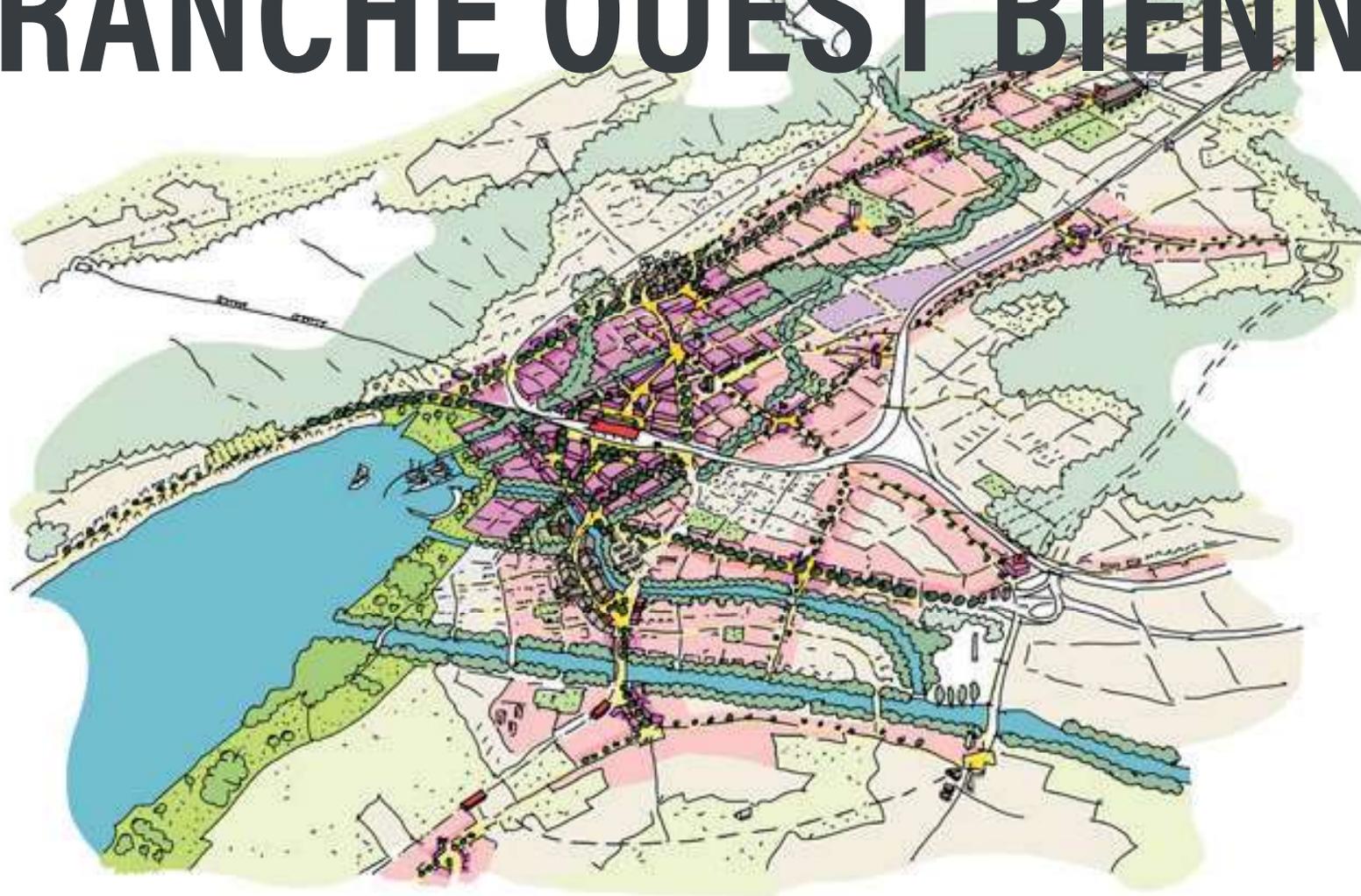


PROCESSUS DE DIALOGUE **BRANCHE OUEST BIENNE**



RAPPORT FINAL DU 7 DÉCEMBRE 2020

Impressum

Gestion de la production : secrétariat processus de dialogue branche Ouest Bienne / Graphisme : Logo 108 GmbH Zug / Photo de couverture : Han van de Wetering /
Traduction : Alexandre Pomi / Impression : W. Gassmann SA, Bienne, Langue d'origine est l'allemand, Tirage : 300 exemplaires

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

MANDAT DE LA DÉLÉGATION DES AUTORITÉS AU SUJET DE L'A5 DU 21 DÉCEMBRE 2018, RESP. DU 4 NOVEMBRE 2019, RESP. DU 18 SEPTEMBRE 2020

- Le groupe de dialogue est chargé de trouver une solution adéquate à la controverse concernant la branche Ouest de l'autoroute A5. Cette solution doit être largement soutenue au sein des organisations concernées.
- L'échéance fixée (juin 2020, resp. 15 décembre 2020) et le budget (1,2 million) doivent être respectés.
- Le travail, les ressources humaines et financières doivent être principalement axés sur la résolution des problèmes de trafic (conjointement avec le développement urbanistique) sur l'axe Marais-de-Brügg – Rusel. Les effets potentiels sur l'environnement, l'économie et la société doivent être esquissés.
- Les autorités fédérales, cantonales et municipales décideront de la suite à donner (y compris la participation de la population) lorsque les recommandations du groupe de dialogue seront disponibles. Les travaux du groupe de dialogue ne doivent pas porter préjudice aux décisions des autorités.

APERÇU DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Les « conclusions » et les « recommandations » du processus de dialogue forment un ensemble complet et sont structurées comme suit :

1. État des lieux actuel et nécessité d'agir	Page	6
2. Recommandations pour des solutions à court et moyen terme	Page	8
3. Recommandations pour une solution à long terme	Page	10
4. Recommandations pour la suite du processus et son financement	Page	12

Annexe

A1 Image d'avenir	Page	15
A2 Recommandations en matière de planification	Page	32
A3 Planning de mise en œuvre	Page	46
A4 Intervenants dans le processus de dialogue	Page	48

Documents de travail (uniquement disponible sous forme numérique , après mars 2021 sous www.biel-bienne.ch/axeouest)

Rapport d'experts
Présentations des experts
Rapport d'études
Lancement du groupe de dialogue (procès-verbal table ronde)
Statut
Contributions d'initiateurs privés

Les solutions à court, moyen et long termes sont composées de diverses mesures. Ces mesures ainsi que les recommandations pour le processus et le financement (chiffre 4) forment un ensemble et ne peuvent être séparées les unes des autres. La base de ces solutions (et une partie intégrante de la solution globale) est constituée par les annexes contenant l'image d'avenir, les recommandations de planification et le planning de mise en œuvre.

La solution à long terme, qui comble les lacunes du réseau routier national, ne doit pas empêcher la mise en œuvre cohérente de solutions à court et moyen termes. Le déclenchement de la solution à long terme est basé sur les études de faisabilité, les résultats des solutions à court et moyen termes ainsi que sur l'impact de la branche Est (Monitoring & Controlling). Les solutions à court, moyen et long termes ne doivent pas se neutraliser.

ÉTAT DES LIEUX ACTUEL ET NÉCESSITÉ D'AGIR

1. CONCLUSION :

**LA RÉGION BILINGUE DE
BIENNE/SEELAND EST UN PUISSANT
SITE ÉCONOMIQUE**

La région de Bienne est un site universitaire, de formation, sportif et économique d'importance nationale ainsi qu'une plaque tournante à la frontière linguistique. La zone de développement entre gare et lac doit être considérée comme une zone récréative, résidentielle, scolaire et économique. Un large éventail d'emplois hautement qualifiés est proposé. La région offre une qualité de vie élevée.

2. CONCLUSION :

**BIENNE/SEELAND EST UNE RÉGION
AVEC UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ
GLOBALE PIONNIÈRE ***

La région s'est fixée des objectifs ambitieux, notamment en matière de climat et de mobilité : une approche globale durable de l'urbanisme et de la mobilité avec la stratégie 4V* est la priorité absolue de la politique des transports**, Comme la recherche de solutions dans le périmètre d'observation entre Marais-de-Brügg et Rusel influence l'ensemble de l'agglomération, les différents acteurs (communes entre elles, agglomération et canton) agissent conjointement et de manière globale.

3. CONCLUSION :

**BIENNE/SEELAND EST UNE RÉGION
AVEC UN DÉVELOPPEMENT
URBAIN PIONNIER**

Au niveau de l'ensemble de la région, la zone de développement entre train et lac devrait encore être renforcée en tant que quartier urbain avec services, logements, éducation, programmes récréatifs et espaces publics attractifs. Bienne devient une ville au bord du lac. Les projets de développement actuels vont dans cette direction.

4. CONCLUSION :

**LE BLOCAGE PAR LE PROJET « BRANCHE
OUEST » STOPPE LE DÉVELOPPEMENT
À LONG TERME**

L'urbanisation dans le périmètre concerné est bloquée par le projet officiel branche Ouest. Une nouvelle variante éventuelle pourra être mise en service au plus tôt dans 20 à 25 ans. Les incertitudes de planification dans la zone urbaine sensible située entre Marais-de-Brügg et Rusel sont donc grandes

5. CONCLUSION :

LE DÉVELOPPEMENT À LONG TERME REPOSE SUR LE PORTEFEUILLE ACTUEL

Un développement localisé de haute qualité doit se baser sur la situation existante du portefeuille. Les solutions à court terme doivent tenir compte des potentiels pour une solution à long terme.

6. CONCLUSION :

LES ROUTES EN TANT QU'OPPORTUNITÉ

Les différentes voies de transport sont trop peu perçues en tant qu'opportunité, alors qu'elles ont pourtant été historiquement le catalyseur d'un développement local de qualité. Il est donc important d'adopter une approche intégrale du trafic et de l'urbanisme tout en renforçant les aspects positifs (visibilité, fréquence, accessibilité, jeux libres et conception de l'espace urbain route).

7. CONCLUSION :

DES MESURES GLOBALES AU NIVEAU DE LA VILLE SONT NÉCESSAIRES

Le besoin d'agir aujourd'hui est déjà grand, et c'est pourquoi nous avons besoin de solutions simples, de plain-pied et réalisables à court et moyen termes*** pour les routes. Il en résulte ainsi un plan urbain vivant avec une qualité de séjour, de mesures globales de haute qualité et des utilisations de l'espace entre les façades. Des concepts d'exploitation et de conception ingénieux garantissent que la limite tolérable des routes n'est pas dépassée.

* la stratégie 3V qui prévalait jusqu'à présent « éviter le trafic – relocaliser le trafic – concevoir le trafic de manière compatible » a été complétée ces dernières années par un quatrième V, la mise en réseau des différents moyens de transport, notamment avec la stratégie de mobilité 2040 de la Conférence régionale Berne-Mittelland (<https://www.bernmittelland.ch/de/aktuelles/medienmitteilungen/2019/Gruenes-Licht-fuer-die-Mobilitaetsstrategie-2040.php>). C'est pourquoi nous parlons aujourd'hui de la stratégie 4V.

** Les bases importantes pour ce sujet sont la stratégie globale de mobilité de la ville de Bienne (2018), le concept global de mobilité de Nidau (2020), la stratégie globale de mobilité du canton de Berne, les directives cantonales pour les CRTU Bienne – Seeland – Jura bernois ainsi que les concepts régionaux des transports et de l'urbanisation actualisés tous les quatre ans.

*** réalisable à court terme signifie le développement de solutions qui peuvent être mises en œuvre dans un délai de 5 à 10 ans.

RECOMMANDATIONS POUR LES SOLUTIONS À COURT ET MOYEN TERMES

1. RECOMMANDATION :

PROMOUVOIR UN COMPORTEMENT DE MOBILITÉ RESPONSABLE ET DURABLE

La région de Bienne/Seeland promeut un comportement de mobilité orienté vers l'avenir et capable de contribuer au développement durable. Une stratégie globale de mobilité est élaborée à cette fin pour toute la région et périodiquement mise à jour. La participation à des projets sera en outre examinée (p. ex. projet pilote fédéral pour le mobility pricing, concepts de mobilité pour les entreprises, horaires de travail flexibles, horaires aménagés, home office, etc.).

2 RECOMMANDATION :

STRATÉGIE D'URBANISATION POUR LA ZONE DE DÉVELOPPEMENT ENTRE LA GARE ET LE LAC

Les conditions préalables à un développement global de haute qualité pour toute la zone entre la gare et le lac sont créées par une stratégie intégrée « urbanisme et mobilité » basée sur le portefeuille actuel. L'interdiction d'expropriation a jusqu'à présent bloqué le développement économique et urbain. Afin de lever ce blocus, le projet actuel d'exécution, à l'exception du tunnel de Port, ne sera pas poursuivi et l'interdiction d'expropriation sera levée. Elle devra être remplacée par une zone avec des obligations de planification et ensuite par des instruments intercommunaux efficaces avec un potentiel futur pour le développement urbain

3. RECOMMANDATION :

PROJET URBAIN GLOBAL SUR L'AXE MARAIS-DE-BRÜGG - ROUTE DE BERNE - RUE DU DÉBARCADÈRE - FAUBOURG DU LAC

Il existe en principe des approches pour toutes les sections afin de pouvoir gérer la charge actuelle des TIM de manière compatible à court et moyen terme tout en maintenant ainsi la limite tolérable. Un concept de trafic, d'exploitation et de conception est donc élaboré pour le tronçon routier susmentionné et mis en œuvre le plus rapidement possible parallèlement aux études de faisabilité et à la stratégie de développement urbain. Des aspects tels que le développement urbain, l'urbanisation, la mobilité, le trafic et l'environnement sont pris en compte dans la conception de l'espace urbain route ainsi que le développement régional dans son ensemble. Le concept d'exploitation prévoit un dosage éventuel du TIM en cas de surcharge. Les éléments de projet développés par des tiers sont inclus dans les considérations, dans la mesure où ils sont compatibles avec les recommandations. Les projets concrets pour l'espace urbain route concerné et le fonctionnement de la route seront développés, dans un deuxième temps, sur la base de ce concept.

