, étude sommaire, rapport technique, RK&P, version du 21.03.2023
1. Garantie de l'organisation d'exploitation de la GT Agglomération biennoise
2. Avant-projet et projet de construction, financement
3. Appel d'offres/réalisation
4. La mise en œuvre et le financement des équipements locaux de gestion du trafic sont du ressort des propriétaires des routes. La compatibilité avec la gestion du trafic de rang supérieur est assurée au sein des instances compétentes.

#### Opportunité

##### Lien avec la vision d'ensemble

- Regroupement du trafic de transit et du trafic d'agglomération sur les autoroutes et les axes principaux
- Circulation fluide et trafic supportable au sein du milieu bâti
- Temps de trajet en transports publics stables et optimaux

##### Lien avec le besoin d'action

- Parvenir à une densité de trafic supportable pour le milieu bâti
- Renforcer la priorisation des bus

##### Lien avec la stratégie sectorielle

- Optimiser les capacités du réseau routier et les flux de circulation
- Gestion active et influence sur le trafic

<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Amélioration du fonctionnement du système de transport global pour l'ensemble des usagères et usagers - Optimisation de l'utilisation de l'infrastructure routière existante et soutien du transfert modal vers les transports publics et le trafic cycliste
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Garantie de l'accessibilité des centres et des destinations dans le cœur de l'agglomération et soutien de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité subjective et objective du trafic
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique - Effet positif sur l'impact sur l'environnement

<b>Mesures partielles</b>	<b>N° de la mesure</b>	<b>Désignation de la mesure</b>	<b>Coûts (en millions de</b>
			<b>fr.)</b>
	BBS.MAD-GT.05.01	GT Agglomération biennoise – zone A (Bienne, Nidau)	0,88
	BBS.MAD-GT.05.02	GT Agglomération biennoise – zones B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brügg)	2,79
	BBS.GT-MAD.05.03	GT Agglomération biennoise – zone E/F (Perles, Bienne Gorges du Taubenloch)	1,30

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## GT Agglomération biennoise – zone A (Bienne, Nidau)

### BBS.MAD-GT.05.01

Horizon PA5

### Horizon A

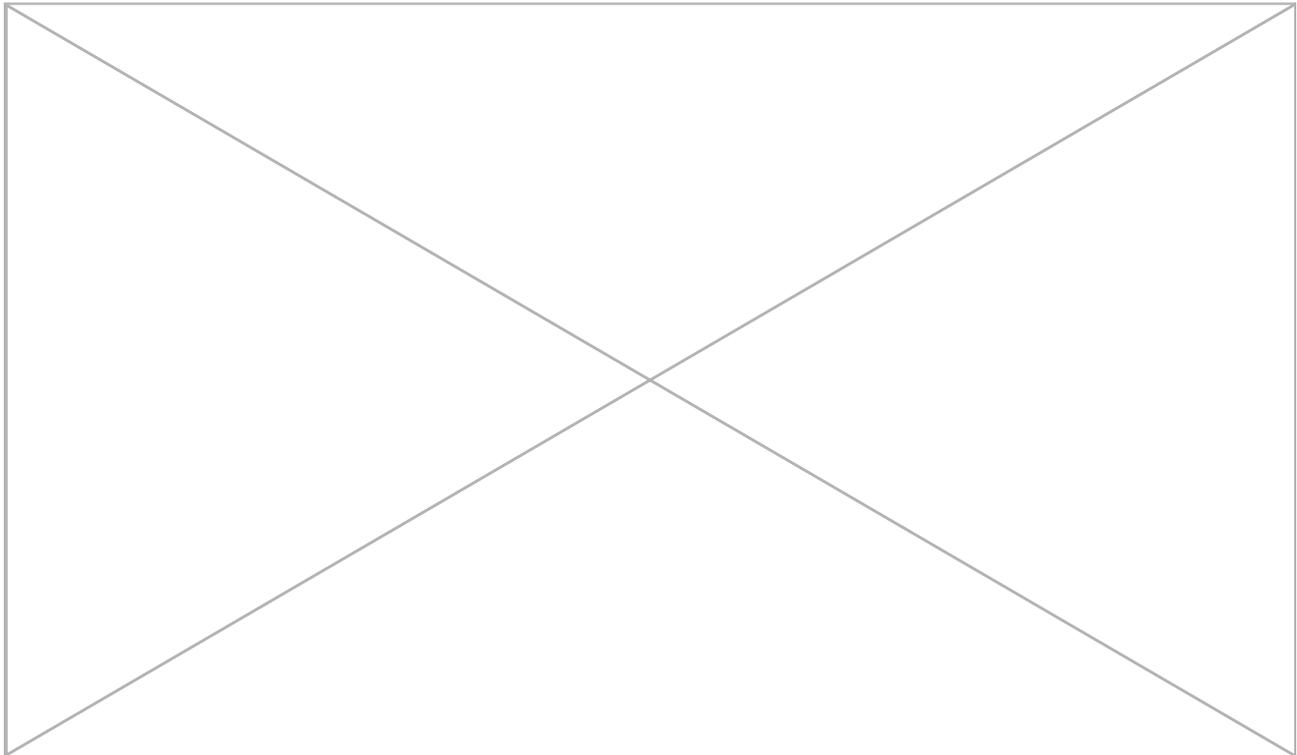
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**2 Gestion du trafic**

Sous-catégorie

**2.4 Forfaits gestion du trafic**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	OPC-CEP	Ipsach, Bienne, OFROU, Douanne-Daucher, Port	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	0,88	01.01.2030	31.12.2030
<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>	<b>Unité</b>
	Gestion du trafic cat. 1	6	Carrefour
<b>Financement de la mesure du PA</b>	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		
<b>Description succincte et intégration dans</b>	Développement et garantie du fonctionnement de la GT Bienne-Centre en coordination (tâche conjointe) avec les autres secteurs GT de l'agglomération biennoise et avec les		

<b>la stratégie sectorielle</b>	mesures d'infrastructures de transport. La mise en œuvre simultanée dans les zones A et B est recommandée :
	A-2 : optimisation de la rue du Débarcadère, de la rue d'Aarberg et de la route de Berne
	Documents : - Gestion du trafic de la région de Bienne, étude sommaire, rapport technique, RK&P, version du 18.07.2024
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination réglée
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>	
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	- Gestion du trafic de la région de Bienne, étude sommaire, rapport technique, RK&P, version du 18.07.2024

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## GT Agglomération biennoise – zones B/C (Nidau, Ipsach, Port, Brügg)

### BBS.MAD-GT.05.02

Horizon PA5

### Horizon A

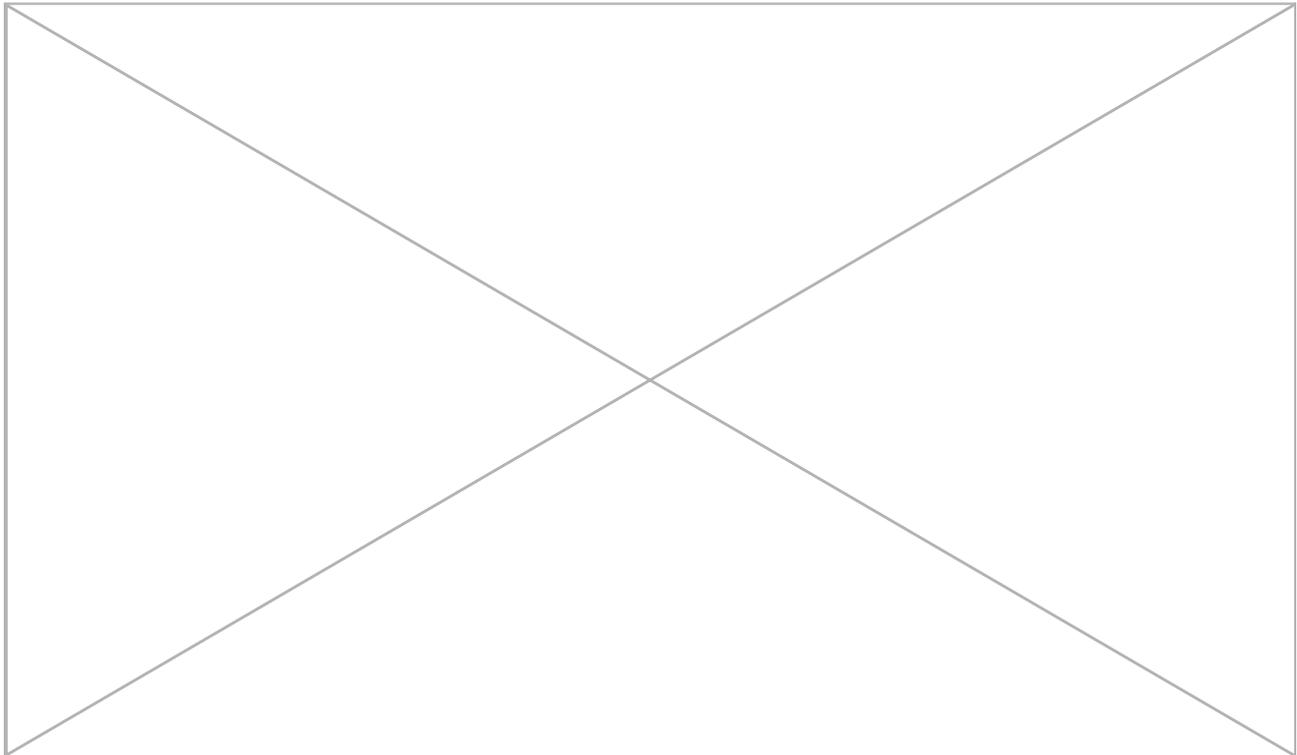
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**2 Gestion du trafic**

Sous-catégorie

**2.4 Forfaits gestion du trafic**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	OPC-CEP	Nidau, Bienne	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	2,79	01.01.2032	31.12.2034
	<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>
	Gestion du trafic cat. 1		7 Carrefour
<b>Financement de la mesure du PA</b>	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Développement et garantie du fonctionnement de la GT Bienne-Centre en coordination (tâche conjointe) avec les autres secteurs GT de l'agglomération biennoise et avec les

mesures d'infrastructures de transport.

La zone C doit être coordonnée :

B-1a Régulation Ipsachstrasse 1–Ipsach (zone B)

B-1b Prérégulation Ipsachstrasse 2–Ipsach (zone B)

B-2 Régulation Huebstrasse–Ipsach

B-3 Changement de priorité au carrefour Allmend Lohngasse–Port

C-1b Prérégulation Industriestrasse–Brügg

C-3 Régulation Erlenstrasse–Brügg

C-4 Régulation Bernstrasse–Brügg

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination</b>
	<b>plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination réglée
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>	
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	- Gestion du trafic de la région de Bienne, étude sommaire, rapport technique, RK&P, version du 18.07.2024

Mesure partielle avec contributions  
fédérales forfaitaires

## GT Agglomération biennoise – zone E/F (Perles, Bienne Gorges du Taubenloch)

**BBS.GT-MAD.05.03**

Horizon PA5

**Horizon A**

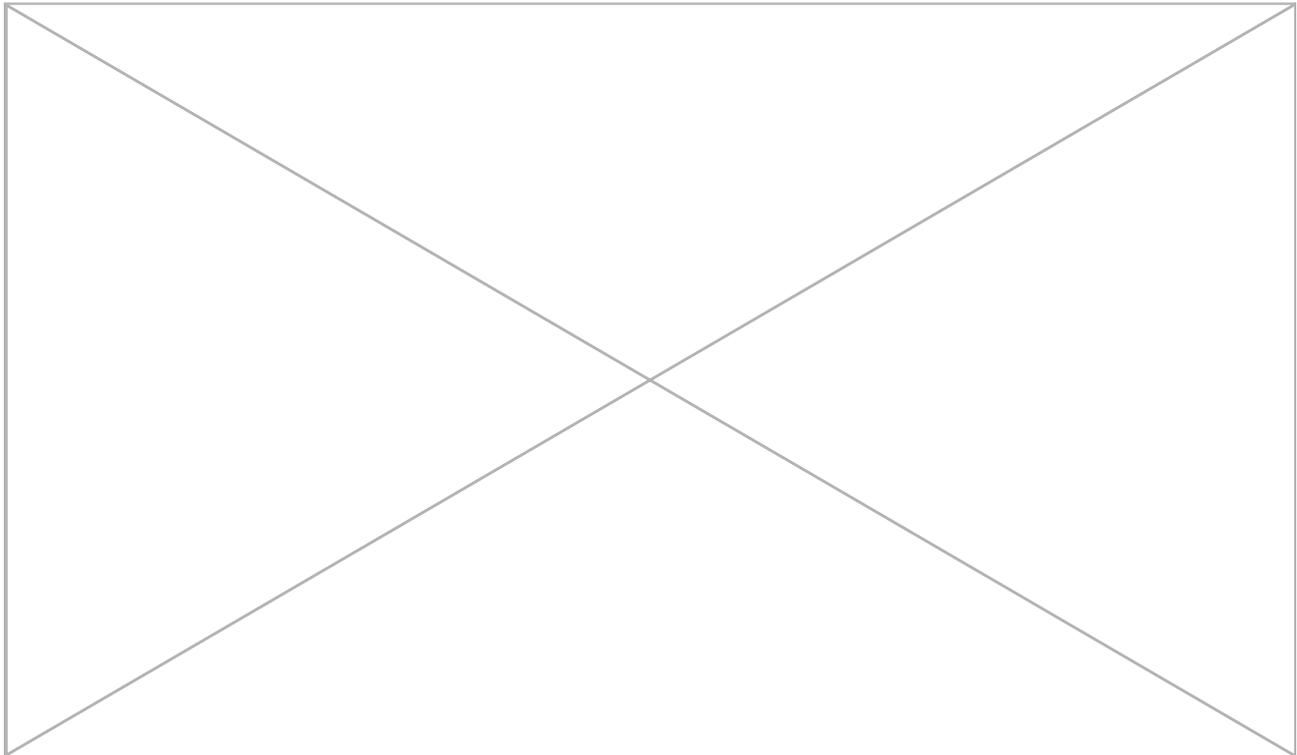
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**2 Gestion du trafic**

Sous-catégorie

**2.4 Forfaits gestion du trafic**



<b>Intervenants</b>	<b>Service responsable</b>	<b>Autres acteurs</b>	
	OPC-CEP	Orpond, Perles, Bienne, OFROU	
<b>Coûts/délais</b>	<b>Coûts (en millions de fr.)</b>	<b>Début des travaux</b>	<b>Mise en service</b>
	1,30	01.01.2029	31.12.2030
	<b>Unités de prestation</b>	<b>Type</b>	<b>Nombre</b>
	Gestion du trafic cat. 1		4 Carrefour
<b>Financement de la mesure du PA</b>	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		

**Description succincte et intégration dans la stratégie sectorielle** Développement et garantie du fonctionnement de la GT Bienne-Centre en coordination (tâche conjointe) avec les autres secteurs GT de l'agglomération biennoise et avec les

mesures d'infrastructures de transport.

Les zones D, E et F nécessitent une approche coordonnée :

E-2a Régulation route de Soleure 3 – Perles

E-2b Régulation route de Soleure 4 – Perles

F-1a Régulation route de Reuchenette 1 – Gorges du Taubenloch

F-1b Régulation route de Reuchenette 2 – Gorges du Taubenloch

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination</b>
	<b>plan directeur régional CRTU</b>
	Coordination réglée

**Proposition d'admission ou  
de modification de la  
planification cantonale**

**Indications quantitatives /  
documents / divers** - Gestion du trafic de la région de Bienne, étude sommaire, rapport technique, RK&P,  
version du 18.07.2024

Mesure individuelle Transports

# Électrification des lignes de bus locales de l'agglomération Bienne/Lyss

## BBS.TP-E.02

Horizon PA5

### Horizon A

Ancien code ARE

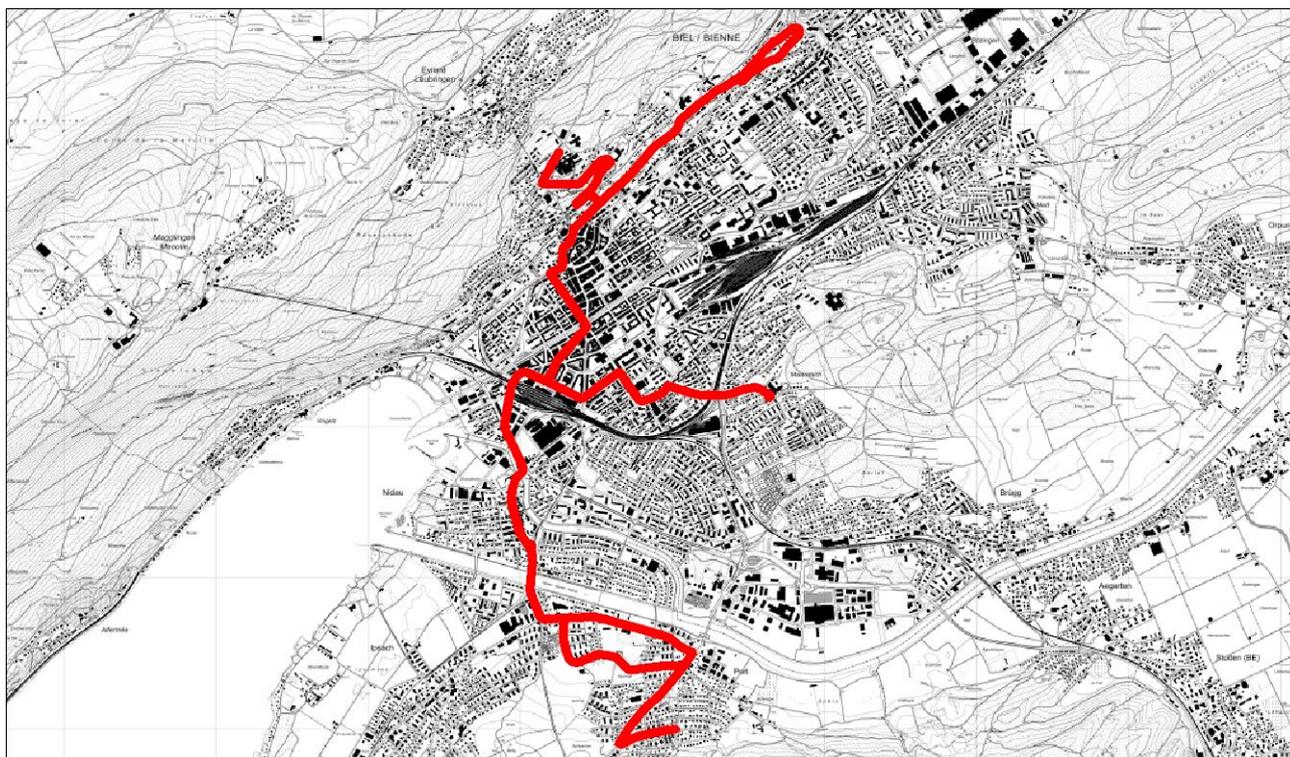
0371.4.007

Catégorie de mesures

**7 Infrastructures pour bus/TP**

Sous-catégorie

**7.3 Électrification**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
		OTP		Bienne, CRT, entreprises de transport
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux		Mise en service
	29,82	01.01.2029		01.01.2030
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			
	-			



**Description de la mesure** Cette mesure comprend l'électrification complète de toutes les lignes de bus concernées des Transports publics biennois (TPB) dans l'agglomération Bienne/Lyss.

La stratégie de flotte définie par les TPB en 2023 a clairement indiqué que l'approche la plus sensée sur le plan économique comme opérationnel pour l'électrification du réseau local existant de l'agglomération de Bienne consistait à exploiter un réseau de lignes de contact performant et à acquérir des trolleybus à batterie. Les lignes régionales seront électrifiées au moyen de bus avec recharge au dépôt. L'électrification du réseau de lignes actuel se déroulera en deux phases, en 2027 et en 2031.

Comme l'étape d'aménagement de 2027 a été abordée dans le PA4, la présente fiche de mesure présente les investissements nécessaires pour la seconde phase prévue en 2031.

Le concept transports publics 2035 ne pourra vraisemblablement pas être mis en œuvre comme prévu initialement (état au 21 juin 2023) car le projet d'offre de la CRT1, qui se trouve actuellement en consultation, comprend déjà plusieurs adaptations (voir annexe Réseau urbain 2027 selon le schéma d'offre) :

- Liaison directe de la ligne Chemin des Vignes non pas jusqu'au centre hospitalier, mais en direction de la gare de marchandises (ligne n° 11)
- Lignes 7/10 combinées entre la gare de Bienne et les Champs-de-Boujean
- Circulation séparée de Perles à la gare de Bienne à la place d'une liaison directe vers Granges Nord (proposition des TPB : ligne n° 13 au lieu de l'intégration dans la ligne 10)

Pour la phase 2031, il est prévu en partie de maintenir le réseau des TPB de 2027, avec les modifications suivantes (sur la base du concept transports publics 2035) :

- Prolongation de la ligne 1 jusqu'à la gare des Champs-de-Boujean
- Lignes isolées du centre hospitalier jusqu'à Nidau via la rue Centrale / rue de la Gabelle

a) Besoins en véhicules pour le trafic local

Une flotte de 55 bus au total est nécessaire pour l'étape d'aménagement 2030 des

TPB. En tenant compte du parc de véhicules déjà existant et de la réserve nécessaire, cela aboutit au volume d'acquisition suivant en 2030 :

- Onze trolleybus à batterie à double articulation de 24 m (besoins aux heures de pointe, avec cadence aux 10 minutes : neuf bus et deux véhicules de réserve)
- Neuf trolleybus à batterie standard de 12 m (besoins aux heures de pointe : douze bus sur les lignes 5, 6, 8 et 13, six sont déjà disponibles, et trois véhicules de réserve)
- Trois midibus avec recharge au dépôt de 10 m (besoins aux heures de pointe : deux véhicules sur la ligne 11 et un véhicule de réserve)

Il n'est pas nécessaire d'acquérir des trolleybus à batterie articulés car, aux périodes de forte affluence, il faut vingt bus sur les lignes 2, 3, 4, 7, 9 et 10, et vingt-six sont déjà disponibles (six véhicules de réserve).

Les coûts supplémentaires pour le passage d'une propulsion diesel aux trolleybus s'élèvent actuellement à 19,9 millions de francs (cf. annexe Aperçu des coûts\_BBS.TP-E.02).

#### b) Besoins en véhicules pour le trafic régional

Six véhicules sont nécessaires pour les lignes 70 et 71 actuelles et pour les lignes Moonliner.

En cas d'exploitation de la ligne tangentielle Ipsach–Brügg (proposition : ligne n° 14) et de la ligne Lyss–Buswil (proposition : ligne n° 76), six bus solos avec recharge au dépôt seraient à nouveau nécessaires. Des synergies peuvent être exploitées au niveau de la gestion des véhicules de réserve. Il faudrait ainsi treize véhicules de réserve au total. Dans la mesure où cela relève du trafic régional, la mesure ne traite pas plus en détail de ces véhicules.

#### c) Lignes de contact pour les lignes locales

L'extension nécessaire des lignes de contact pour le réseau local existant pour l'étape de 2027 a été demandée dans le cadre du PA4. La mise en œuvre des modifications décrites ci-dessus entraîne des besoins supplémentaires. Le plan du réseau de lignes de contact (cf. rapport du Concept transports publics 2035) indique les mesures d'infrastructure requises pour la deuxième phase de l'électrification du trafic local sur la base du Concept transports publics 2035. Cette deuxième phase concerne exclusivement les lignes 5, 6 et 8. Les lignes de bus locales restantes (à l'exception de la ligne n° 11) peuvent être exploitées à l'aide du réseau agrandi dans le cadre de la première phase d'électrification.

Les aménagements suivants sont prévus :

- Pour les lignes 5 et 6, la ligne de contact est prolongée sur 700 m de la place Centrale jusqu'au carrefour de la rue des Prés via la rue Centrale.
- Pour les lignes 6 et 8, une ligne de contact est ajoutée dans la rue de la Gabelle. Les mesures suivantes sont en outre nécessaires pour garantir la stabilité du réseau de lignes de contact :
  - Nouvelle station de transformation et de redressement à Nidau
  - Extension du redresseur de la place Centrale et ligne de raccordement
  - Extension du redresseur de la rue des Fleurs et ligne de raccordement

Les frais d'investissement pour l'aménagement des lignes de contact pour la deuxième phase d'électrification du réseau local s'élèvent à 8,4 millions de francs.