4. RECOMMANDATION :

POURSUITE DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC

Une liaison routière de haute qualité importante pour l'ensemble de la région a été créée avec l'axe Est. Il s'agit d'un saut qualitatif encore inégalé dans le domaine des services de transports publics régionaux. Le projet du Regiotram ou d'un autre système de transport public d'effet équivalent devrait être repris afin de favoriser le développement de la zone située entre la gare et le lac ainsi que de l'ensemble de la région. Les services de transport public existants doivent être développés et améliorés à court terme. Afin de promouvoir la vieille ville de Nidau en tant que centre secondaire, une offre attractive de transports publics à travers le centre doit être examinée.

5. RECOMMANDATION :

RÉALISER LE TUNNEL DE PORT ET DÉVELOPPER LES TRANSPORTS PUBLICS SUR LA RIVE DROITE DU LAC DE BIENNE JUSQU'À BOUJEAN

Une meilleure liaison routière de la rive droite du lac de Biemme jusqu'à l'est de Biemme doit être réalisée par une liaison continue des transports publics et par le tunnel de Port. Ces deux mesures coordonnées délestent notamment les villes de Nidau et de Port du trafic de transit et permettent de revaloriser les centres-villes.

Les deux municipalités offrent des conditions idéales pour la promotion du trafic pédestre et cycliste : il y a déjà – dans un rayon de 1 km – un grand potentiel de trajets pour les courses effectuées à vélo ou à pied. Cette évolution doit être encouragée. Le développement urbain et le développement du trafic par les transports publics ainsi que le trafic pédestre et cycliste sont orientés vers cet objectif.

Le tunnel de Port, en tant que route d'accès à l'axe Est A5, doit faciliter – conjointement avec l'expansion des transports publics et d'autres mesures – un déstage pertinent du trafic individuel motorisé au centre de Nidau et Port dans le cadre d'un concept global de mobilité.

6. RECOMMANDATION :

DES HUBS ET P+R AUX ACCÈS AUTOROUTIERS

Dans l'agglomération et, en particulier dans les régions de Biemme-Seeland et du Jura bernois, la voiture est le moyen de transport préféré en raison des structures rurales : dans de nombreux endroits, il n'est pas possible de mettre en place des liaisons de transport public attrayantes vers Biemme-Nidau. La surface est toutefois limitée en ville. Les accès autoroutiers à Marais-de-Brügg et Champs-de-Boujean sont donc prédestinés à devenir des hubs offrant suffisamment de stationnements pour le P+R et de possibilités de transfert pour les transports publics ainsi que le trafic pédestre et cycliste. La priorité sera accordée à l'essai d'un site dans la région Champs-de-Boujean. Le futur tunnel de Port doit également être relié à un hub. D'autres sites de P+R pourront être réalisés dans toute l'agglomération.

7. RECOMMANDATION :

ABORDER RAPIDEMENT LES PREMIÈRES MESURES CONCRÈTES

De nombreuses mesures dans les domaines des transports publics, du TIM et du trafic pédestre et cycliste peuvent être abordées, planifiées et, dans certains cas, mises en œuvre rapidement. Une liste de nombreuses mesures concrètes est incluse dans l'annexe « Recommandations de planification ». Voici des exemples de mesures qui doivent être mises en œuvre rapidement :

- l'amélioration rapide de la liaison avec la gare de Biemme pour le trafic pédestre et cycliste avec un nouveau passage souterrain à la gare, la nouvelle liaison du côté sud de la gare à partir du Champ-du-Moulin et la nouvelle liaison avec le passage souterrain CFF Chemin de la Forge.
- un meilleur marquage pour le trafic cycliste afin d'accroître la sécurité des cyclistes
- la planification conjointe d'une interdiction de transit y compris des itinéraires alternatifs pour le trafic de poids lourds sur la route Faubourg du Boujeau - Pont-du-Moulin - Lac et jusqu'à La Neuveville par la Confédération, le canton et la ville. Cela ne doit pas entraîner trop de déplacement vers l'axe via l'axe Est par la Rue du Débarcadère, Rue d'Aarberg et Route de Berne.
- un dialogue avec l'Office fédéral des transports (OFT) afin de permettre aux trains express du Jura (bernois) resp. de France de faire un arrêt à Champs-de-Boujean pendant les heures de pointe
- une coordination des concepts de mobilité pour les entreprises

RECOMMANDATIONS POUR LA SOLUTION À LONG TERME

1. CONCLUSION :

LE DÉVELOPPEMENT À LONG TERME EST INCERTAIN

Le fait que le développement à long terme soit lié à de grandes incertitudes s'applique entre autres à l'économie, aux modèles de travail, au développement technologique et au comportement de la population. L'évolution rapide modifie la mobilité et impose de nouvelles exigences aux infrastructures de transport. Les développements doivent être intégrés de manière moderne dans une solution à long terme.

2. CONCLUSION :

LA SOLUTION DU TUNNEL EST UNE OPTION STRATÉGIQUE IMPORTANTE

Il s'agit de combler les lacunes du réseau routier national (arrêté sur le réseau des routes nationales du 21 juin 1960). La gestion souterraine du trafic individuel motorisé et du trafic des poids lourds est une option stratégique importante pour délester autant que possible la ville et la région du trafic de transit et du trafic régional. Les effets des mesures à court et moyen termes doivent être pris en compte et, bien sûr, poursuivis lors de la mise en œuvre d'une solution de tunnel.

3. CONCLUSION :

LIGNES DIRECTRICES POUR UNE SOLUTION TUNNEL

- La solution à long terme est alignée sur l'image d'avenir
- Construction à percement pour la solution tunnel
- Délestage efficace du trafic pour Bienne, Nidau et l'agglomération
- Pas de transfert à grande échelle du trafic est-ouest de l'A1 vers l'A5
- Les zones et les objets protégés ne doivent, dans la mesure du possible, pas être altérés, soit pendant la construction ou dans leur état final. Il faut veiller à ce que l'amélioration et la valorisation supplémentaires des qualités du paysage et de la biodiversité aillent au-delà de l'obligation de prendre des mesures de remplacement.
- La connexion / l'accessibilité de la zone centrale (selon l'image d'avenir) depuis les routes nationales doit être garantie
- Afin de réaliser l'image d'avenir et d'obtenir un effet de délestage optimal, un système de zonage avec le système de poches de soutien est mis en œuvre comme mesure de circulation
- Accès aux poches ou parkings depuis la route nationale compatibles avec la ville et de préférence souterrains

4. CONCLUSION :

ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Nous recommandons aux autorités cantonales et fédérales de concrétiser cette option stratégique en collaboration avec la ville et la région. La planification, la conception et les travaux de voirie souterraine prennent beaucoup de temps. Des études de faisabilité devraient donc clarifier les aspects liés à l'urbanisme, la circulation, à l'écologie, à la géologie et à la construction. Les normes et spécifications routières nationales applicables dans le domaine des routes urbaines de délestage doivent en outre être adaptées si nécessaire. Les résultats du projet d'exécution doivent être pris en compte.

¹ Le système de zonage se traduit par des restrictions d'accès pour certaines catégories de véhicules qui sont adaptées aux qualités du développement urbain. Dans la région des centres, il y a des zones piétonnes, des zones pour le trafic pédestre et cycliste, des zones pour le trafic pédestre et cycliste ainsi que les transports publics, des zones avec le TIM strictement limité et des zones « libres ». Le système de poches complète la régulation de zone à grande échelle. Ce concept permet une amélioration de la qualité de vie par rapport au seul système de poches, en soulageant les zones centrales ainsi que, par exemple, les zones d'écoles du TIM en créant des zones à faible TIM pour améliorer également la qualité de vie.

² Selon la stratégie de mobilité de Bienne

RECOMMANDATIONS POUR LE PROCESSUS ET FINANCEMENT

1. RECOMMANDATION :

MISE EN ŒUVRE CONSÉQUENTE

Les mesures à court et moyen termes et les recommandations de planification doivent être mises en œuvre de manière conséquente. Cela est d'une importance capitale. La tâche est exigeante en termes de contenu. Elle affecte les niveaux communal, régional, cantonal et fédéral.

La solution à long terme doit être planifiée et préparée de telle sorte qu'une mise en œuvre rapide soit possible. Le déclenchement de la solution à long terme est basé sur les études de faisabilité et sur les conclusions de la solution à court et moyen termes ainsi que sur l'effet de l'axe Est (analyse des besoins, monitoring & controlling).

Les mesures à court et à long termes et la solution à long terme se complètent et ne doivent pas se neutraliser.

2. RECOMMANDATION :

ORGANISATION FAITIÈRE DU PROJET

Une organisation faitière du projet doit être créée en premier lieu au nom et sous la direction d'une délégation des autorités (DDA). Celle-ci est responsable du processus, de la coordination, de la mise en œuvre en temps voulu des mesures et des solutions ainsi que des relations publiques et de la communication. Une gestion professionnelle de l'ensemble du projet et un organe de contrôle indépendant (comprenant entre autres des groupes professionnels et d'intérêts) sont des éléments importants pour la réussite de la planification et de la mise en œuvre des mesures. Le groupe de soutien peut communiquer de manière indépendante.

Les pouvoirs de décision en matière de planification, de conception et de financement des projets restent du ressort des organes responsables, conformément aux règles de compétence.

L'organisation du projet est également responsable du monitoring et du controlling (point 3) ainsi que de la coordination entre les mesures à court, moyen termes et long terme. Elle garantit une participation active de la population dans le cadre de sous-projets individuels.

3. RECOMMANDATION :

ABORDER ET INTRODUIRE LE MONITORING ET CONTROLLING AU NIVEAU RÉGIONAL

Bienne dispose, depuis 2016, d'un concept de surveillance de la mobilité qui a été élaboré dans le cadre du « règlement pour la promotion du trafic pédestre et cycliste ainsi que des transports publics ». Il existe un concept de surveillance propre à l'axe Est, qui examine son impact et vise à apporter les ajustements nécessaires au réseau local.

Un nouveau monitoring régional tient compte de l'effet de l'axe Est ainsi que des solutions à court et moyen termes et vise à l'identification précoce des tendances en matière de mobilité et des nouvelles formes de mobilité. Des critères de développement urbain ainsi que d'autres enquêtes périodiques font encore défaut. Le concept de monitoring doit donc être conçu de manière globale et développé en fonction des besoins. Un controlling ainsi que des outils pour des mesures de gestion doivent être simultanément mis en place, notamment dans le but de réaliser l'image d'avenir de manière optimale et de stabiliser les transports individuels motorisés.

Le monitoring et controlling comprennent, entre autres, des déclarations précises et actualisées sur l'évolution de la qualité du séjour (développement urbain), sur la situation actuelle du trafic (y compris le trafic intérieur, de destination, d'origine et de transit ainsi que l'utilisation des différents moyens de transport). Cette enquête doit être menée à l'aide de nouvelles méthodes plus précises, telles que le suivi des itinéraires.

Le monitoring et controlling couvrent également les progrès réalisés dans la mise en œuvre des solutions à court, moyen et long termes.

Les études de faisabilité pour la solution à long terme doivent être lancées dès que possible. Le déclenchement de la solution à long terme est basé sur les études de faisabilité et les résultats de l'évaluation des solutions à court et moyen termes ainsi que l'effet de l'axe Est (monitoring et controlling).

4. RECOMMANDATION :

LE FINANCEMENT DOIT ÊTRE GARANTI

Une des tâches prioritaires de l'organisation du projet est de clarifier et de coordonner le financement des mesures recommandées avec la Confédération, le canton, les communes et les tiers.

BIENNE ET LA RÉGION PEUVENT DEVENIR LES PIONNIERS DE LA VILLE DU FUTUR.