#### d) Point de recharge

La mise en œuvre de l'électrification (phase 2) prévoit de remplacer l'ensemble des bus diesel par des trolleybus à batterie ou des bus électriques avec recharge au dépôt. Pour éviter un niveau de charge insuffisant sur la ligne 5 en cas de déviation, un point de recharge doit être installé au terminus Centre hospitalier. Ce point peut servir de

surcroît comme recharge d'appui pour la ligne 6. Deux autres points de recharge seront par ailleurs installés à la gare pour permettre une recharge intermédiaire en cas de courses spéciales et de services de remplacement pour les trains.

Les frais d'investissement pour les stations de recharge s'élèvent à 1,5 million de francs (cf. annexe Aperçu des coûts de l'électrification). Pour héberger les redresseurs, le gestionnaire du réseau mettra des espaces à disposition, ce qui permettra de réaliser le projet à un coût avantageux.

#### Conclusion

Concrètement, les mesures devant être réalisées durant la période du projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération sont les suivantes :

- Acquisition de trois midi-trolleybus électriques, neuf trolleybus standard et onze trolleybus à double articulation. Coûts imputables : 19,9 millions de francs
- Aménagement des lignes de contact pour la deuxième phase d'électrification du réseau local. Coûts imputables : 8,4 millions de francs
- Trois stations de recharge. Coûts imputables : 1,5 million de francs

#### Faisabilité

L'exploitation actuelle des lignes 3 et 4 avec des trolleybus à batterie parcourant une grande partie du tronçon sans ligne de contact a déjà démontré que cette approche est justifiée tant sur le plan financier qu'opérationnel. Dans le cadre de la stratégie de flotte, la pertinence du passage à des trolleybus à batterie pour la totalité des lignes locales a été confirmée à l'aide de simulations et de courses-tests. Grâce aux progrès techniques constants, notamment dans le domaine des batteries, les trolleybus à batterie auront à l'avenir une plus grande autonomie, ce qui permettra d'étendre leur utilisation aux lignes ne disposant pas ou presque pas de lignes de contact (p. ex. lignes du trafic régional de voyageurs [TRV]). Le rechargement pourra également être effectué via des stations de recharge de trolleybus. Si la faisabilité est incontestée, il est à noter que les tracés des lignes et la conception du réseau du Concept transports publics 2035 ont une influence considérable sur la quantité et le type de véhicules ainsi que sur l'ampleur du développement nécessaire de l'infrastructure de recharge.

#### État de la planification

2

#### Étapes de planification et de financement achevées

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
01.10.2023	Étude	OTP

#### Étapes de planification et de financement prévues

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
01.01.2028	Décision de financement	OTP
01.06.2028	Approbation des plans / permis de construire	OTP
01.01.2029	Début des travaux	OTP
01.01.2030	Mise en service	OTP

#### Opportunité

<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Mobilité efficace, peu encombrante et à faibles émissions
<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Promouvoir la mobilité décarbonée
<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Électrifier les lignes de bus

#### Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité

<b>Transports (CE 1)</b>	- Augmenter l'attrait des transports publics - Promouvoir des comportements durables en matière de mobilité au sein de la population et de l'économie
<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Amélioration de la qualité du séjour et du milieu bâti

<b>Sécurité (CE 3)</b>	-
<b>Environnement (CE 4)</b>	- Réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique - Effet positif sur l'impact sur l'environnement

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée	Non	

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale**

**Surface utilisée de surfaces - d'assollement ou d'aires protégées nationales**

**Impact sur l'environnement -**

**Lien avec d'autres mesures -**

**Indications quantitatives / documents / divers**

- Aperçu des coûts\_BBS.TP-E.02 (Excel)
- Aperçu des coûts de l'électrification de Bienne (Excel)
- Réseau urbain 3031 selon le Concept transports publics 2035 (PDF)
- Réseau urbain 2027 selon le schéma d'offre (PDF)
- Plan du réseau de lignes de contact (PDF)

Mesure individuelle Transports

# Électrification du dépôt des TPB dans l'agglomération de Bienne

**BBS.TP-E.03**

Horizon PA5

**Horizon A**

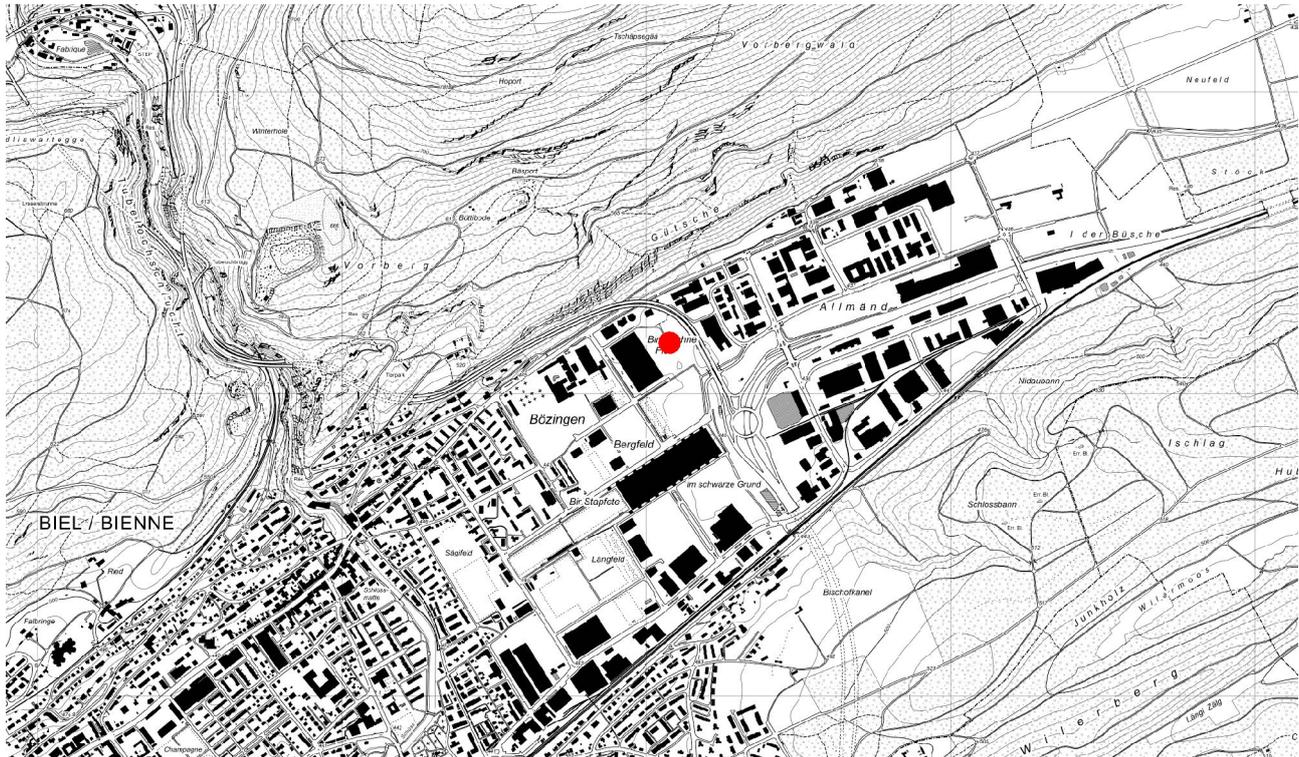
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**7 Infrastructures pour bus/TP**

Sous-catégorie

**7.3 Électrification**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs
		OTP	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	27,00	01.01.2029	01.01.2030
Financement de la mesure du PA	<p>Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération</p> <p>Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération</p>		



**Description de la mesure** Cette mesure comprend les coûts supplémentaires pour l'électrification dans le cadre de la construction d'un nouveau dépôt pour la nouvelle flotte de bus en développement des Transports publics biennois (trafic local et régional).

La stratégie de flotte définie par les TPB en 2023 a clairement indiqué que l'approche la plus sensée sur le plan économique comme opérationnel pour l'électrification du réseau local existant de l'agglomération de Bienne consistait à exploiter un réseau de lignes de contact performant et à acquérir des trolleybus à batterie. Les lignes régionales seront électrifiées au moyen de bus avec recharge au dépôt. L'électrification du réseau de lignes actuel se déroulera en deux phases, en 2027 et en 2031.

Comme l'étape d'aménagement de 2027 a été abordée dans le PA4, la présente fiche de mesure présente les investissements nécessaires au niveau de l'infrastructure (dépôt) pour la seconde phase prévue en 2031. Une deuxième fiche de mesure décrit les autres investissements nécessaires pour les véhicules et l'infrastructure de recharge.

#### Équipement du dépôt

Des exigences supplémentaires doivent être remplies lors de la construction du dépôt pour la mise en œuvre de l'électrification. Elles comprennent :

- Deux stations de transformation redondantes avec alimentations séparées pour le chargement nocturne des lignes régionales et le rechargement des lignes urbaines (rechargement pour le départ)
- Équipement du dépôt en chargeurs avec le système de gestion d'énergie correspondant
- Postes de travail en hauteur conformes aux prescriptions avec grue (manipulation des batteries) et plateforme accessible et réglable avec rambardes emboîtables, points de ligne de contact protégés au toucher et composants électriques avec coupe-circuit automatique selon les prescriptions de l'OFT
- Espaces pour l'entreposage des batteries de traction défectueuses conformément aux prescriptions
- Espaces pour le stockage des nouvelles batteries de traction avec surveillance et rechargement

- Grue d'atelier pour le montage et le démontage de pièces détachées sur le toit
- Atelier de grande taille pour les trolleybus à double articulation

#### Conclusion

Concrètement, les mesures devant être réalisées durant la période du projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération sont les suivantes :

Équipement du dépôt : coûts imputables de 27 millions de francs

**Faisabilité** La faisabilité du dépôt est assurée, le Conseil municipal de Bienne a réservé la parcelle de terrain nécessaire pour le nouveau site. Il s'agit d'un dépôt standard.

**État de la planification** 2

Étapes de planification et de financement achevées	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	01.10.2023	Étude	OTP

Étapes de planification et de financement prévues	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	01.01.2028	Décision de financement	OTP
	01.06.2028	Approbation des plans / permis de construire	OTP
	01.01.2029	Début des travaux	OTP
	01.01.2030	Mise en service	OTP

<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Mobilité efficace, peu encombrante et à faibles émissions
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Promouvoir la mobilité décarbonée
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Électrifier les lignes de bus

<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Augmenter l'attrait des transports publics - Promouvoir des comportements durables en matière de mobilité au sein de la population et de l'économie
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Amélioration de la qualité du séjour et du milieu bâti
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Réduction des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique - Effet positif sur l'impact sur l'environnement

<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée	Non	

**Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale** Plan directeur cantonal

**Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales**

**Impact sur l'environnement -**

**Lien avec d'autres mesures -**

- Indications quantitatives / documents / divers**
- Aperçu des coûts de l'électrification de Bienne (Excel)
  - Réseau urbain 3031 selon le Concept transports publics 2035 (PDF)
  - Réseau urbain 2027 selon le schéma d'offre (PDF)
  - Plan du réseau de lignes de contact (PDF)