ANNEXE

IMAGE D'AVENIR

GRUPE DE DIALOGUE
BRANCHE OUEST
BIENNE

15



INPUT PROGRAMME D'AGGLOMÉRATION

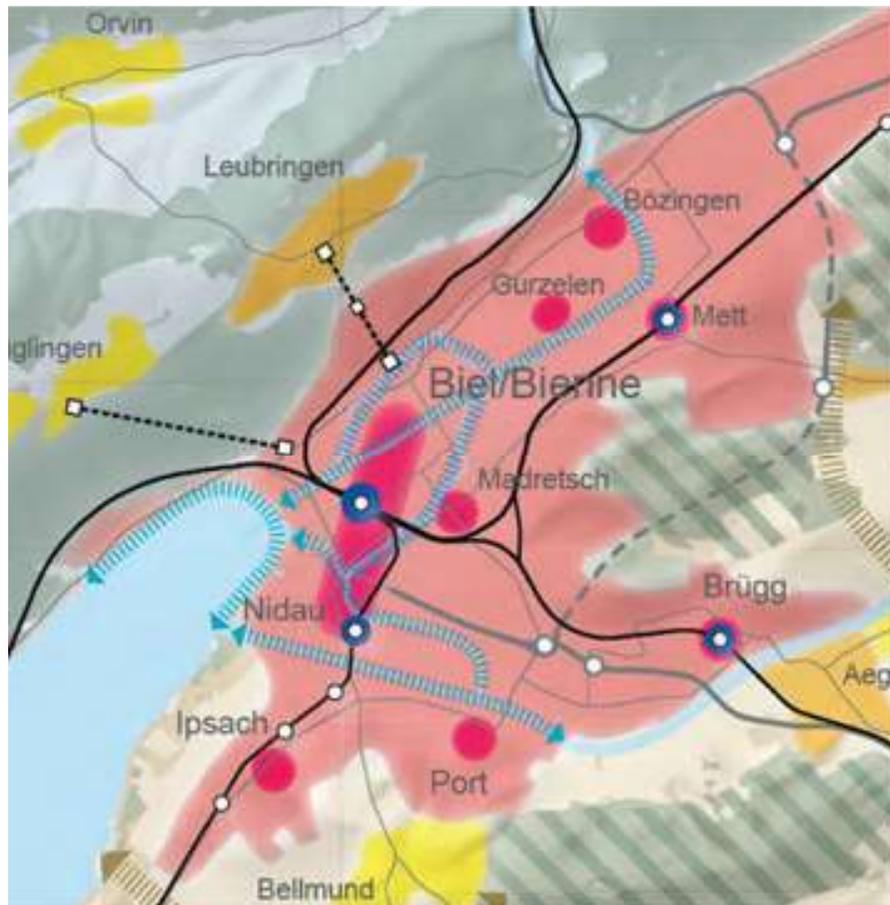


IMAGE D'AVENIR PROGRAMME D'AGGLOMÉRATION

« Centre cantonal Bienne » entre Bienne et Nidau

Les centres-villes et de quartiers dans le centre de l'agglomération

Des espaces de verdure ouverts le long des cours d'eau dans l'espace urbain, des espaces continus.

La gare centrale de Bienne comme plaque tournante centrale multimodale du transport, avec des arrêts à Nidau, Mâche et Brugg comme plaques tournantes supplémentaires

Image d'avenir : bonne base mais très schématique, pas d'accent sur les aspects qualitatifs.

Clarifier, préciser et compléter l'image d'avenir en matière de transport, développement urbain et espaces ouverts : accent sur les qualités !

SYNTHÈSE



PREMIÈRE IMAGE D'AVENIR

Synthèse des trois propositions de l'équipe centrale : interprétation des déclarations sur la région.

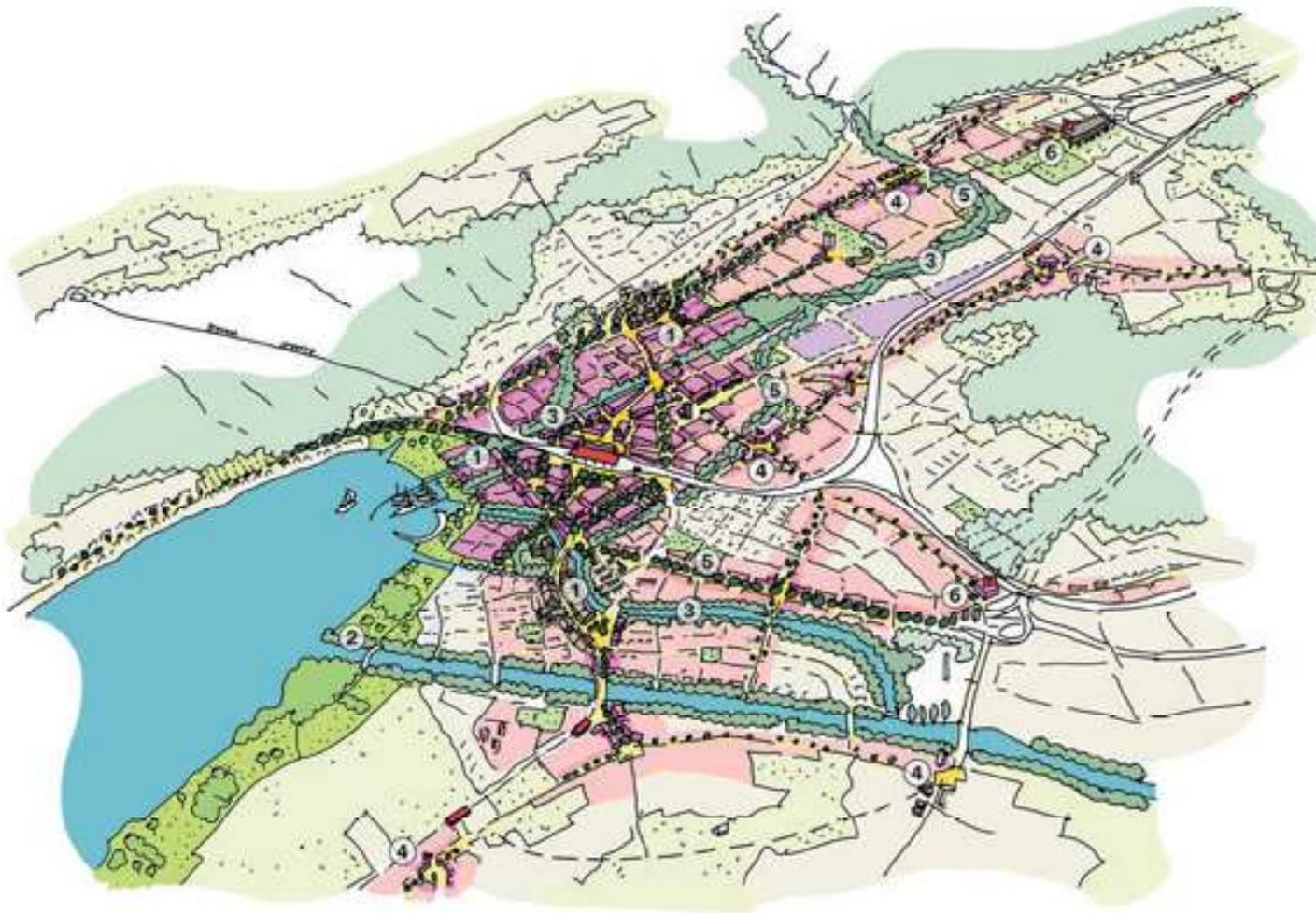
Déclaration concrète importante : localisation plus précise des développements, interventions, espaces ouverts et infrastructures.

Image d'avenir comme étape importante du processus : négociation de la recherche de solution

Image d'avenir comme base pour des décisions / recherche de solution pour une solution de trafic à long terme, variantes de trafic pas encore présentées.

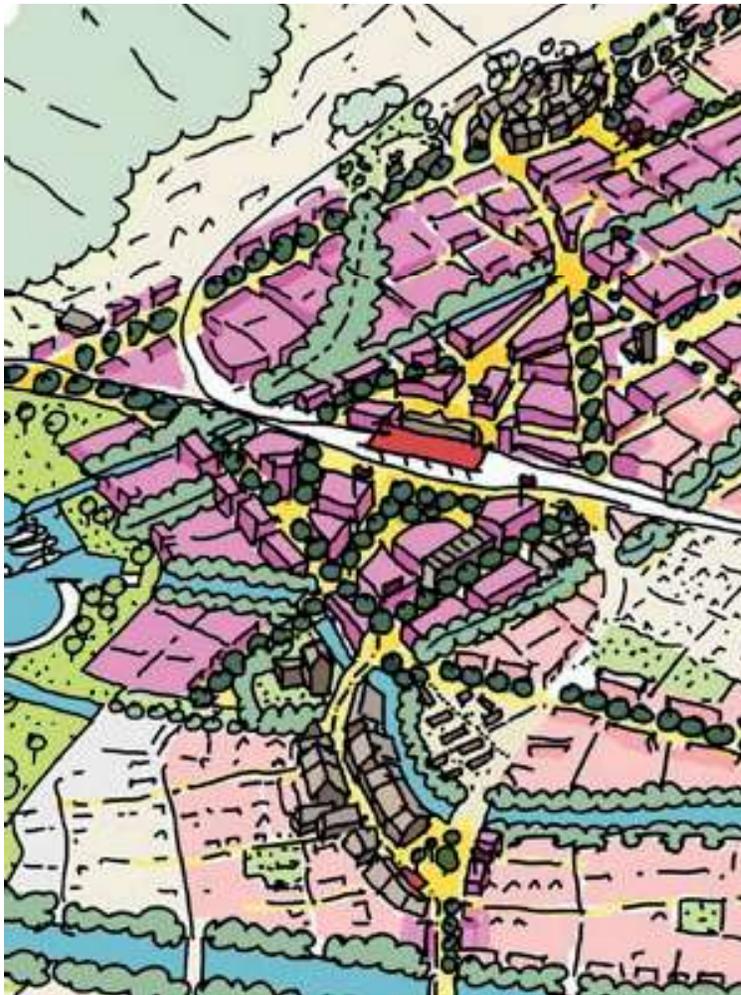
L'image d'avenir doit inspirer et illustrer les intentions : ne pas mettre l'accent sur le texte ou le plan, mais faire la présentation comme image spatiale.

IMAGE D'AVENIR, 6 IDÉES DIRECTRICES



- 1: Zone centrale cohérent entre Bienne et Nidau
- 2: Rive ininterrompue le long du lac, ville sur le lac
- 3: Zones aquatiques comme réseau vert commun
- 4: Centres-villes et de quartiers attractifs
- 5: Développement intérieur avec des espaces verts ouverts
- 6: Garantir l'accessibilité au TIM : hubs, solutions souterraines
Sujet particulier : traitement du site de la gare de marchandises

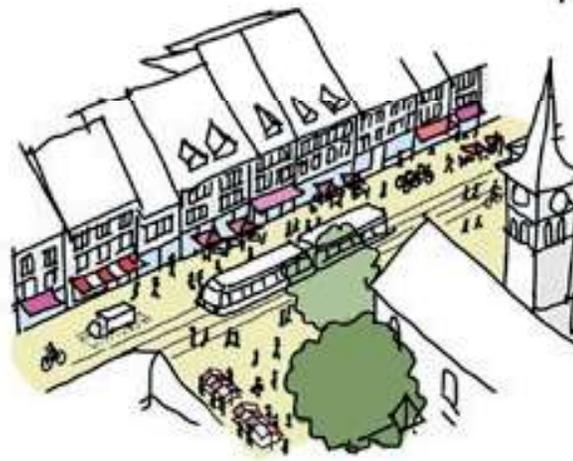
IMAGE D'AVENIR : ZONE CENTRALE COHERENTE



Route comme zone de promenade, accent mis sur le trafic pédestre et cycliste / TP / micromobilité, réduction du TIM

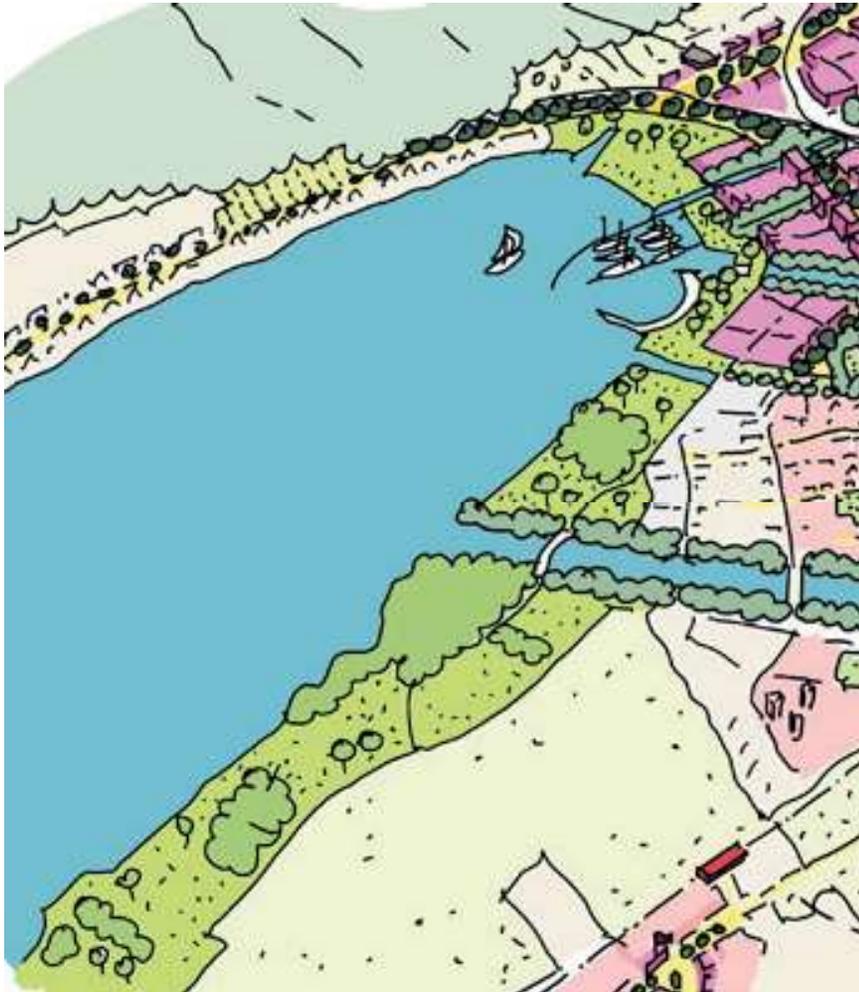


Haute densité, haute mixité (RDC actifs, logement à l'étage), garantir les livraisons, pas de places de stationnement en surface