## Mesure individuelle Transports

# Bienne, infrastructure pour bus en lien avec le Concept transports publics 2035, phase 1

## BBS.TP-Ro.04

Horizon PA5

### Horizon A

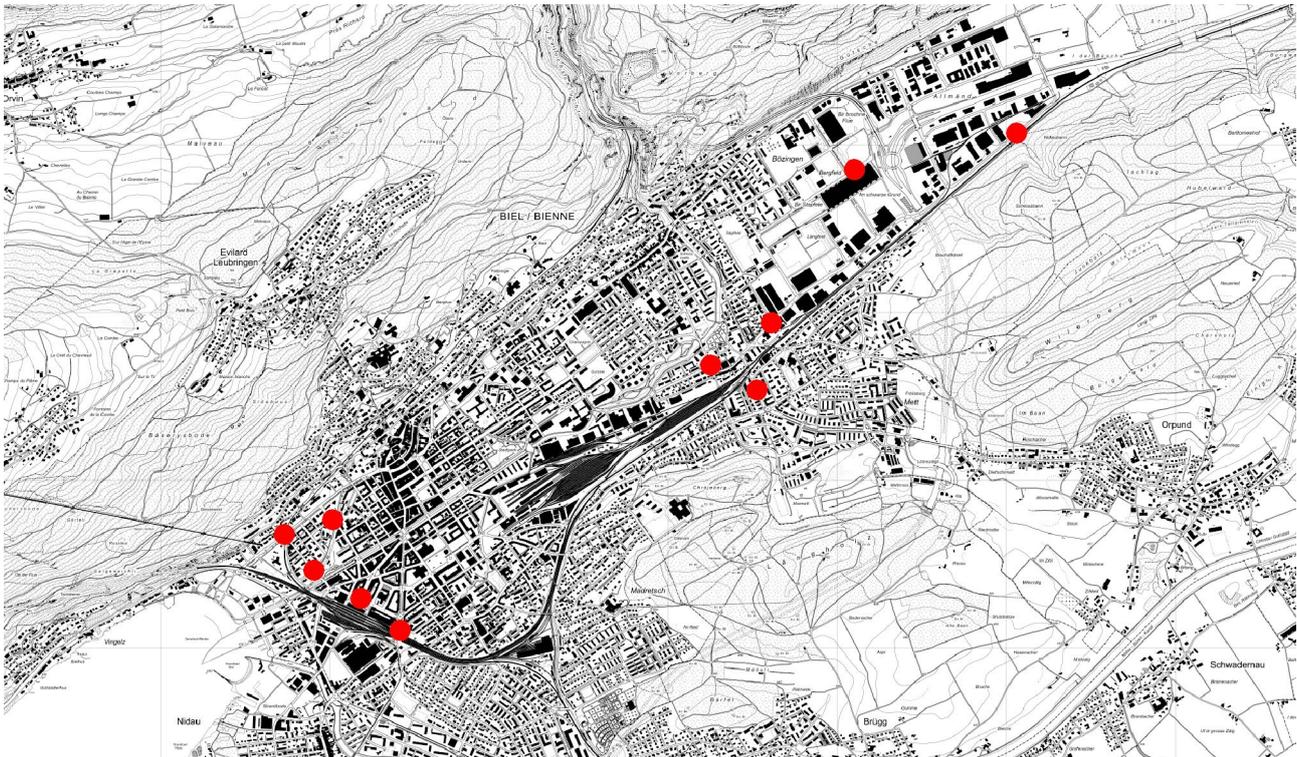
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**7 Infrastructures pour bus/TP**

Sous-catégorie

**7.2 Nouvelle infrastructure pour bus**



### Intervenants

#### Service responsable

Commune

#### Autres acteurs

Entreprises de transport

### Coûts/délais

#### Coûts (en millions de fr.)

4,00

#### Début des travaux

01.01.2028

#### Mise en service

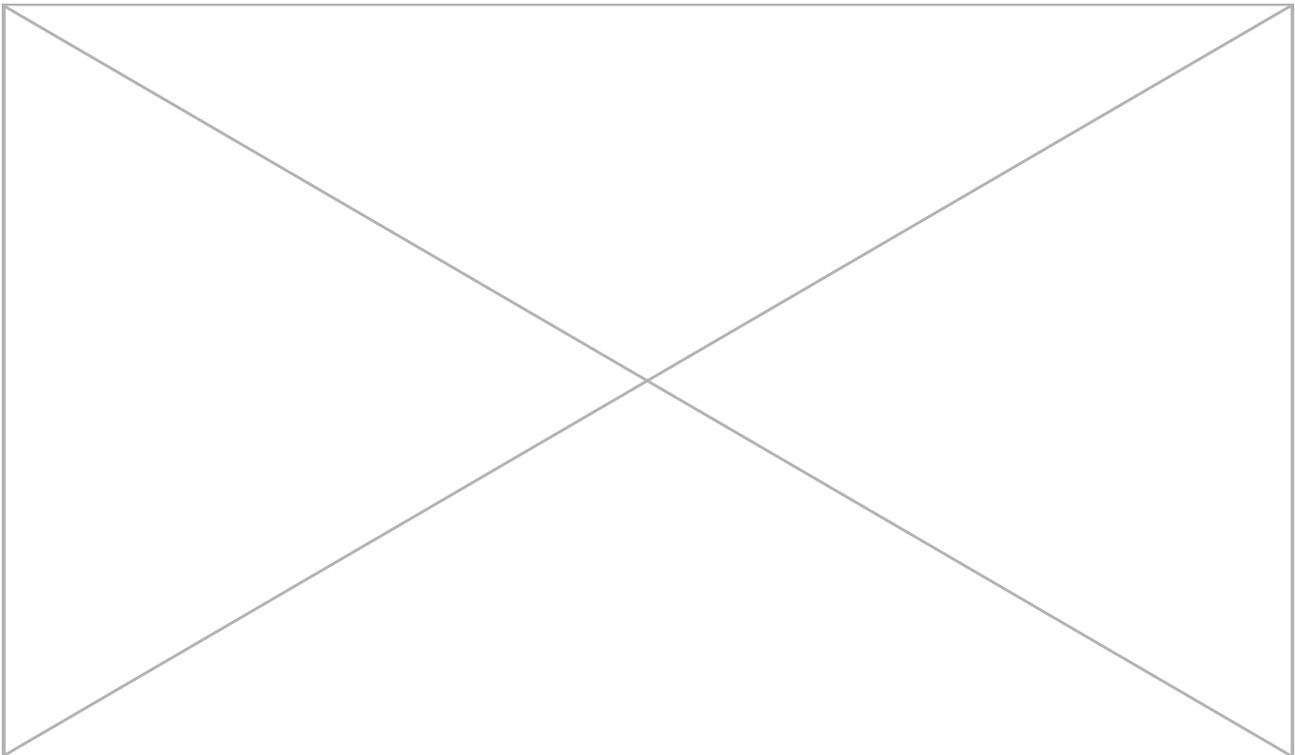
31.12.2032

### Financement de la mesure du PA

Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération

Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération

-



<b>Description de la mesure</b>	<p>Modifications de l'infrastructure nécessaires pour la mise en œuvre du Concept transports publics 2035 (nouveaux arrêts de bus à la suite de changements de tracé, adaptation de carrefours, installation de feux de signalisation prioritaires pour les bus, etc.).</p> <p>Ligne de bus concernée et types de mesures (liste non exhaustive, car le schéma d'offre régional n'a pas encore été approuvé par le Grand Conseil du canton de Berne) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prolongement de la ligne 1 vers les Champs-de-Boujean : construction du terminus à la gare des Champs-de-Boujean (pour des raisons de temps, év. avec des constructions provisoires dans une première phase)</li> <li>- Tracé de la ligne 6 via la rue de l'Hôpital : installation de signaux lumineux pour la priorisation des bus au faubourg du Lac / à la rue de l'Hôpital</li> <li>- Nouvelle ligne 7 vers les stades : nouvelle bordure d'arrêt aux stades</li> <li>- Nouvelles lignes 7 et 10 : nouveau point d'attente en gare pour la liaison opérationnelle</li> <li>- Tracé des lignes 11, 70, 71 via la rue du Viaduc : installation de signaux lumineux au faubourg du Lac / à la rue du Viaduc (pour des raisons de temps, év. avec des constructions provisoires dans une première phase)</li> <li>- Nouvel arrêt à la rue de la Poste (lignes 3, 4, 10 et 72)</li> <li>- Nouveaux arrêts à la rue du Viaduc (lignes 11, 70 et 71)</li> <li>- Nouvel arrêt Mâche Gare au carrefour de la route d'Orpond / du chemin Mettlen (lignes 3, 4, 7, 72 et 73) (pour des raisons de temps, év. avec des constructions provisoires dans une première phase)</li> <li>- Nouvel arrêt Chemin du Long-Champ au carrefour de la rue de Büren / rue de la Poste (lignes 7, 10 et 73)</li> <li>- Nouvel arrêt à la rue de Morat : lignes 1 et 3 (pour des raisons de temps, év. avec des constructions provisoires dans une première phase)</li> </ul>
<b>Faisabilité</b>	Évaluation préliminaire effectuée dans le cadre du Concept transports publics 2035
<b>État de la planification</b>	1

Étapes de planification et de financement achevées	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
Étapes de planification et de financement prévues	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	01.01.2026	Étude	Commune
	01.01.2027	Avant-projet	Commune
	01.01.2029	Décision de financement	Commune
	01.06.2029	Approbation des plans / permis de construire	Commune
	01.01.2028	Début des travaux	Commune
	31.12.2032	Mise en service	Commune
<b>Opportunité</b>	<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilité supportable pour la ville</li> <li>- Réseau de bus clairement structuré avec cadence soutenue et horaire fiable</li> </ul>	
	<b>Lien avec le besoin d'action</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en œuvre la 1<sup>re</sup> étape du Concept transports publics 2035 : amélioration des liaisons est-ouest dans le cœur d'agglomération, meilleure desserte des pôles d'emploi des PDE Champs-de-Boujean et Marais-de-Brügg (nouveau site de l'hôpital régional), desserte de nouvelles zones et densification des cadences</li> </ul>	
	<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimiser le réseau de bus et étoffer l'offre : axes principaux, desserte des quartiers, lignes rapides</li> <li>- Mieux desservir les pôles d'activités des PDE Champs-de-Boujean et Marais-de-Brügg</li> </ul>	
<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de l'attrait des transports publics</li> <li>- Extension du réseau de transports publics</li> <li>- Soutien du transfert des TIM vers les TP</li> <li>- Optimisation du système de transport global</li> <li>- Efficacité et convivialité des transports publics</li> </ul>	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soutien de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</li> <li>- Amélioration de l'accessibilité de la gare et du centre de Bienne</li> </ul>	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de la sécurité objective et subjective</li> </ul>	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction des émissions de CO<sub>2</sub></li> <li>- Effet positif sur l'impact sur l'environnement</li> <li>- Amélioration de la part modale des transports publics</li> </ul>	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures -</b>			

- Indications quantitatives / documents / divers**
- Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne, 2023
  - Schéma d'offre régional pour les transports publics 2027-2030 de la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois, 2025

## Mesure individuelle Transports

# Nidau, infrastructure pour bus en lien avec le Concept transports publics 2035, phase 1

### BBS.TP-Ro.05

Horizon PA5

### Horizon A

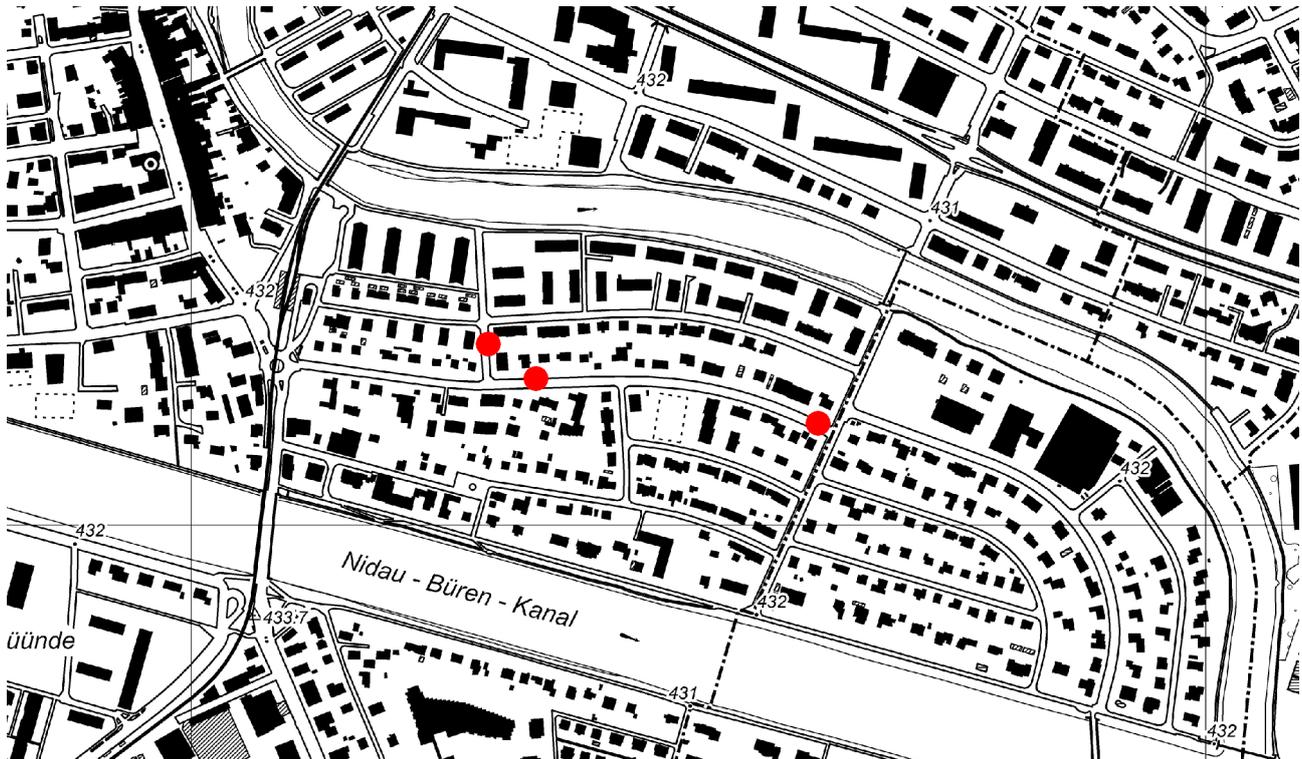
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