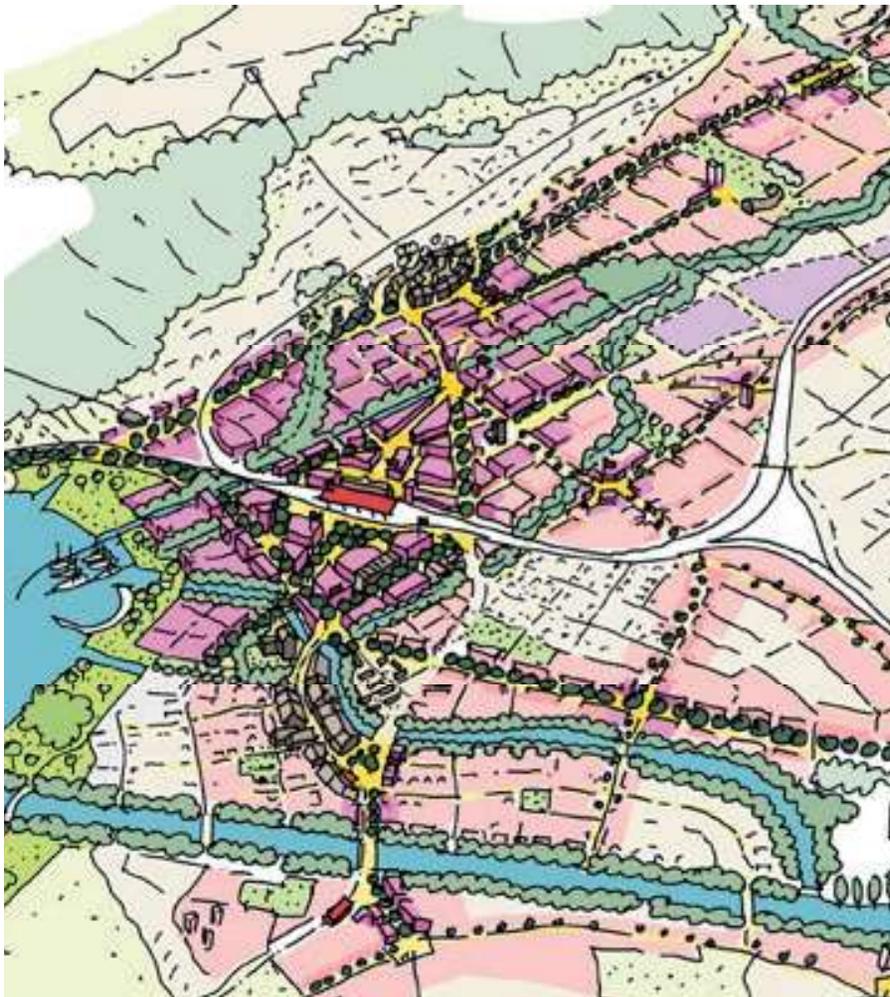
Vieille Ville Nidau: profiter du trafic, le tram pour revitaliser / créer des clients pour le centre

IMAGE D'AVENIR : RIVE ININTERROMPUE LE LONG DU LAC



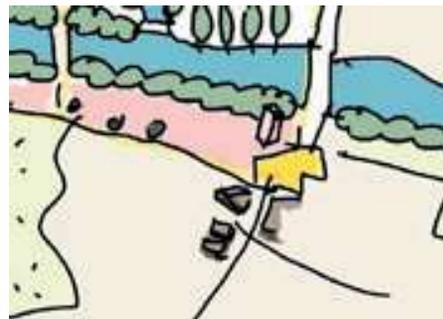
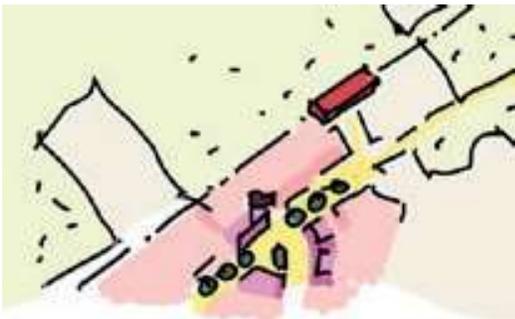
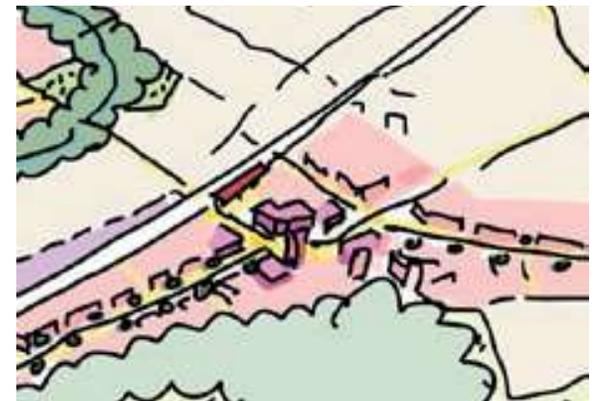
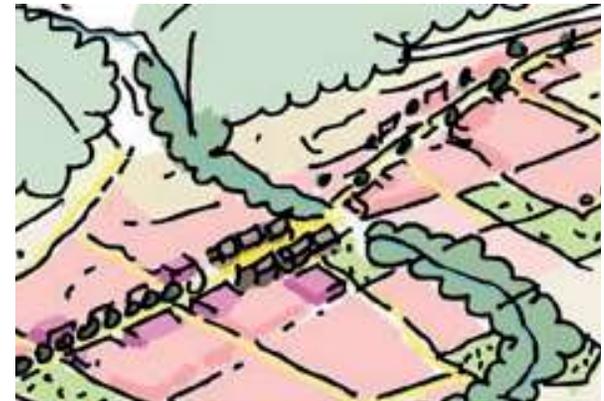
La rive du lac comme espace ouvert continu, en forme de parc, villes face au lac, mise en réseau avec les quartiers

IMAGE D'AVENIR : ZONES AQUATIQUES COMME RÉSEAU VERT



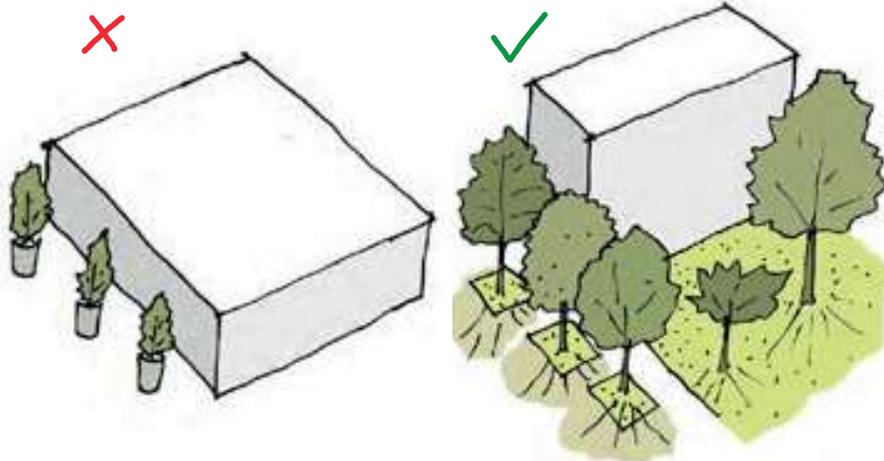
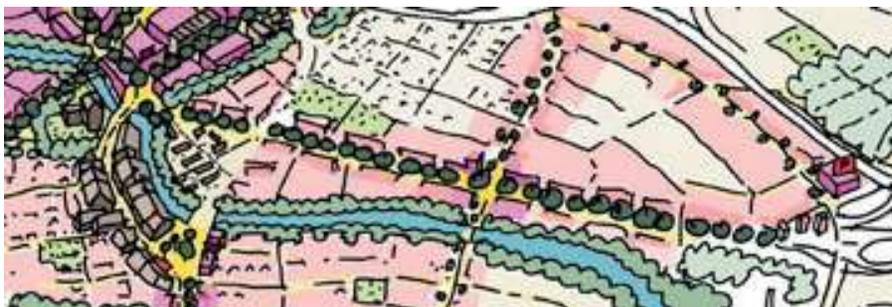
Zones aquatiques (bras de la Suze, Thielle, canal de Nidau-Büren, etc.) comme réseau vert, revitalisation, structuration du réseau pour la mobilité douce, intégration des parcs

IMAGE D'AVENIR : CENTRES-VILLES ET DE QUARTIERS ATTRACTIFS

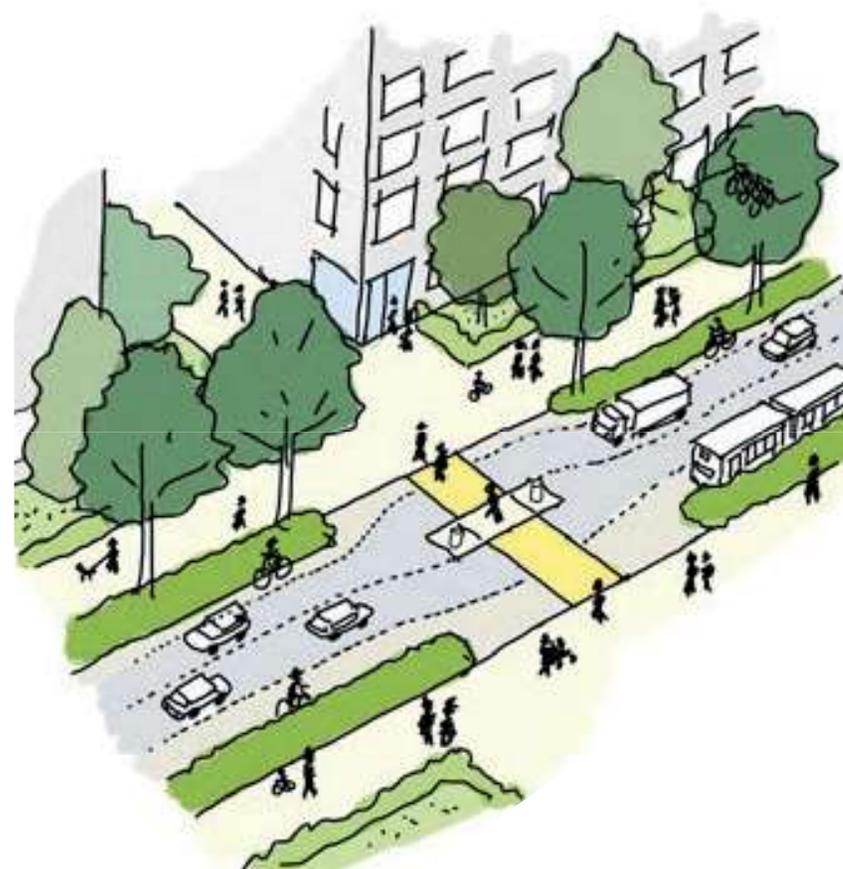


Ville de courtes distances, centres-villes et de quartiers attractifs dans toute la région : Madretsch, Boujean, Mâche, Ipsach, Port, utiliser les fréquences du trafic

IMAGE D'AVENIR : DÉVELOPPEMENT INTÉRIEUR ET ESPACES OUVERTS

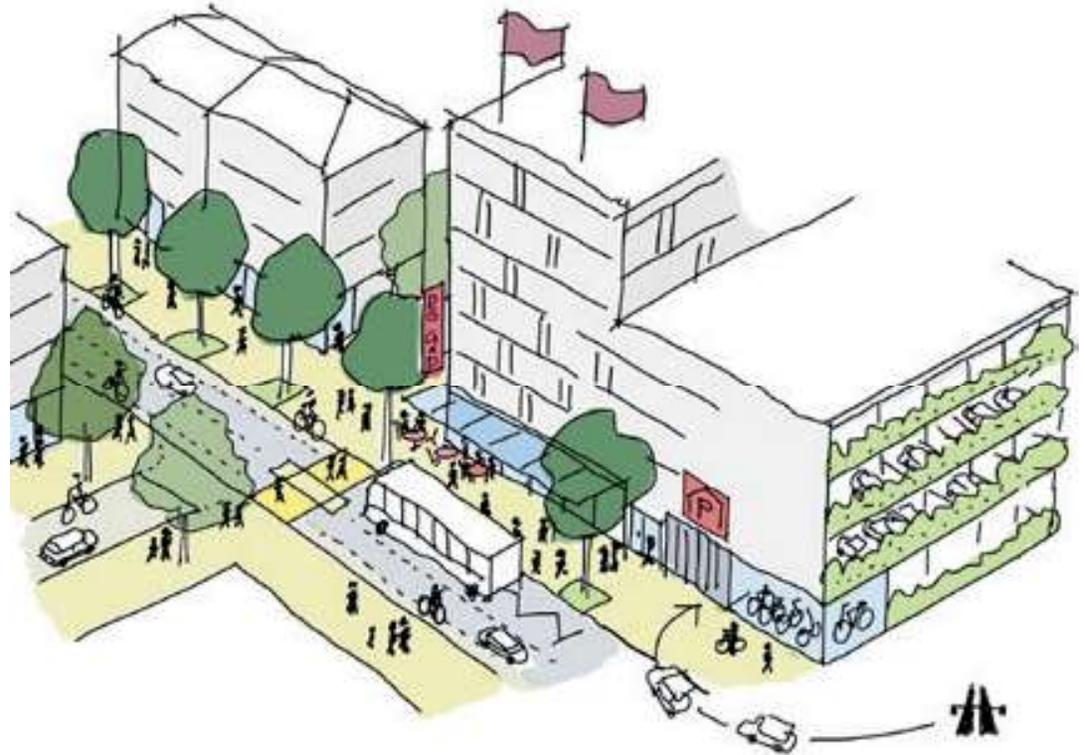
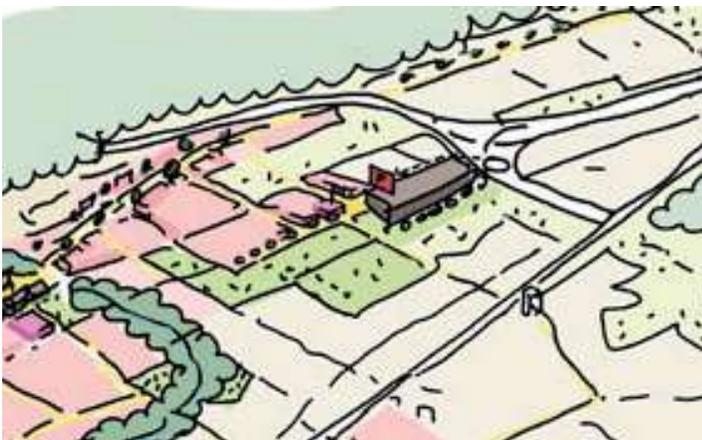
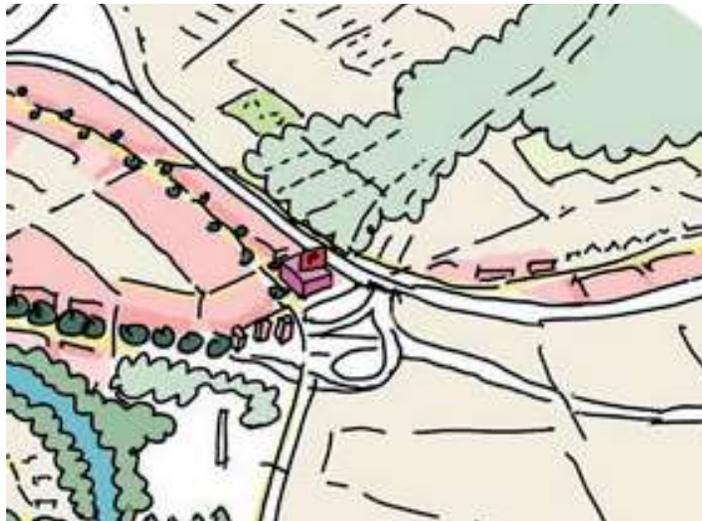


Le développement intérieur crée de nouveaux espaces naturels et ouverts



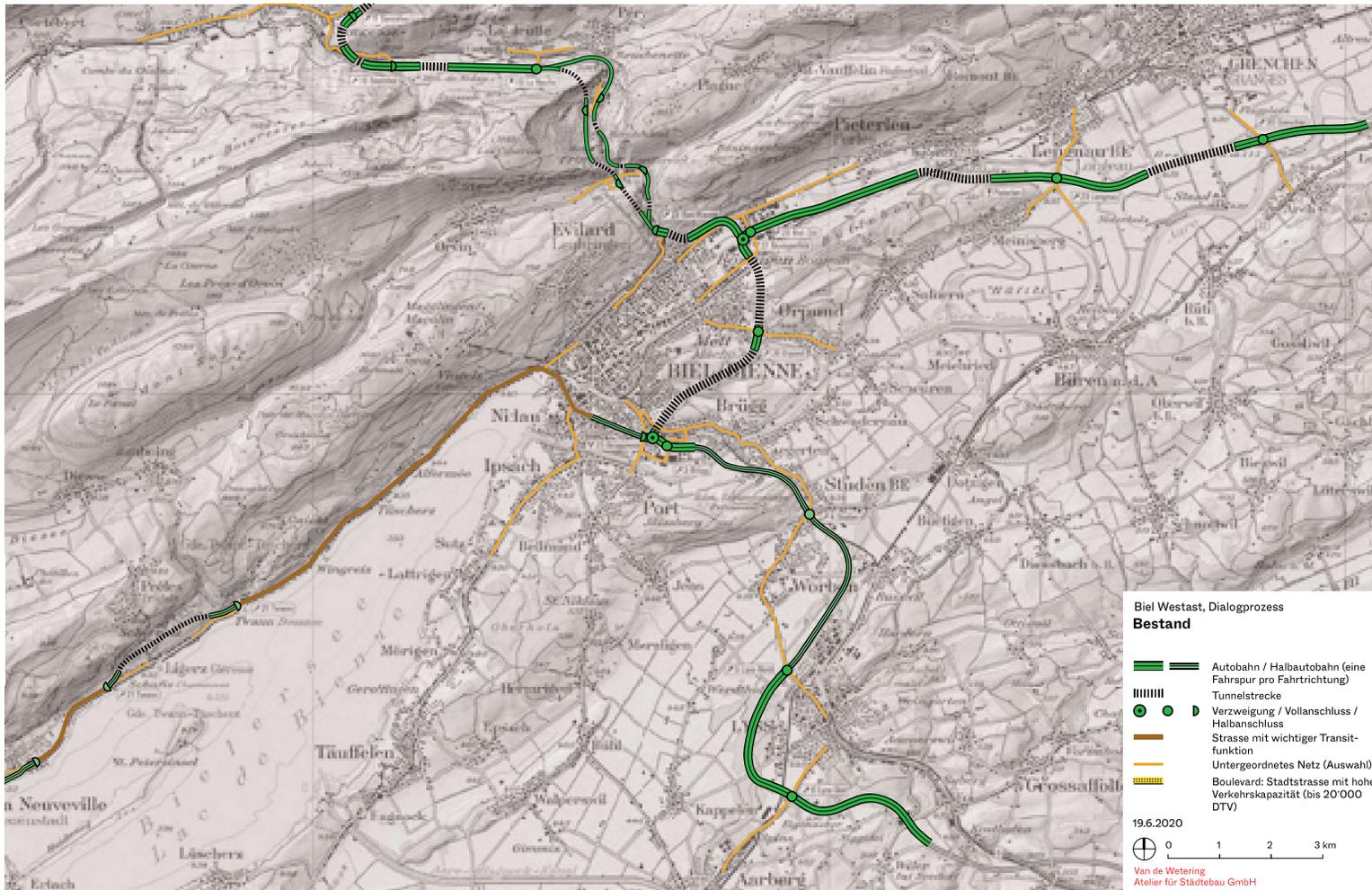
Route de Berne : route principale verte pour tous les moyens de transport, adresse de l'urbanisation.

IMAGE D'AVENIR : GARANTIR L'ACCESSIBILITÉ AU TIM



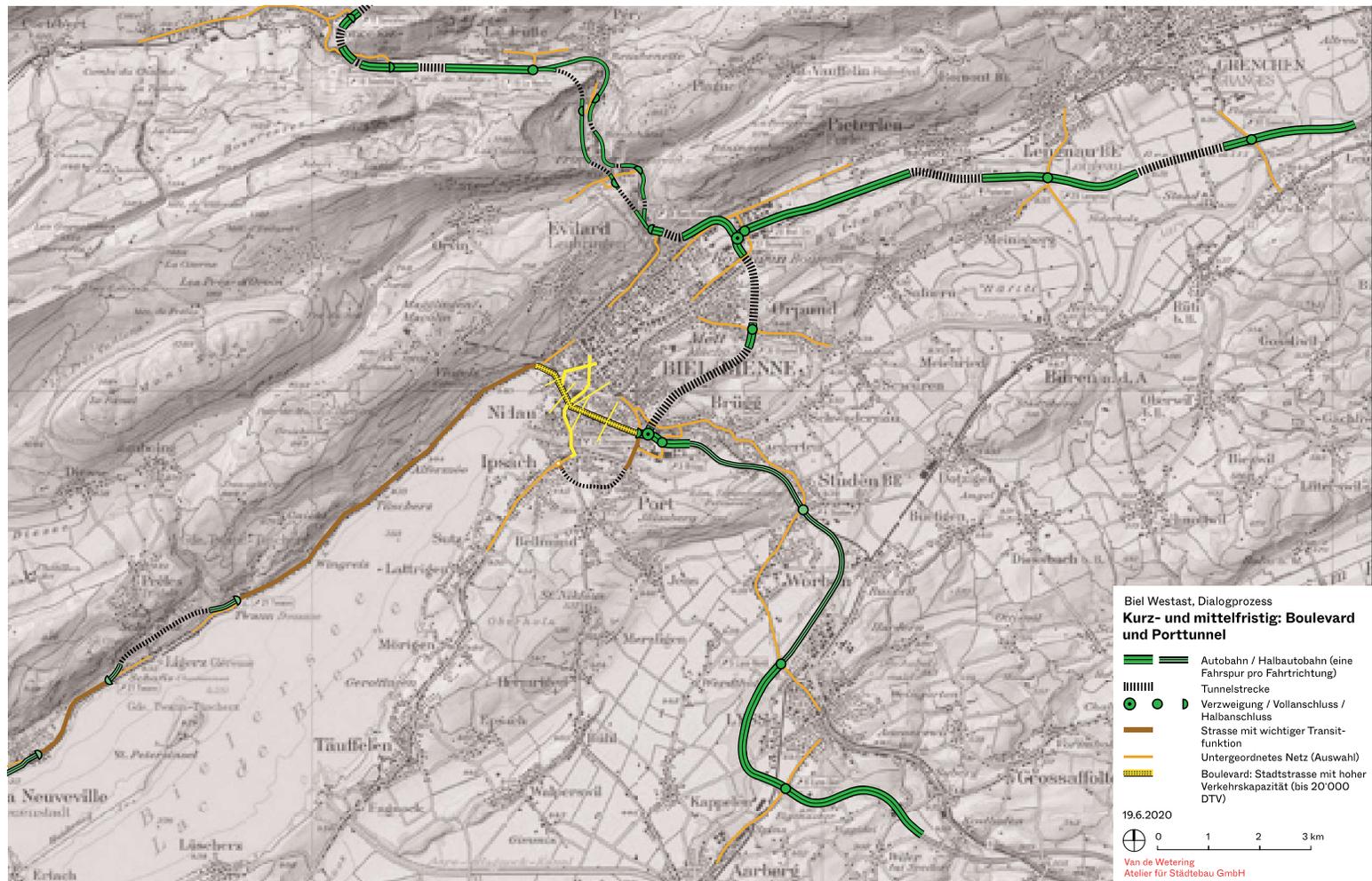
Hub de transfert dans la zone d'une liaison autoroutière, intégration dans un point de rencontre de quartier, fréquences comme valeur ajoutée ; 2 emplacements adéquats : Marais-de-Brügg / Route de Port et Tissot-Arena. En général : accent sur des solutions souterraines pour le TIM. p.ex. accès limité au parking comme impasse (utilité à examiner)