**7 Infrastructures pour bus/TP**

Sous-catégorie

**7.1 Construction/valorisation d'un arrêt de bus**

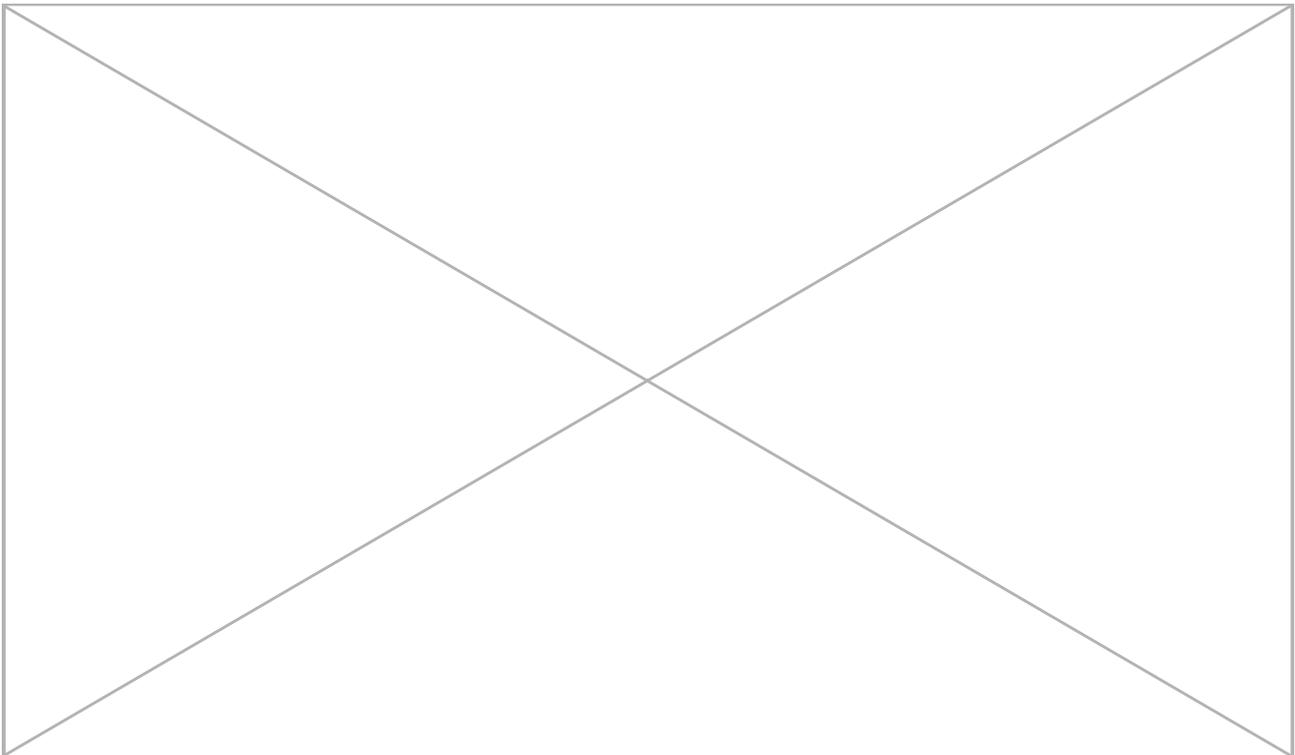


Intervenants	Service responsable		Autres acteurs
		Commune	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	0,50	01.01.2030	15.12.2030

#### Financement de la mesure du PA

Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération

Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération



**Description de la mesure** Extension du réseau de bus selon le Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne. Trois nouveaux arrêts sur la chaussée (y c. terminus) pour desservir le quartier d'Aalmatten à Nidau (prolongement de la ligne existante sur le réseau local), y compris adaptations ponctuelles du trottoir et des carrefours (praticabilité pour les bus).

**Faisabilité** -

**État de la planification** -

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
----------	------------------------------------	---------------------

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
----------	------------------------------------	---------------------

01.10.2028	Étude	Commune
01.01.2029	Décision de financement	Commune
01.06.2029	Approbation des plans / permis de construire	Commune
01.01.2030	Début des travaux	Commune
15.12.2030	Mise en service	Commune

**Opportunité**

<b>Lien avec la vision d'ensemble</b>	- Mobilité supportable pour la ville - Réseau de lignes de quartier avec cadence soutenue et horaire fiable
<b>Lien avec le besoin d'action</b>	- Mettre en œuvre la 1 <sup>re</sup> étape du Concept transports publics 2035 : desserte de nouvelles zones et densification des cadences
<b>Lien avec la stratégie sectorielle</b>	- Optimiser le réseau de bus et étoffer l'offre : extension du réseau

<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Accroissement de l'attrait des transports publics - Extension du réseau de transports publics - Soutien du transfert des TIM vers les TP	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Soutien de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité objective et subjective	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> - Effet positif sur l'impact sur l'environnement - Amélioration de la part modale des transports publics	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>			
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	- Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne, 2023 - Schéma d'offre régional pour les transports publics 2027-2030 de la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois, 2025		

Mesure individuelle Transports

# Studen/Busswil/Lyss, infrastructure pour bus en lien avec le Concept transports publics 2035, phase 1

**BBS.TP-Ro.06**

Horizon PA5

**Horizon A**

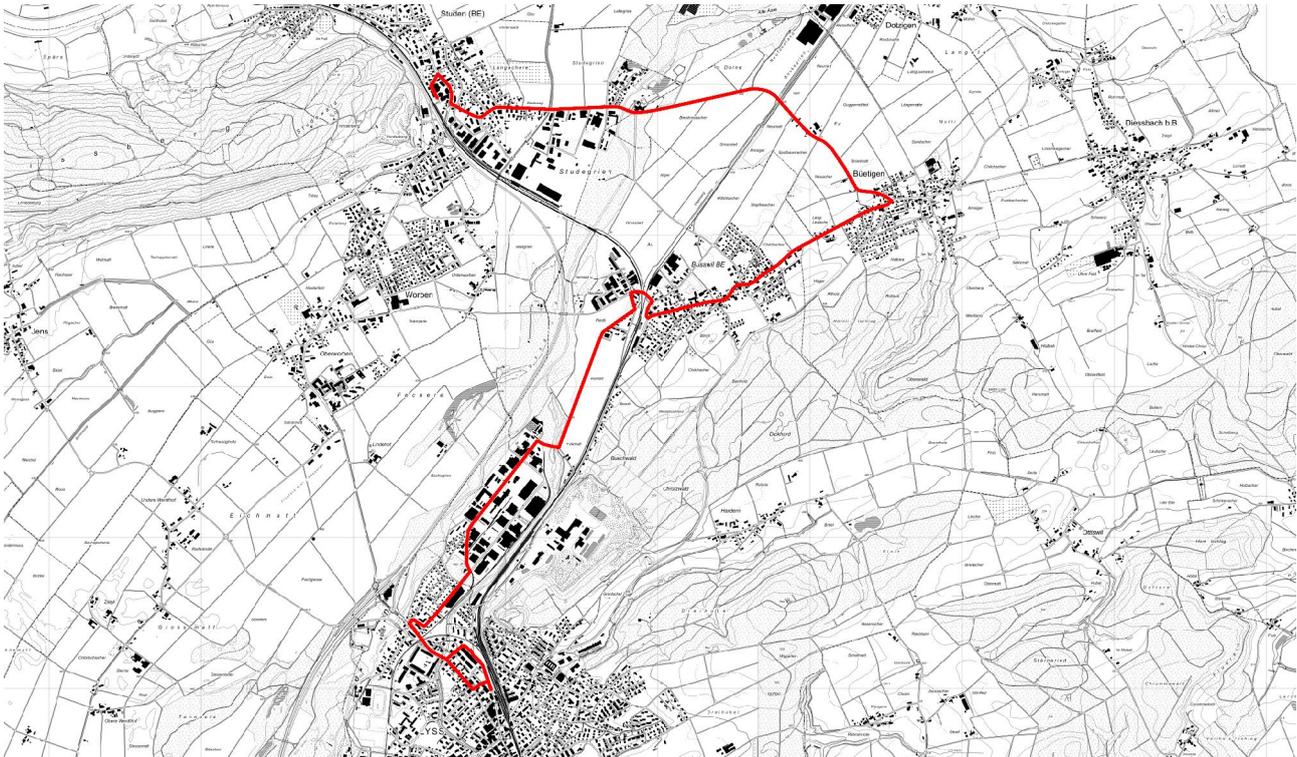
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

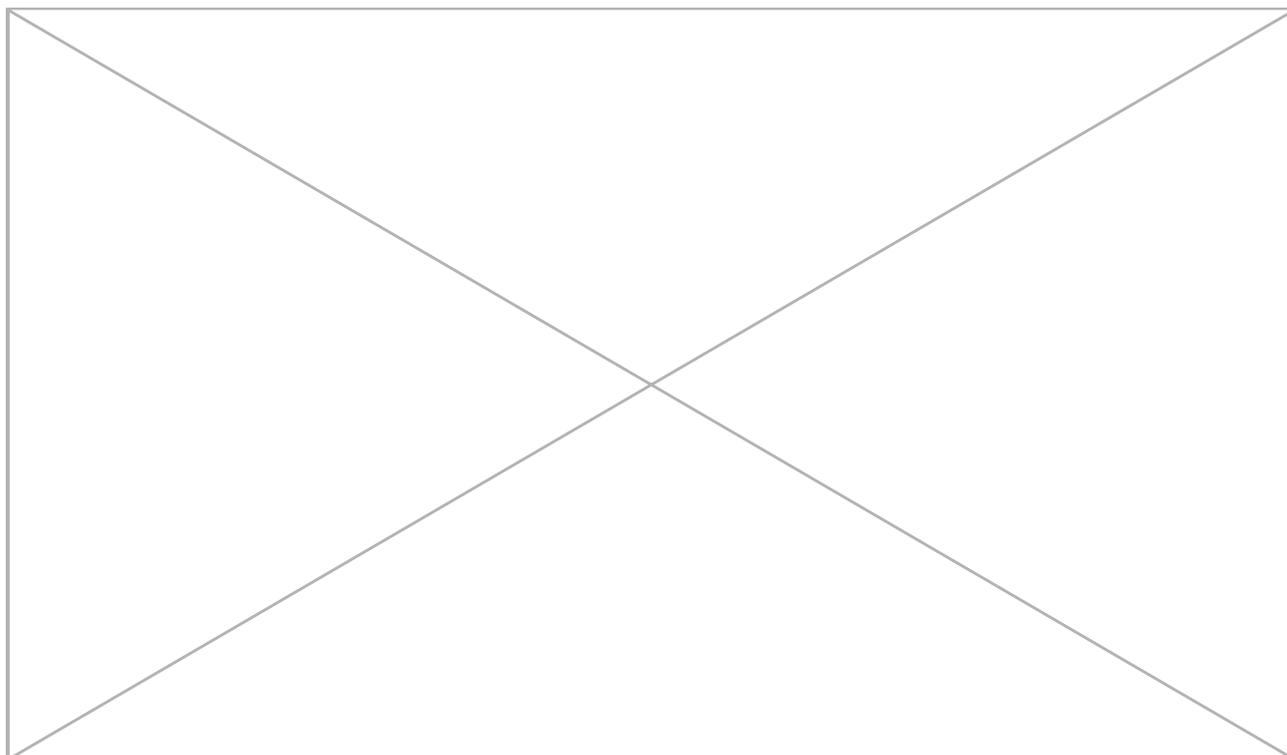
**7 Infrastructures pour bus/TP**

Sous-catégorie

**7.2 Nouvelle infrastructure pour bus**



Intervenants	Service responsable	Autres acteurs	
	OPC-AIC III	Communes, région, entreprises de transport	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service
	1,50	01.01.2029	31.12.2029
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération		