APERCU SUR PLANS DES VARIANTES

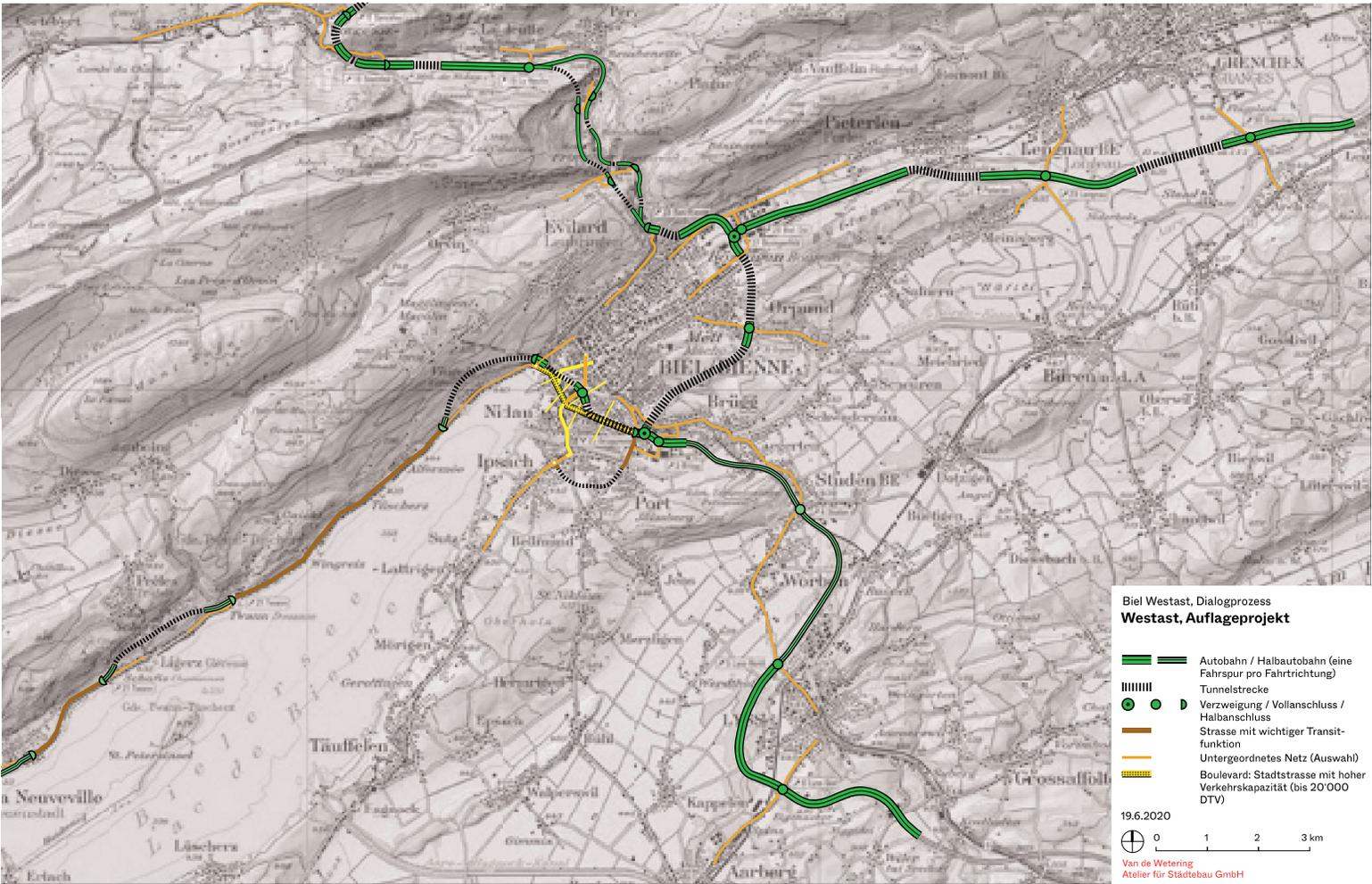


APERCU SUR PLANS DES VARIANTES

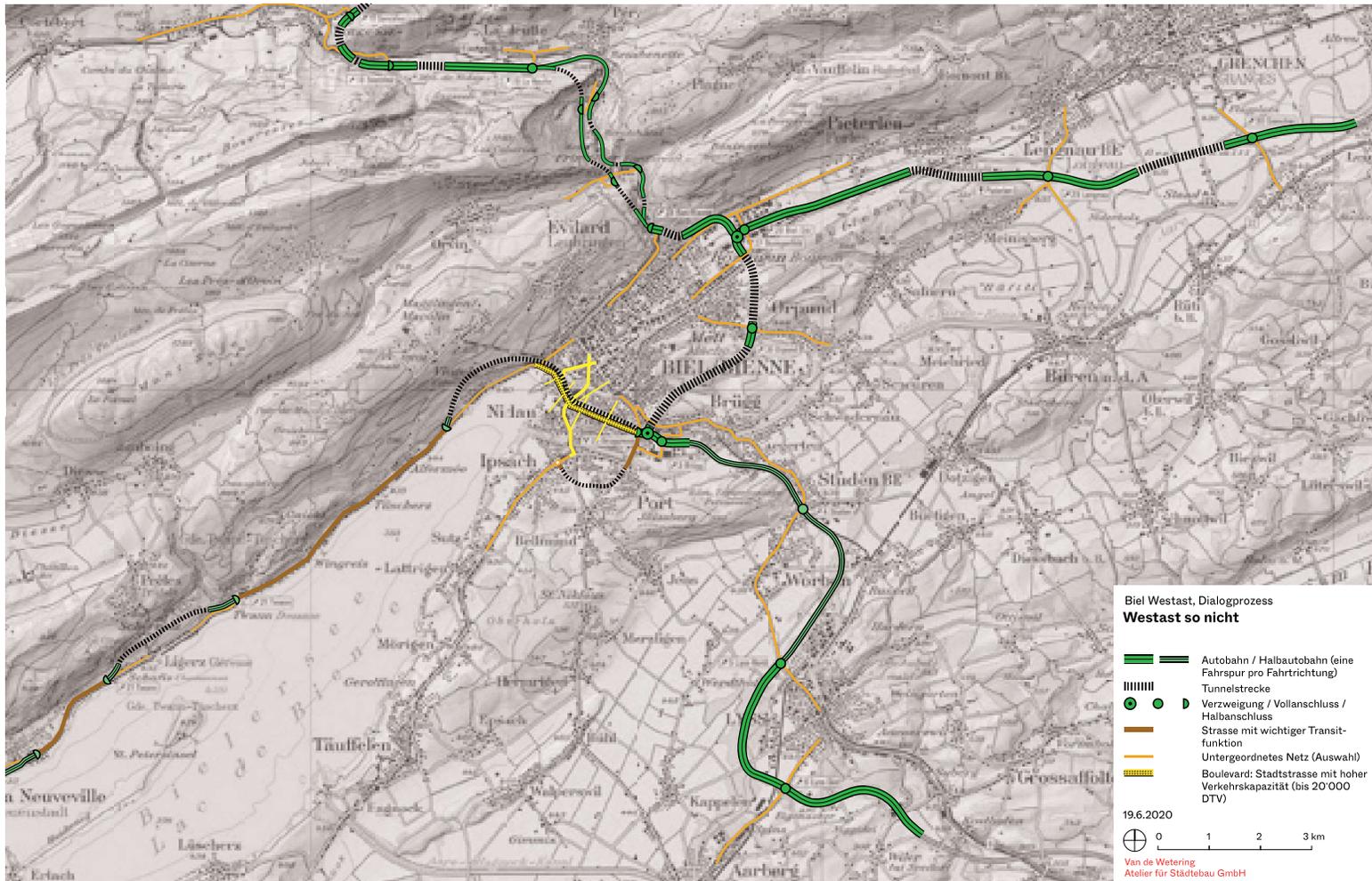
Quelle: Bundesamt für Landestopografie



Quelle: Bundesamt für Landestopografie

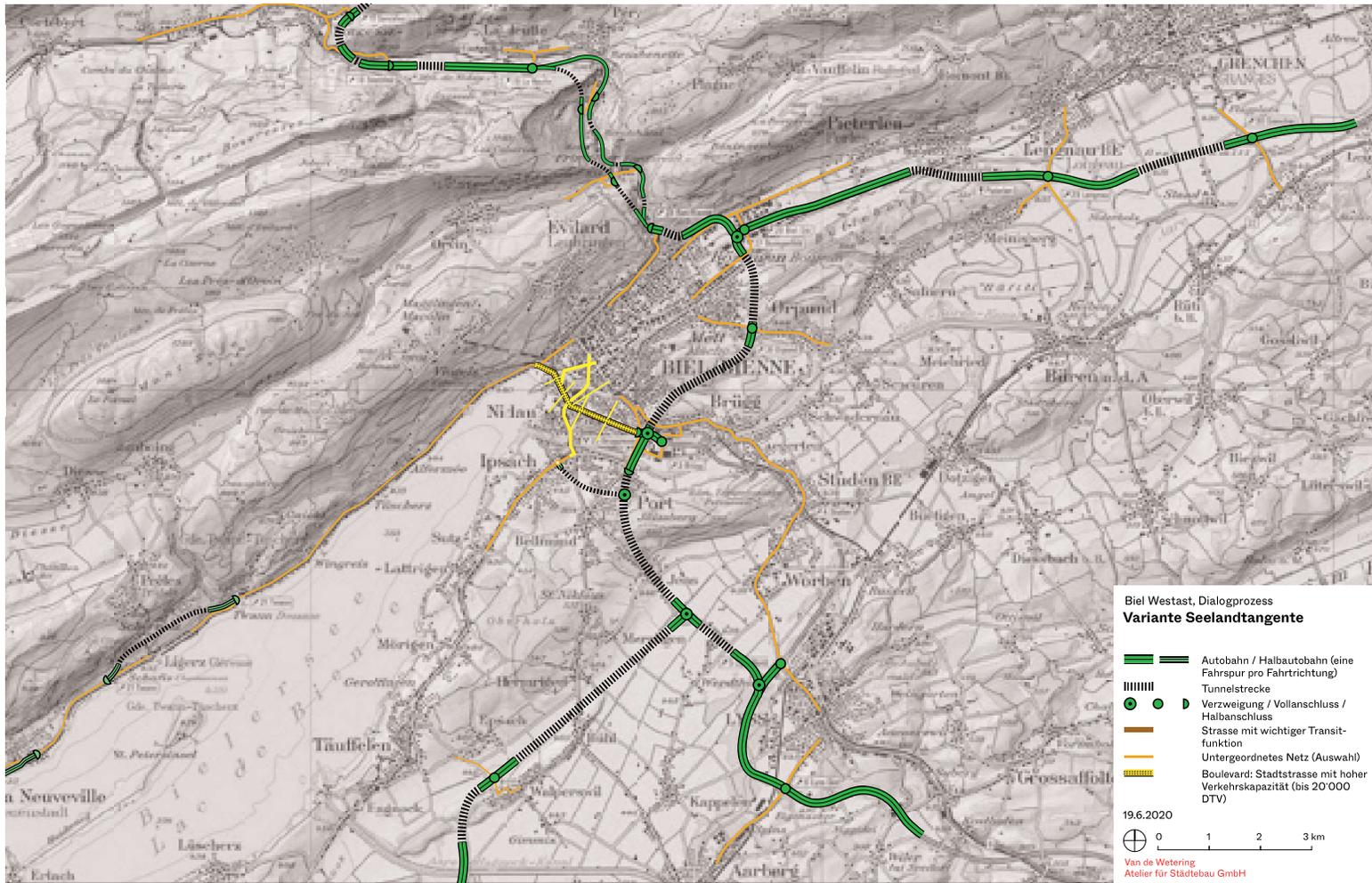


APERCU SUR PLANS DES VARIANTES



Quelle: Bundesamt für Landestopografie

APERCU SUR PLANS DES VARIANTES



Quelle: Bundesamt für Landestopografie

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Légende :

- C** Le sujet est couvert par ...
- A** Le sujet doit être abordé dans ...
- U** Le sujet n'a pas pu être discuté de manière concluante et doit être clarifié au cours des processus ultérieurs

Abréviations

- CRTU / PA Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation CRTU Bienne Seeland et projet d'agglomération (actuellement CRTU 2021 et PA 4ème génération)
- CRTU Jura bernois
- CGT Concept global pour le trafic de Nidau
- OPC AIC III Office cantonal des ponts et chaussées – arrondissement d'ingénieur en chef III (Bienne Seeland, Jura Bernois)
- MAT axe Est Mesures d'accompagnement du trafic axe Est
- CRT Conférence régionale des transports, concept TP 2035
- MD Trafic pédestre et cycliste (mobilité douce)
- TIM Trafic individuel motorisé
- TP Transports publics
- PQ Plan de quartier
- Hub Un hub signifie dans ce contexte un point de transfert central du TIM vers d'autres modes de transport tels que les TP ou la MD

Les recommandations en matière de planification ont été élaborées dans le cadre d'ateliers de l'équipe centrale et d'un groupe de travail composé de partisans et d'opposants. En mars 2020, un processus de consultation a eu lieu avec les villes de Bienne et de Nidau. Le 19 juin 2020, l'équipe centrale a adopté ces recommandations de planification annexées au rapport final et les a soumises au groupe de dialogue.

Sujets concernant tous les modes de transport et d'urbanisme

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
T1	<p>Interfaces entre le trafic et le développement urbain de Bienne et Nidau Les villes de Bienne et Nidau ont des besoins de coordination très variés (p.ex. projet de la gare de Nidau, côté sud de la gare de Bienne, etc.).</p>	<p>Plus d'échanges, également au niveau administratif</p>	<p>A : les instruments de planification CRTU / PA, plan sectoriel vélo ville de Bienne, CGT Nidau doivent être coordonnés</p>
T2	<p>Route de Berne, Rue d'Aarberg, Rue du Débarcadère L'ensemble de l'axe routier présente divers déficits d'exploitation et de conception depuis Marais-de-Brügg au rond point du Faubourg du Lac. Le trafic de transit partiellement élevé doit être réduit ou ne doit plus augmenter.</p>	<p>Un concept global doit être élaboré par AIC III, la ville de Bienne et la ville de Nidau.</p>	<p>A et U : un concept global d'exploitation et de conception (concours selon SIA) doit être élaboré pour la Route de Berne, les Rue d'Aarberg et du Débarcadère (y compris la Place Guido-Müller). Il s'agit notamment de réduire l'effet séparateur de la Route de Berne dans les Weidteilen et d'optimiser les différents nœuds de circulation pour la MD. Un concept de développement urbain doit être élaboré parallèlement pour les Weidteile. Il faut en particulier améliorer le guidage des vélos et la traversée des piétons aux nœuds Place Guido-Müller, Rue Marcelin-Chipot – Rue d'Aarberg –Docteur Schneider-Strasse. Les mesures recommandées dans les concepts CRTU / PA, plan sectoriel vélo ville de Bienne, CGT Nidau et MAT axe Est doivent être considérées et éventuellement privilégiées comme mesures immédiates. Les besoins locaux spécifiques doivent être privilégiés par rapport au trafic de transit au cours du réaménagement.</p>
T3	<p>Aménagement de la Docteur Schneider-Strasse La (future) charge du TIM entraînera davantage de conflits avec l'itinéraire cyclable principal, en particulier avec la mise en œuvre d'Agglolac.</p>	<p>Réaménagement de la Docteur Schneider-Strasse selon le planning CGT Nidau et Agglolac.</p>	<p>U : le problème de l'augmentation du trafic TIM sur l'itinéraire cyclable principal entre Nidau et Bienne doit être minimisé en éliminant le trafic de transit. La distance à pied jusqu'à la gare de Bienne permet de limiter fortement le nombre de places de stationnement disponibles (cf. le concept de mobilité Agglolac).</p>

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujets concernant tous les modes de transport et d'urbanisme

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
T4	<p>Conception de zones de circulation vieille ville de Nidau</p> <p>Le tracé des vélos est peu attrayant et dangereux à travers la vieille ville de Nidau, (pas de pistes cyclables, places de stationnement, conflits de nœuds). Le volume de trafic TIM est parfois très élevé (trafic de transit).</p> <p>Les espaces adjacents à l'axe principal sont en partie insuffisamment connectés à l'axe principal pour la MD</p>	<p>CEA AIC III du 3 mars 2020 (avec Tunnel de Port) ou selon CGT Nidau (un trafic mixte pour les vélos et le TIM est prévu sur la chaussée principale avec de larges trottoirs).</p> <p>CGT Nidau : réalisation de Stadtplatz, Mittelstrasse, Bahnhofplatz, Bibliotheksplatz</p>	<p>A : un concept d'exploitation et d'aménagement doit être développé en combinaison avec un concept de TP. Le trafic de transit doit être de plus en plus dirigé vers les transports publics. Le potentiel d'un Regiotram avec des hubs ou un moyen de transport similaire – si nécessaire en combinaison avec le tunnel de Port (selon la solution à long terme) – doit être exploité. Le tunnel de Port doit être utilisé pour prévenir le transit.</p> <p>A : les espaces adjacents doivent être intégrés dans la zone de circulation de l'axe principal et réaménagés (y compris l'augmentation du nombre de places de stationnement pour les vélos)</p>
T5	<p>Quartier de la gare Bienne (côté nord)</p> <p>Il y a des déficits opérationnels et de conception dans ce lieu central pour les TP et la MD.</p>	<p>Élaboration du projet par la ville de Bienne en tenant compte du CGT, plan sectoriel vélo ville de Bienne, CRTU / PA et des MAT</p>	<p>A : un projet d'exploitation et d'aménagement doit être développé pour la Rue de la Gare, la Place du Général-Guisan et la Place de la Gare dans le cadre d'un processus participatif.</p>
T6	<p>Quartier de la gare Bienne (côté sud)</p> <p>Le côté sud de la gare avec le nouveau campus a un potentiel de développement urbain important. L'espace ouvert avec la Madretschschüss offre, quant à lui, également un fort potentiel de mise en valeur dans cette zone.</p>	<p>Lancement d'une procédure participative par la ville de Nidau et Bienne (développement urbain)</p>	<p>A : un concept global de développement urbain doit être élaboré pour l'ensemble de la zone (cf. image d'avenir). Le potentiel de développement économique, d'éducation et de qualité de vie doit être utilisé. La proximité de la gare donne la priorité à la MD en surface.</p>

Sujets concernant tous les modes de transport et d'urbanisme

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
T7	<p>Développement de la zone de la gare de marchandises La gare de marchandises et de triage à l'est de la ville sépare les côtés nord et sud de la ville de Bienne en termes de développement urbain.</p>	<p>Une restructuration par la ville de Bienne avec les CFF est à rechercher.</p>	<p>A : un concept de restructuration doit être élaboré. Celui-ci doit montrer comment des zones partielles pourraient être prochainement utilisées à de nouvelles fins. Le développement à long terme doit être coordonné avec la solution du trafic vers la branche Ouest (idée de Hub de stationnement comme point final de l'autoroute avec le concept d'un quartier à circulation réduite).</p>
T8	<p>Aménagement des rives du lac d'Ipsach à Vigneules Il existe un potentiel considérable de valorisation des espaces naturels et de la qualité de vie dans toute la zone.</p>	<p>Concours selon SIA pour le réaménagement Près-de-la-Rive / zone littorale : élaboration d'un concept global coordonné par les communes avec des mesures immédiates</p>	<p>A : la conception architecturale du paysage doit être améliorée. Les aspects liés à la circulation (stationnement et réseau routier) doivent être optimisés pour la MD. Les points d'accès doivent être rendus attractifs pour la MD, notamment en améliorant les cours d'eau (divers bras de la Suze et la Thielle).</p>
T9	<p>Faubourg du Lac, Felseck et raccordement Pavillon-Lac L'espace vert caractérisant le paysage avec sa réserve naturelle nationale et l'allée d'arbres sont sous la pression des usages du trafic et, dans certains cas, dévalorisés (route A5, places de stationnement, chemin de fer). Le réseau de sentiers Près-de-la-Rive – Pavillon n'est pas attrayant.</p>	<p>Ville de Bienne</p>	<p>A et U : la réserve naturelle doit être intégralement préservée et étendue. L'axe nature et la zone d'expérience du Pavillon du Lac doivent être mieux reliés entre eux et les sentiers pédestres doivent être rendus plus attrayants. La liaison Lac – Pavillon (deux chemins !) devrait être reconnue comme une seule unité.</p>

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujets de la mobilité douce

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
MD1	<p>Déficits de l'infrastructure cyclable à Bienne et Nidau</p> <p>La nécessité d'agir dans le domaine de l'infrastructure cyclable a été définie de manière exhaustive par le plan sectoriel vélo de la ville de Bienne élaboré en 2020 et le CGT Nidau. La mise en œuvre de ces mesures est en cours.</p>	Réaliser CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, CGT Nidau	A : Les instruments de planification doivent être rendus obligatoires pour les autorités sous la forme d'un plan directeur municipal. Des projets phares tels que les pistes cyclables le long de Madretschschüss ou du côté sud du chemin de fer doivent être réalisés rapidement.
MD2	<p>Déficits de sécurité pour les cyclistes</p> <p>Les ronds-points sont des endroits critiques d'accident élevé. Les croisements et les fins des pistes cyclables interviennent souvent avant les carrefours, là où cela devient dangereux. Les passages pour piétons avec îlots centraux sont souvent construits au détriment de l'espace nécessaire aux cyclistes (cf. Rue de Madretsch, cyclistes comme « Fleischbremse »).</p>	Doit désormais être davantage pris en compte dans CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, CGT Nidau, MAT axe EST et les projets correspondants.	A : les priorités pour la sécurité des cyclistes en vigueur jusqu'à présent doivent être remises en question et de nouvelles doivent être appliquées (conception standard des nœuds, les besoins des piétons et des cyclistes nécessitent souvent une acquisition de terrain étendue).
MD3	<p>Passage souterrain CFF Route de Brügg et Place de la Croix</p> <p>Le passage souterrain CFF Route de Brügg et la Place de la Croix représentent un déficit de sécurité pour la MD.</p>	CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne	A : ces points dangereux peuvent être contournés et les lacunes du réseau peuvent être comblées de manière attrayante grâce à un nouveau passage souterrain des CFF auprès du Chemin de la Forge. Cette solution (plus coûteuse) doit être incluse dans le programme d'agglomération et mise en œuvre.
MD4	<p>Tracé des pistes cyclables et chemins pédestres sur la rive gauche du lac de Bienne</p> <p>Le tracé continu le long du lac (chemin de la rive) présente des lacunes ou est insuffisant.</p>	CRTU / PA, plan régional du réseau cyclable, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne	A : les pistes cyclables doivent être développées et sécurisées.

Sujets de la mobilité douce

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
MD5	Lacune de réseau axe Lyss - Bienne Diverses lacunes de réseau sur l'axe Lyss - Bienne	Mise à jour de différentes planifications : CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, CGT Nidau, OPC route nationale	A : développer et sécuriser les pistes cyclables Priorité : pendulaires
MD6	Route cantonale d'Ipsach Différentes zones à problèmes sur la route cantonale d'Ipsach	A mettre en œuvre par OPC AIC III.	A : conception insuffisante des traversées et des zones de circulation pour les vélos sur la route principale
MD7	Aarberg Aarberg : diverses pistes cyclables manquantes sur les routes cantonales	A mettre en œuvre par OPC AIC III.	
MD8	Liaison Evilard / Bienne La question de la liaison entre Evilard et Bienne n'est pas résolue pour les cyclistes.	AIC III et commune bourgeoise et ville de Bienne	A : Supprimer la route forestière comme piste cyclable et équiper la route cantonale de pistes cyclables du côté montagne
MD9	Lacune du réseau vélo Marais-de-Brügg sur la Route de Berne Début de la Route de Berne, côté nord : lacune du réseau cantonal piste cyclable côté nord à Marais-de-Brügg	A mettre en œuvre par OPC AIC III.	
MD10	Liaison cycliste de la gare de Bienne Améliorer l'accès régional à la gare de Biel/Bienne	Couvert par CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, CGT Nidau	A : l'accès depuis Nidau doit être amélioré, ainsi que des nouveaux tracés pour les vélos du côté nord des rails depuis le Champ-du-Moulin. Un nouveau passage vélo doit également être construit à la gare de Bienne.

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujets de la mobilité douce

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
MD11	Réseau cyclable le long des bras de la Suze et Thielle Le potentiel de la MD le long de la Thielle et des bras de la Suze doit être développé (les zones problématiques sont les lacunes le long de Madretschschüss ou à Hauserwehr et au croisement Rue du Débarcadère / Quai du bas).	Ville de Bienne et Nidau dans différentes planifications	A : concept global projet phare « voies d'eau à Bienne, le long de tous les bras de la Suze et Thielle » mise en réseau et aménagement écologique des voies pour la mobilité douce dans CRTU / PA, plan sectoriel vélo ville de Bienne, CGT Nidau ainsi que les plans de quartier.
MD12	Pont sur le canal Nidau-Büren Route principale de Nidau – pont sur le canal Nidau-Büren, pas assez d'espace pour les cyclistes	Requête auprès de l'OPC AIC III pour l'élargissement du pont	A : amélioration exigée en raison du danger pour le trafic vélo

Sujet TIM

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
TIM1	<p>Base de données insuffisante sur le trafic Il manque des informations sur le comportement exact du trafic pour l'évaluation des différentes mesures (p. ex. l'axe nord de Bienne)</p>	<p>Études complémentaires dans le cadre de la mesure à long terme, OPC</p>	<p>A : Détermination du comportement du trafic concernant le trafic à destination, d'origine et de transit : par exemple au moyen d'analyses des plaques d'immatriculation resp. des téléphones mobiles ou de statistiques sur les pendulaires. La base de données permettant d'évaluer la nécessité de mesures de trafic peut être améliorée en reliant les différentes statistiques.</p>
TIM2	<p>Discussion sur le comportement de mobilité Comment le trafic de transit, à destination et d'origine doit-il être géré / contrôlé ?</p>		<p>A et U : la discussion est ouverte : l'accessibilité des TIM doit être examinée, les possibilités de changement de la répartition modale doivent être examinées, le concept de hub doit être développé), cf. mesures TP</p>
TIM3	<p>Axe nord Bienne Axe nord : l'effet séparateur et la compatibilité de l'aménagement urbain de l'axe Faubourg du Lac, Pont-du-Moulin, Rue du Canal ont été dépassés, Volume de trafic et transit élevé, estimé jusqu'à 20'000 TJMO, effet séparateur vieille ville ; prochain point de comptage Faubourg du Lac environ 12'600 TJMO, vieille ville : effet séparateur par le trafic Pont-du-Moulin</p>	<p>OPC, ville de Bienne : concept de monitoring, CGT</p>	<p>A : déterminer de manière plus fiable la part du trafic de transit (y compris le trafic des poids lourds). Définir le trafic de transit, cf. no. TIM1. Poursuivre le système de poches – pas de transits, hubs de stationnement Eviter le trafic de transit resp. le faire traverser (p.ex. tunnel) Court terme : promouvoir la liaison vieille ville – Rue de Nidau avec p. ex. la zone de rencontre - optimiser en contrepartie les itinéraires alternatifs (p. ex. Route de Berne – Rue du Débarcadère – Rue d'Aarberg), empêcher le passage du trafic des poids lourds (long terme). Solution à long terme avec un trafic réduit en fonction des variantes discutées ; veiller à ce qu'aucun trafic de détournement ne soit créé au Faubourg du Lac. Intégrer dans le monitoring & controlling.</p>

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujet TIM

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
TIM4	Interdiction de transit pour les poids lourds Interdiction de transit pour les poids lourds - Faubourg du Lac, Rue du Canal → Boujean - Éventuellement Rue du Débarcadère	Confédération, canton, région, communes et associations : développer une solution. Trouver une solution pour les fournisseurs ! (08:00 – 10:00)	A : cf. no. TIM3 Solution qui est contrôlable et réalisable. Définir des itinéraires alternatifs.
TIM5	Place de l'Ours Bienne Volume de trafic très élevé à la Place de l'Ours	C par MAT axe Est	Charge admise TIM, TP
TIM6	Vigneules, Route de Neuchâtel Déficits de conception et de bruit sur la Route de Neuchâtel et état structurel inadéquat.	OFROU	A : des mesures d'assainissement à court terme sont nécessaires ; à moyen terme, il faut envisager un réaménagement afin de minimiser l'effet séparateur et la charge admise.
TIM7	Trafic de transit Allmendstrasse / Lohngasse La proportion du trafic de transit est très élevée sur ces deux routes. Le volume du TIM est élevé avec des conflits de MD (Lohngasse : trafic de détournement sur le trottoir, Allmendstrasse : chaussée principale : TIM sur une voie cyclable trop étroite, nœuds)	A à Port et OPC AIC III	A : court terme : projet de réaménagement du nœud pont de l'écluse côté Port (p. ex., vérifier le rond-point) ; empêcher le passage de la Lohngasse ; à long terme en fonction de la solution du tunnel de Port.
TIM8	Route d'Ipsach Effet séparateur élevé dû au TIM	AIC III	E : projet en cours