**Description de la mesure** Création d'un nouveau tronçon de bus Studengrien–Busswil–ceinture industrielle de Lyss–gare de Lyss (vaste aménagement des routes et des arrêts dans la commune de Lyss-Busswil). Nouveaux arrêts sur la chaussée pour desservir les pôles d'activités des PDE Studengrien et Lyss-Nord (nouvelle ligne Studen–Busswil–Bütigen–Lyss-Nord–gare de Lyss)

**Faisabilité** -

**État de la planification** -

**Étapes de planification et de financement achevées**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
----------	------------------------------------	---------------------

**Étapes de planification et de financement prévues**

Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
----------	------------------------------------	---------------------

01.10.2027	Étude	OPC-AIC III
01.01.2028	Décision de financement	OPC-AIC III
01.06.2028	Approbation des plans / permis de construire	OPC-AIC III
01.01.2029	Début des travaux	OPC-AIC III
31.12.2029	Mise en service	OPC-AIC III

**Opportunité**

**Lien avec la vision d'ensemble**

- Dans l'espace rural, les bus régionaux relient les villages aux centres d'approvisionnement et aux arrêts de chemin de fer sur les axes de l'agglomération, et offrent des correspondances attrayantes avec le train.

**Lien avec le besoin d'action**

- Mettre en œuvre la 1<sup>re</sup> étape du Concept transports publics 2035 : desserte de nouvelles zones et densification des cadences

**Lien avec la stratégie sectorielle**

- Optimiser le réseau de bus et étoffer l'offre : extension du réseau

<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	- Accroissement de l'attrait des transports publics - Extension du réseau de transports publics - Soutien du transfert des TIM vers les TP	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	- Soutien de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	- Accroissement de la sécurité objective et subjective	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	- Réduction des émissions de CO <sub>2</sub> - Effet positif sur l'impact sur l'environnement - Amélioration de la part modale des transports publics	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination réglée		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>			
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	- Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne, 2023 - Schéma d'offre régional pour les transports publics 2027-2030, 2025		

## Mesure individuelle Transports

# Bienne, infrastructure pour bus en lien avec le Concept transports publics 2035, phase 2

## BBS.TP-Ro.07

Horizon PA5

### Horizon B

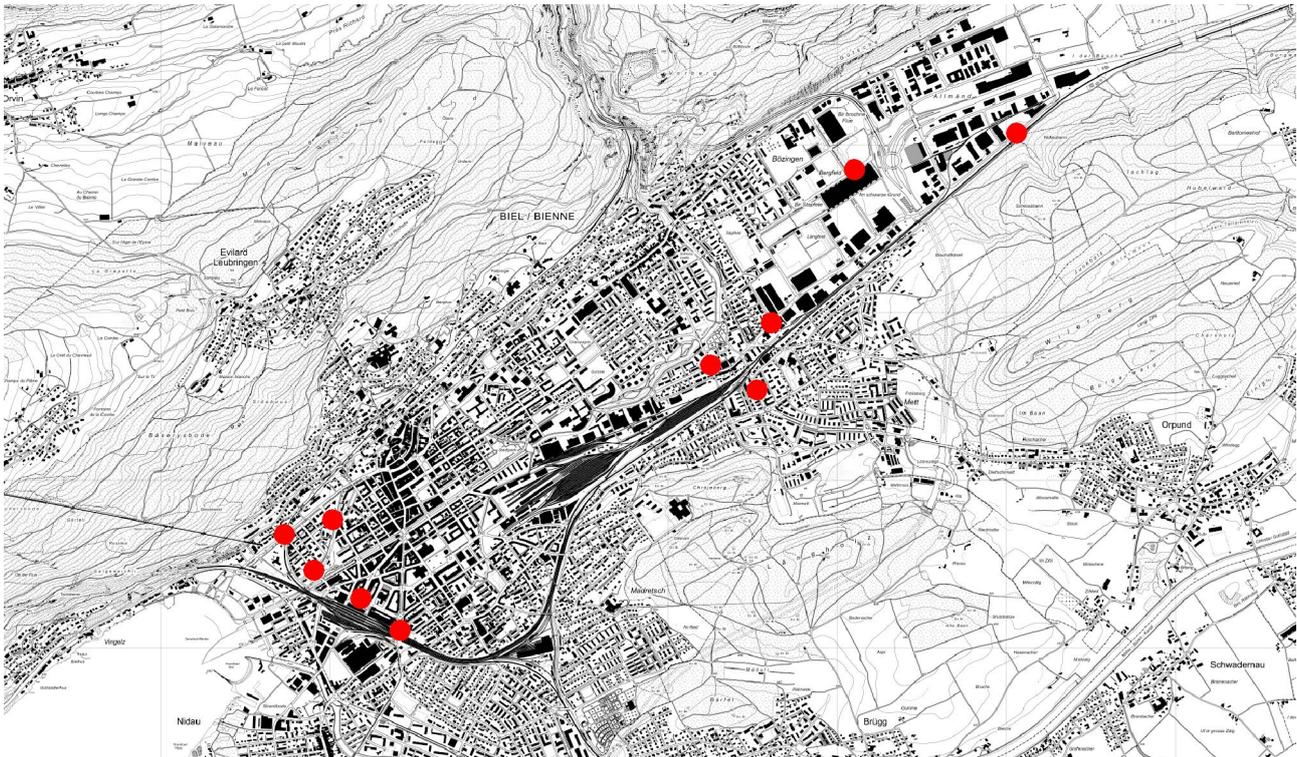
Ancien code ARE

Catégorie de mesures

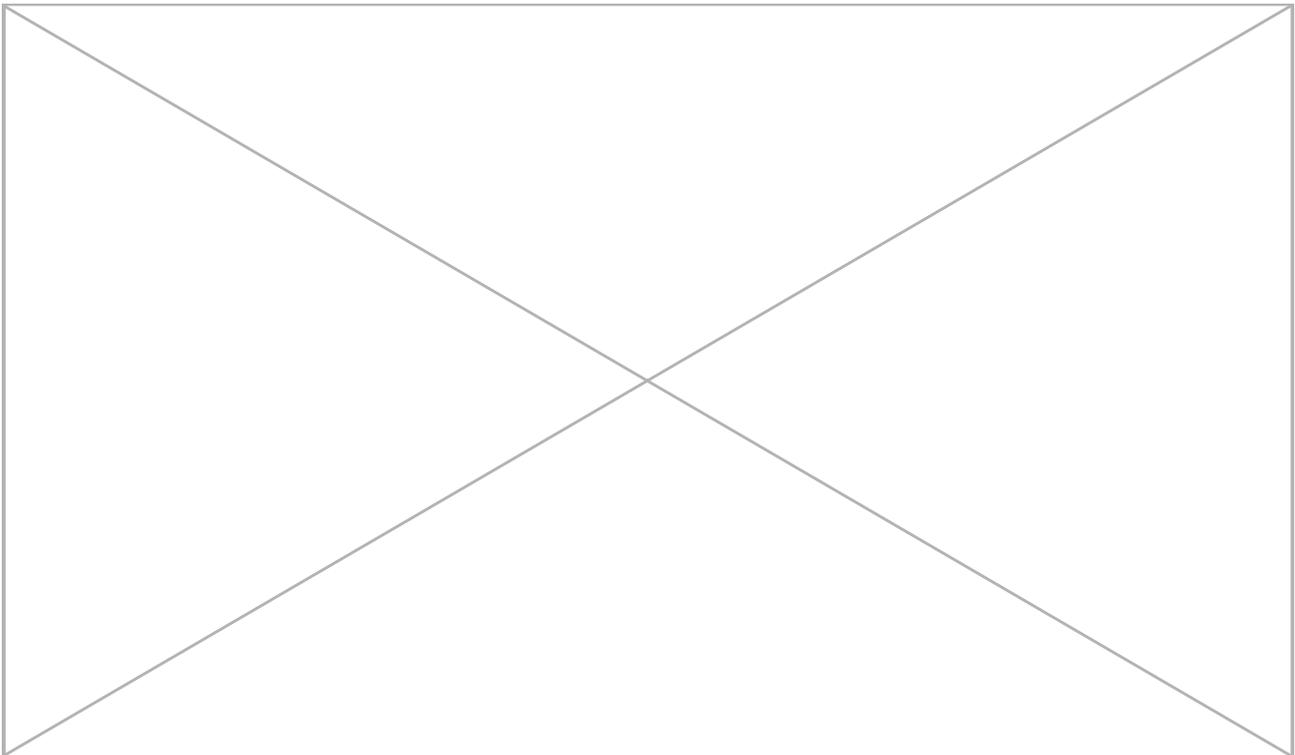
**7 Infrastructures pour bus/TP**

Sous-catégorie

**7.2 Nouvelle infrastructure pour bus**



Intervenants	Service responsable		Autres acteurs	
	Commune		Entreprises de transport	
Coûts/délais	Coûts (en millions de fr.)	Début des travaux	Mise en service	
	3,00	01.01.2034	31.12.2037	
Financement de la mesure du PA	Si le service responsable est le canton : 100 % des coûts non couverts par la Confédération			
	Si le service responsable est la commune : probablement 35 % des coûts imputables non couverts par la Confédération			



**Description de la mesure** Modifications de l'infrastructure nécessaires pour la mise en œuvre du Concept transports publics 2035 (construction ou suppression d'arrêts de bus à la suite de changements de tracé, adaptation de carrefours, installation de feux de signalisation prioritaires pour les bus, etc.), y c. nouveaux arrêts de bus pour améliorer la desserte du pôle d'activités Marais-de-Brügg (nouvelle ligne tangentielle Ipsach–Brügg).

**Faisabilité** Évaluation préliminaire effectuée dans le cadre du Concept transports publics 2035

**État de la planification** 1

Étapes de planification et de financement achevées	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
--	----------	------------------------------------	---------------------

Étapes de planification et de financement prévues	Échéance	Étape de planification/financement	Service responsable
	01.10.2033	Étude	Commune
	01.01.2034	Décision de financement	Commune
	01.06.2034	Approbation des plans / permis de construire	Commune
	01.01.2034	Début des travaux	Commune
	31.12.2037	Mise en service	Commune

**Opportunité**

**Lien avec la vision d'ensemble**

- Mobilité supportable pour la ville
- Réseau de bus clairement structuré avec cadence soutenue et horaire fiable

**Lien avec le besoin d'action**

- Améliorer la desserte du territoire et la densité de l'offre
- Créer des liaisons tangentielles

**Lien avec la stratégie sectorielle**

- Optimiser le réseau de bus et étoffer l'offre
- Mieux desservir les pôles d'activités des PDE Champs-de-Boujean et Marais-de-Brügg

<b>Utilité principale au regard des quatre critères d'efficacité</b>	<b>Transports (CE 1)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de l'attrait des transports publics</li> <li>- Extension du réseau de transports publics</li> <li>- Soutien du transfert des TIM vers les TP</li> <li>- Optimisation du système de transport global</li> <li>- Efficacité et convivialité des transports publics</li> </ul>	
	<b>Urbanisation (CE 2)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soutien de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</li> <li>- Amélioration de l'accessibilité de la gare et du centre de Bienne</li> </ul>	
	<b>Sécurité (CE 3)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accroissement de la sécurité objective et subjective</li> </ul>	
	<b>Environnement (CE 4)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction des émissions de CO<sub>2</sub></li> <li>- Effet positif sur l'impact sur l'environnement</li> <li>- Amélioration de la part modale des transports publics</li> </ul>	
<b>Coordination</b>	<b>État de la coordination plan directeur régional CRTU</b>	<b>Mesure relevant du plan directeur cantonal</b>	<b>État de la coordination plan directeur cantonal</b>
	Coordination en cours		
<b>Proposition d'admission ou de modification de la planification cantonale</b>			
<b>Surface utilisée de surfaces - d'assolement ou d'aires protégées nationales</b>			
<b>Impact sur l'environnement -</b>			
<b>Lien avec d'autres mesures</b>			
<b>Indications quantitatives / documents / divers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne, 2023</li> <li>- Schéma d'offre régional pour les transports publics 2027-2030 de la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois, 2025</li> </ul>		

## **7 Mesures de la planification nationale**

Fiche de documentation Mesure d'ordre supérieur Transports

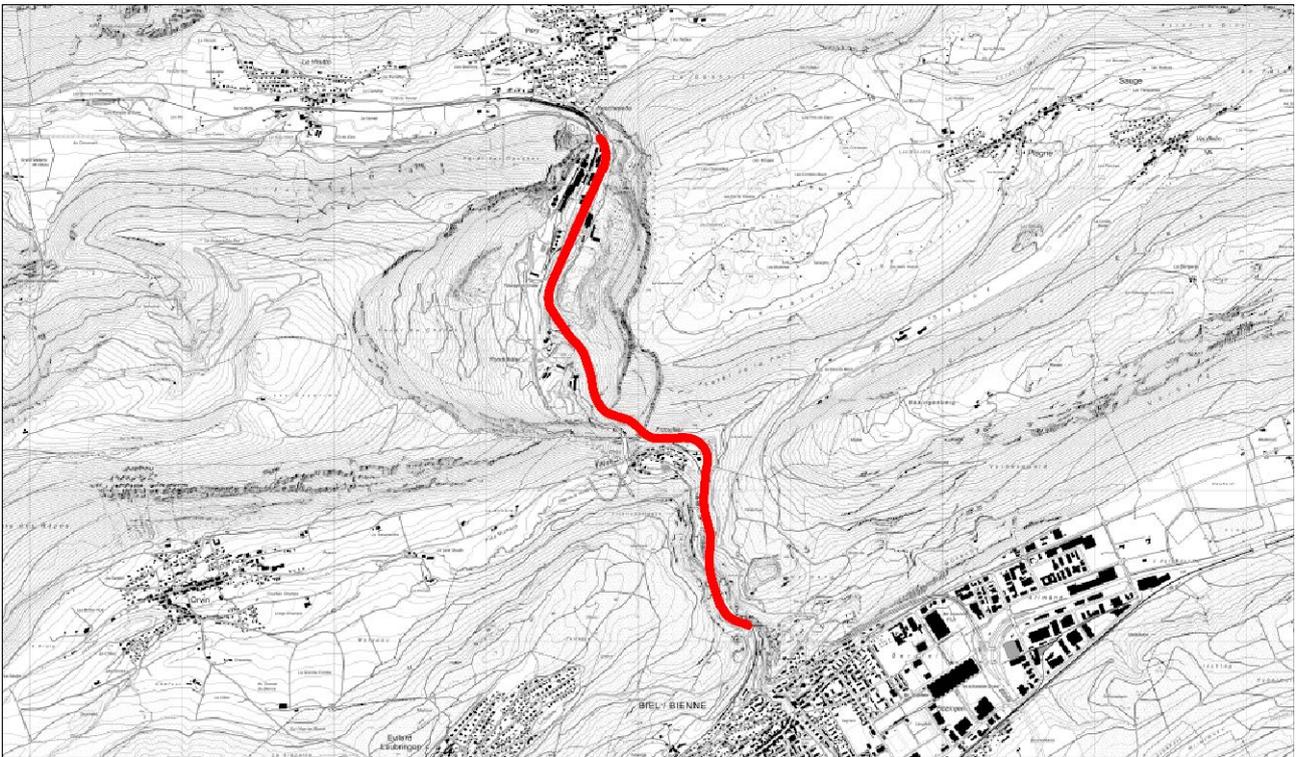
## Liaison cyclable Bienne–Péry

### BBS.MD-Nat.01

Numéro de référence national

Catégorie de mesures  
**Mobilité douce**

Sous-catégorie  
**Mobilité douce (cantonal)**



**Description de la mesure** Réalisation d'une liaison cyclable séparée de l'A16 dans le cadre de la planification de l'entretien de l'OFROU (projet UplaNS). Le raccordement au centre-ville est assuré à l'écart de la route de Reuchenette.

**Interface avec les réseaux de transports de l'agglomération**

# Fiche de documentation Mesure d'ordre supérieur Transports

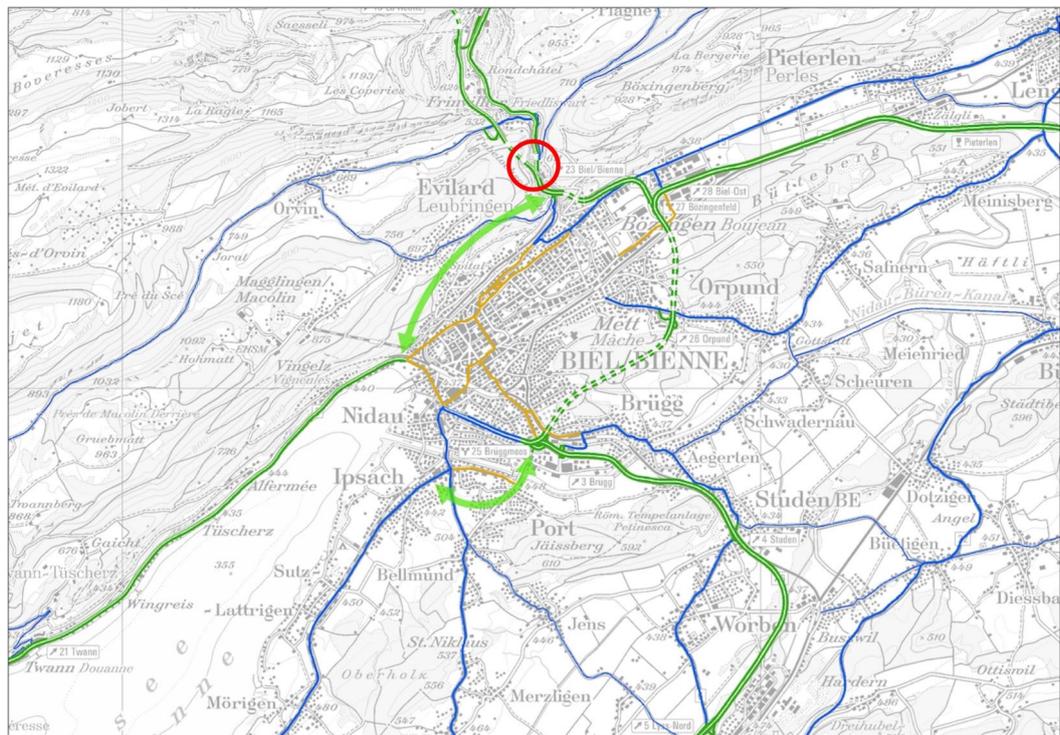
## N16 Jonction Bienne(-Nord)

### BBS.TIM-Nat.01

Numéro de référence national  
**SIN OB 4.4**

Catégorie de mesures  
**Transports individuels motorisés**

Sous-catégorie  
**Transports individuels motorisés (national)**



#### Description de la mesure

Le développement de la demi-jonction existante Bienne(-Nord) de la N16 en une jonction complète fait partie du projet général approuvé pour la branche est de l'A5 (construction, état « coordination réglée »).

Le projet original prévoit une jonction complète sans intersection, avec un tunnel. Un giratoire provisoire a été réalisé en 2019 pour la rénovation de la N16 (A16) entre Bienne et Tavannes. L'OFROU le transformera en un giratoire définitif. L'étude de projet est en cours. L'enquête publique sera probablement menée en 2026. Le début des travaux n'a pas encore été fixé, mais il aura lieu au plus tôt après la fin de la rénovation de l'A16.

Il existe un lien avec l'étude de mobilité globale « Biel/Bienne Ouest » réalisée en 2024 et 2025. Les possibilités pour combler à long terme la lacune du réseau routier national à Bienne sont également définies dans le cadre de cette étude.

#### Interface avec les réseaux de transports de l'agglomération

La jonction complète Bienne(-Nord) permet de relier directement Évillard et Orvin à l'autoroute en direction de Soleure et de Bienne. La liaison actuelle à travers l'espace urbain très peuplé via la route de Reuchenette est ainsi remplacée et le trafic de transit est dirigé vers le réseau routier à grand débit conformément à la stratégie pour les TIM.

La jonction complète Bienne(-Nord) est intégrée dans la gestion du trafic (cf. BBS.MAD-GT.1).

# Fiche de documentation Mesure d'ordre supérieur Transports

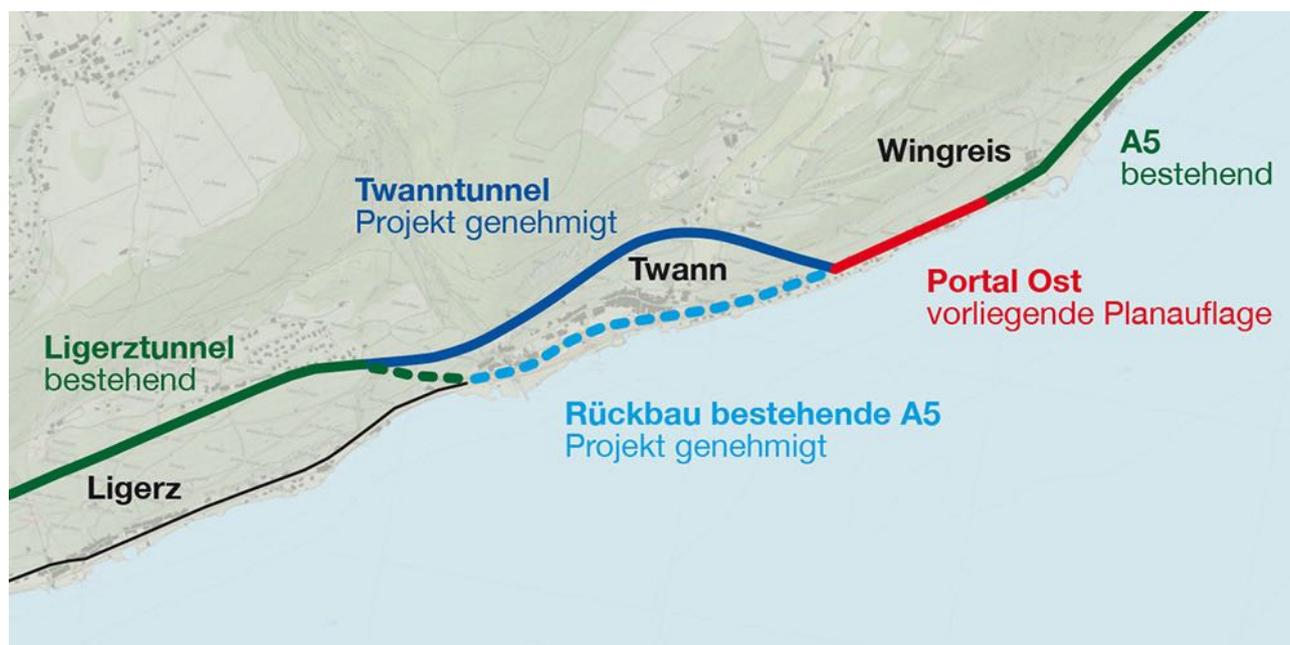
## A5 Contournement de Douanne

### BBS.TIM-Nat.02

Numéro de référence national

Catégorie de mesures  
**Transports individuels motorisés**

Sous-catégorie  
**Transports individuels motorisés (national)**



#### Description de la mesure

Entre 1969 et 1973, la route nationale à double voie N5 (A5) a été construite sur la rive gauche du lac de Biene. La traversée de la localité de Douanne par la route nationale est problématique à plusieurs égards. Une grande partie du village souffre du bruit du trafic. De plus, le tracé de l'A5 forme une coupure entre le cœur des villages historiques de Douanne et Petite-Douanne (Kleintwann) et la rive du lac et a donc un effet préjudiciable important sur la localité. C'est pour ces raisons que la Confédération a décidé dans les années 1980 de construire le tunnel de Douanne. Le déplacement de la route nationale dans le tunnel de Douanne présente de grands avantages pour la population locale :

- Délestage du village de Douanne du trafic de transit et de ses nuisances
- Possibilité de réaménager la traversée de la localité, avec valorisation de l'espace public et création de conditions propices à la mobilité douce

L'aménagement du portail est du tunnel et de la demi-jonction Douanne entre Douanne et Wingreis restait controversé. Ce tronçon est situé dans la précieuse région viticole, qui figure dans l'Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels (IFP). En 2010, la Confédération a approuvé le projet d'exécution du tunnel de Douanne. Deux associations de défense ont introduit un recours contre cette décision en

demandant d'autres plans pour la zone du portail. En 2011 et 2016, le Tribunal administratif fédéral s'est prononcé en faveur de celles-ci et a exhorté le canton de Berne à élaborer une solution plus respectueuse du paysage pour ce portail. Il a également annulé les plans approuvés pour cette zone. L'approbation donnée en 2010 pour le tronçon du tunnel est par contre restée valable. Une procédure participative menée par l'Office des ponts et chaussées avec les associations de défense, la commune de Douanne et les viticultrices et viticulteurs a permis de trouver une solution amiable et le projet modifié a alors été mis à l'enquête publique. Des oppositions ont été formées contre ce nouveau projet. Le DETEC les a rejetées et a approuvé les plans. Quatre particuliers ont déposé un recours contre la décision du DETEC devant le Tribunal administratif fédéral. Celui-ci a accepté en partie le recours en août 2023, mais a confirmé dans le principe la légalité de l'approbation des plans et cette dernière est entrée en force. L'Office fédéral des routes (OFROU) est en charge de la réalisation du tunnel de Douanne. Les travaux devraient débuter entre 2027 et 2029 et durer une dizaine d'années.

Les plans approuvés comprennent également la démolition de l'ancienne route nationale après la construction du tunnel de contournement ainsi que le réaménagement du territoire entre la gare et le village. Ces mesures renforceront l'effet de délestage et assureront une valorisation de l'espace public de qualité.

**Interface avec les réseaux de transports de l'agglomération**

Le tunnel permet de délester le village de Douanne du trafic de transit et de supprimer les nuisances sonores. La traversée de la localité pourra ensuite être réaménagée de manière harmonieuse.

Fiche de documentation Mesure d'ordre supérieur Transports

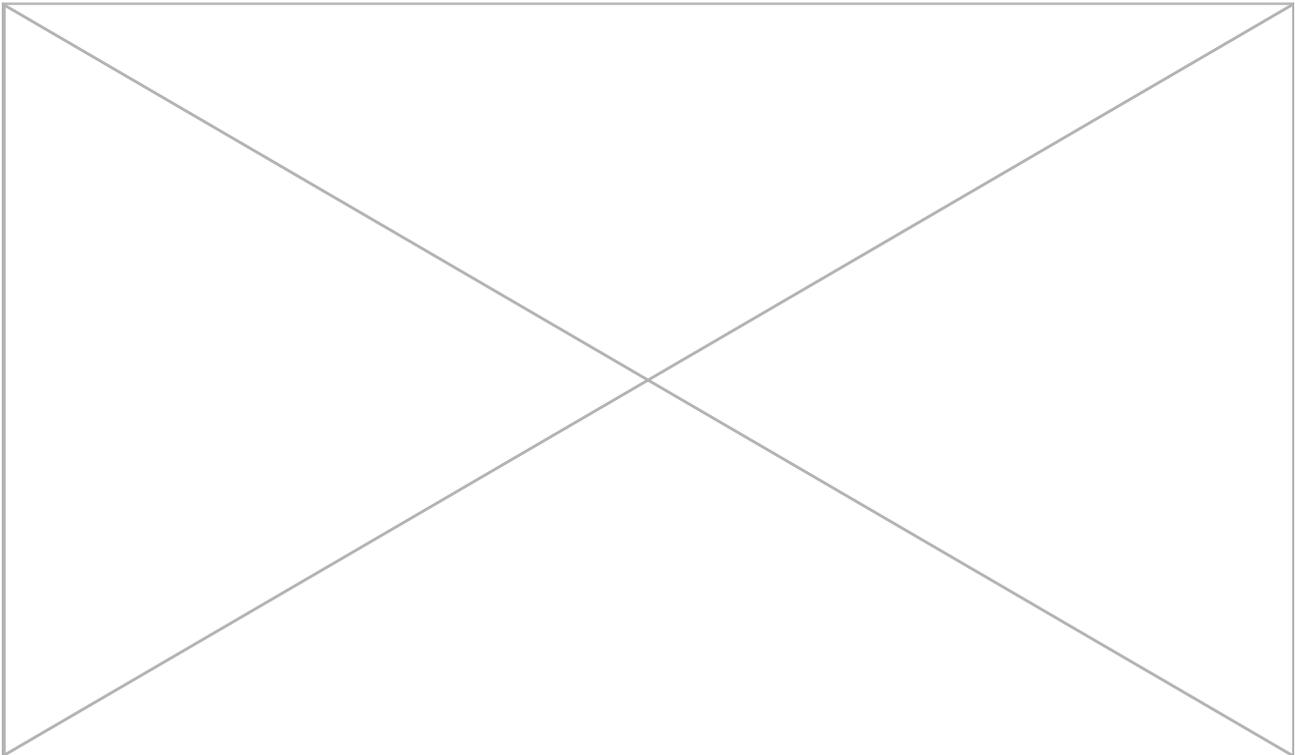
## **Bienne, route de Neuchâtel, tronçon de Vigneules**

### **BBS.TIM-Nat.04**

Numéro de référence national

Catégorie de mesures  
**Transports individuels motorisés**

Sous-catégorie  
**Transports individuels motorisés (cantonal)**



**Description de la mesure** Réaménagement de l'espace routier, nouveau trottoir et chemins pédestres au nord du carrefour de Vigneules, adaptations structurelles des trottoirs et bandes cyclables, extension de l'installation de signaux lumineux pour la priorisation des bus au carrefour de Vigneules, régulation de la vitesse, végétalisation, réorganisation des aires de stationnement et des chemins d'accès.

**Interface avec les réseaux de transports de l'agglomération**

## Fiche de documentation Mesure d'ordre supérieur Transports

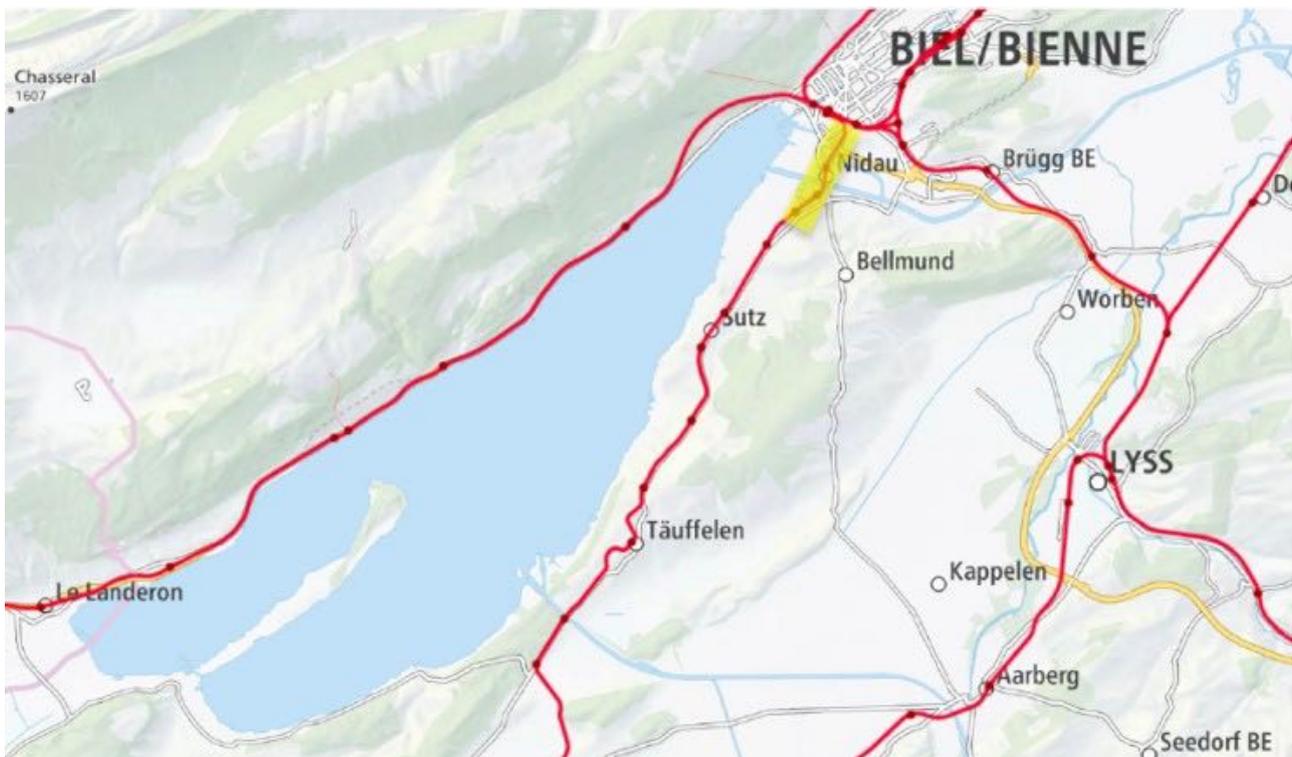
### Bienne–Ipsach, passage à deux voies par tronçons

#### BBS.TP-Nat.01

Numéro de référence national

Catégorie de mesures  
**Transports publics Chemin de fer**

Sous-catégorie  
**Transports publics Chemin de fer (national)**



**Description de la mesure** Le tronçon à voie unique de la ligne de chemin de fer Bienne–Täuffelen–Anet entre Ipsach Herdi et Bienne cause des retards et des ruptures de correspondances à Bienne dans le trafic longue distance. Selon le Modèle global des transports du canton de Berne, une augmentation de la demande de 35 % est attendue d'ici à 2040 sur le tronçon Bienne–Täuffelen. Cette hausse nécessite d'augmenter les capacités de transport, en particulier aux heures de pointe. Entre Ipsach Herdi et Bienne, l'offre sera densifiée à la cadence de 7,5 minutes aux heures de pointe. Cette nouvelle offre nécessite une extension à double voie sur certains tronçons (Ipsach Herdi-Nidau Beunden et Nidau-Bienne). Sur le tronçon Ipsach Herdi–Bienne, une solution acceptable pour la ville doit être assurée en étroite coordination avec Bienne et Nidau. La mise à double voie par tronçons a été demandée dans l'étape d'aménagement 2035 du programme PRODES, mais n'a pas été retenue. La région se mobilise avec le canton afin qu'elle soit incluse dans l'étape d'aménagement PRODES 2040/2045. Les communes et le canton assurent l'espace nécessaire dans leurs planifications.

**Interface avec les réseaux** L'augmentation des capacités de transport et l'amélioration de la stabilité de l'horaire

**de transports de  
l'agglomération**

entre Täuffelen et Bienne permettent de réaliser la modification visée de la répartition modale et de stabiliser les TIM (CE 1). Une qualité de desserte adéquate sur le réseau routier est ainsi assurée et le développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti peut être réalisé le long de cet axe de transports publics attractif (CE 2).

L'augmentation de la part modale des transports publics permet d'atteindre une stabilisation des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique (CE 4).