Sujet TIM

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
TIM9	<p>Déficits de charge admise et de conception jusqu'à Douanne L'A5 de Bienne à Douanne provoque un effet séparateur, incompatible avec l'urbanisme, et une charge admise des parties du village élevés.</p>		<p>U : discussion sur la solution à long terme branche Ouest ouverte, la discussion sur un tunnel à Douanne ne peut être évaluée à court terme dans le cadre du dialogue branche Ouest, car celui-ci ne porte pas – selon Mme Sommaruga – préjudice à la solution du contournement ouest de Bienne.</p>
TIM10	<p>Déficit dans la gestion du trafic T6 Brügg / Lyss Déficit de sécurité et capacité de trafic T6 Brügg / Lyss insuffisante, forte nuisance de l'espace naturel d'importance nationale Vieille Aar</p>		<p>U : discussion à long terme ouverte, en fonction de la discussion sur les variantes, idée d'un nouveau tracé T6 avec démantèlement partiel de la T6.</p>
TIM11	<p>Traversée d'Aarberg Traversée d'Aarberg-Bargen avec un trafic de poids lourds et de transit important</p>		<p>Volume de trafic élevé, cf. rapport Kontextplan U : discussion sur la solution à long terme branche Ouest ouverte, en fonction de la discussion sur les variantes (possibilité de délestage notamment uniquement par contournement sud)</p>

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujet TP

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
TP1	Déterminer le potentiel des TP Les différentes mesures suivantes (TP3, TP7 à) sont supposées avoir un potentiel considérable pour les TP. Afin de mieux estimer ce potentiel, il est nécessaire de comparer les temps de trajet des TP avec ceux des TIM et d'obtenir des informations plus précises sur les destinations et les origines pour l'ensemble de la région.	Étude CRT U et A : CRT, CRTU et PA	A : étude visant à identifier les mesures de promotion des TP / de la MD : les comparaisons des temps de trajet des TP et des TIM ou de la MD sont peu connues. Le potentiel de réduction du nombre des changements (p.ex. La Neuveville – Bienne Boujean – industrie) est souvent un facteur décisif dans le choix du moyen de transport. L'identification des lieux de destination et d'origine est cruciale.
TP2	Mobilité de l'avenir Le comportement futur en matière de mobilité dans la région peut changer rapidement en raison de l'évolution des habitudes (p. ex. home office), des nouveaux modes de transport et des nouvelles offres. Des projets d'infrastructure coûteux doivent faire l'objet d'un examen critique dans ce contexte.	U : association Bienne-Seeland, dans le cadre d'un PA	A et U : étude spécifique de la région Bienne avec des possibilités pour un concept d'avenir de nouvelle mobilité, micro-mobilité, intermodalité, stationnement, mobilité en tant que service, préférence pour les véhicules à plusieurs passagers

Sujet TIM

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
TP3	<p>Intermodalité, mobilité combinée La mobilité combinée permet d'utiliser les moyens de transport les plus efficaces dans le centre ville, en fonction des conditions locales. Dans le centre ville, par exemple, les besoins en espace sont un critère important auquel les TP peuvent répondre le plus efficacement possible. Les points de transfert des TIM vers les TP / la MD doivent donc être situés à des points d'accès périphériques adéquats, où il y a également une forte densité de TIM.</p>	<p>U : concept intermodalité Étude seeland-biel-bienne</p>	<p>A : un concept « mobilité combinée » doit être développé (région-s !). L'efficacité de Park + Ride et de hubs à des endroits potentiels tels que p.ex. la gare de Studen et Mâche, Marais-de-Brügg A5, connexion Regiotram aux hubs : Champs-de-Boujean A5 et zone Nidau/Ipsach, sortie Orpond A5 doit être examinée. Les HUB's ne peuvent fonctionner qu'avec des mesures spécifiques à destination du TIM (push and pull),</p>
TP4	<p>Stationnement TIM L'utilisation des TIM et notamment de leurs stationnements nécessitent beaucoup d'espace par rapport aux TP. Les zones de circulation dans les centres villes sont également de plus en plus en concurrence avec les moyens de transport plus efficaces en termes d'espace que sont la MD et les TP. Le stationnement devrait donc être coordonné plus étroitement avec l'urbanisme → optimiser l'attribution de l'espace.</p>	<p>U et A Nidau et Bienne : nécessité d'un concept de stationnement des villes</p>	<p>U et A : coordonner le stationnement avec le développement urbain : coordonner l'offre de places de parking, moins de places de stationnement à découvert, ouvertes car elles sont inefficaces en termes de développement urbain</p>

RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS

Sujet TP

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
TP5	Hub de changement TIM-TP Construire une jonction TIM près de l'endroit le mieux connecté en transports public (gare de Bienne)		U : à discuter davantage avec les variantes et concept de hub, TP3
TP6	Influence sur le comportement de mobilité Les volumes de trafic élevés se concentrent aux heures de pointe le matin et le soir. Le taux d'occupation moyen d'une voiture est également très faible, avec 1,1 passager.	Étude de potentiel de l'influence sur le comportement de mobilité	A : les mesures de gestion de la mobilité ont permis d'interrompre les pics de pointe et de mieux utiliser l'infrastructure existante. Des mesures telles que la préférence accordée aux véhicules à plusieurs passagers, le travail à domicile, les différents modèles de temps de travail, l'entrée à l'école (p. ex. le gymnase), le mobility pricing, etc. devraient être examinées.
TP7	Nord du lac de Bienne Connexion plateau, Gléresse à Douanne (CFF) Faible utilisation des transports publics Jura Bernois → mauvaise desserte des TP	A : CRT	A : un bon service doit être garanti même après la mise en service du tunnel CFF de Gléresse. A et U : développer davantage les TP en périphérie, rendre les hubs de correspondance plus attractifs. Hubs dans les lieux plus périphériques moins attractifs/inadaptés, cf. TP3
TP8	Ligne tangentielle CFF/BLS Jura-Berne Absence de ligne tangentielle CFF/BLS Jura-Berne (Moutier, resp. de Saint-Imier / Sonceboz sans changement de train en direction de Berne)	A et U : CRTU / PA, plan sectoriel des TP de la ville de Bienne, CGT Nidau et CRT : étude à préparer	A : nouveau concept de TP avec un nouvel arrêt dans la zone du centre de maintenance des CFF jusqu'à Brügg (la ligne tangentielle est physiquement opérationnelle, il manque un arrêt). Idée pour mesure à long terme : nouvel arrêt d'importance régionale, par exemple à Bienne au centre de maintenance ou à la gare de Brügg. Connexion compétitive Jura-Brügg-Berne/ éventuellement Thoun avec le TIM. Également liaison optimale avec le nouveau centre hospitalier Brügg, examiner les variantes telles que possibilité Taubenloch directement en direction sud.

Sujet TIM

No.	Problématique	Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification	Recommandations, précisions équipe centrale
TP9	Nouvel arrêt de train à Champs-de-Boujean pour Delle-Bienne Champs-de-Boujean : stop/Re de Delle / (ouvriers horlogers BEDU)	A : CRT	A : potentiel et augmentation de l'attractivité pour les TP, cf. aussi TP1.
TP10	Sud du lac de Bienne Le potentiel des transports publics ne semble pas être exploité.	U, A : étude dans le cadre de CRTU / PA, CGT Nidau	U et A : une étude complémentaire sur le potentiel d'une ligne diamétrale Anet – Bienne – Champs-de-Boujean et le mode de transport (Regiotram ou moyen de transport comparable au bus) est nécessaire. La combinaison avec un éventuel tunnel de Port doit être incorporée.
TP11	Bus Mâche Le bus pour Mâche atteint souvent la limite de sa capacité aux heures de pointe.		Est couvert à court terme par la CRT, resp. à couvrir par l'étude Regiotram (cf. TP10)
TP12	Raccordement au centre hospitalier de Bienne Capacité et problèmes d'accès au centre hospitalier de Bienne		C : pas de solution à court terme, mais ne sera plus nécessaire avec le nouveau site du centre hospitalier de Bienne
TP13	Nidau, raccordement à la zone de développement Mikron Nidau, développement de la zone industrielle Mikron / zone de travail	A couvrir par la ville de Nidau avec le développement du site	A : la traversée de la MD de Mikron à la gare de Beunden doit être améliorée.

PLANNING DE MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS À PARTIR DE 2021

0	Retrait du projet officiel de mise à l'enquête « contournement ouest Bienne », décision de poursuivre l'élaboration du tunnel de Port		
1	Définir l'organisation du projet et le concept de participation pour le contrôle global du processus (commission maîtresse de suivi, coordinateur du projet, gestions du projet, participation, clarification et révision du planning de mise en œuvre par le groupe de pilotage)		
2	Financement et validations des crédits (Confédération / programme d'agglomération / canton / région / communes / tiers comme par exemple TP, personnes privées)		
3	Élaborer et adopter un programme de travail et de planification		
Solutions à court et moyen termes		Solution à long terme	
Mesures immédiates		Solutions à moyen terme	
4	Monitoring et controlling global Développer et introduire un suivi et un contrôle global et systématique, y compris l'évaluation de l'impact des mesures réalisées.	8	Weidteile et concept de trafic, d'exploitation et d'aménagement (CTEA) pour la route Marais-de-Brügg – Faubourg du Lac Concepts coordonnés « développement urbain du quartier Weidteile » et « réhabilitation de la liaison routière Marais-de-Brügg – Route de Berne – Place Guido Müller – Rue du Débarcadère – Faubourg du Lac – Rusel » Lancer le processus du projet (concours d'idées avec des mandats d'études subséquents) Zone entre gare et lac ainsi que zone Weidteile : planification d'un plan de quartier et mise en œuvre subséquente Route : Avant-projets (3-4 sous-projets), suivi de la participation, projets de mise à l'enquête, mise en œuvre
5	Vérifier ou collecter les données de base <ul style="list-style-type: none"> • TI, TD, TO, TT, trafic de transit • Répartition modale (y compris vélo / e-bike) • Nature des trajets (travail, shopping, loisirs / culture / sport / ...) • Comparaison des temps de trajets • etc. 	9	Concept global de mobilité rive sud et tunnel de Port <ul style="list-style-type: none"> • Expansion des transports publics • Planification d'un hub • Autres mesures • etc.
6	Recommandations de planification (Inputs à la planification des autorités en cours) <ul style="list-style-type: none"> • Développement urbain / concernant tous les moyens de transport 09 Inputs • Mobilité douce 12 Inputs • TIM 11 Inputs • TP 13 Inputs <ul style="list-style-type: none"> • Définir les priorités • Intégrer les recommandations et inputs dans les planifications et projets en cours ainsi que dans les plans directeurs et les remettre aux autorités responsables 	10	Tunnel de Port <ul style="list-style-type: none"> • Lever la suspension de la procédure de mise à l'enquête pour le tunnel de Port • Décision sur la poursuite de l'élaboration • Approbation et mise en œuvre du tunnel de Port
7	Stratégie «développement urbain et mobilité» et levée d'interdiction d'expropriation (Développement urbain, urbanisme, stratégie globale de mobilité / gestion de la mobilité, du trafic, de l'environnement, du développement régional, etc.)	11	Suppression de la lacune dans le réseau routier national Définir les études de faisabilité : <ul style="list-style-type: none"> • Coordination de l'habitat et du trafic • Aspects de la planification du trafic comme <ul style="list-style-type: none"> > la gestion des tracés et effets de délestage > les connexions / accessibilité de la zone centrale, des poches et des hubs > les aspects opérationnels et de trafic, notamment aux jonctions entre les routes nationales et le réseau de base • Géologie • Environnement • etc. Conclusions des études de faisabilité, en tenant compte des résultats des solutions à court et moyen termes et de l'impact de l'axe Est (analyse des besoins, monitoring et controlling). Détermination de la suite de la procédure

PROPOSITION POUR LE PLANNING DU PROJET

Organisation du projet																																									
0	Retrait du projet officiel de mise à l'enquête « contournement ouest Bienne », décision de poursuivre l'élaboration du tunnel de Port																																								
1	Définir l'organisation du projet, la participation et révision du planning de mise en œuvre																																								
2	Financement																																								
Bases																																									
3	Élaborer et adopter un programme de travail et planification																																								
4	Monitoring et controlling global (urbanisme, trafic, planification)																																								
5	Vérification ou collecte des données de base																																								
6	Recommandations de planification (annexe A2 rapport final)																																								
Urbanisme et trafic																																									
Phase 1 solutions à court terme selon les recommandations																																									
7	Réaliser les mesures immédiates du point 6 Stratégie développement urbain et mobilité. Levée d'interdiction d'expropriation, nouvelles bases de planification (ZPO) mise en oeuvre du développement urbain																																								
	<table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>Faisabilité</td> <td>Avant-projet</td> <td>Projet</td> <td>Projet d'exécution</td> <td>Réalisation</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Étude</td> <td>Réalisation</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Études conceptuelles</td> <td>Travaux de planification</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Concours</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	A	Faisabilité	Avant-projet	Projet	Projet d'exécution	Réalisation	B		Étude	Réalisation						Études conceptuelles	Travaux de planification						Concours																	
A	Faisabilité	Avant-projet	Projet	Projet d'exécution	Réalisation	B																																			
	Étude	Réalisation																																							
	Études conceptuelles	Travaux de planification																																							
	Concours																																								
Phase 2 solutions à long terme selon les recommandations																																									
8	CTEA et zones Weidteille, zone Gare / Lac et autres																																								
9	Rive sud et tunnel de Port, concept global de mobilité																																								
10	Tunnel de Port																																								
	<table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>Faisabilité</td> <td>Avant-projet</td> <td>Projet</td> <td>Projet d'exécution</td> <td>Réalisation</td> <td>B</td> <td>Projet d'exécution</td> <td>Réalisation</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Concours</td> <td>Avant-projet</td> <td>Projet</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Projet d'exécution</td> <td>Réalisation</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Étude</td> <td>Avant-projet</td> <td>Projet</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Projet d'exécution</td> <td>Réalisation</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>Approbation des plans</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	A	Faisabilité	Avant-projet	Projet	Projet d'exécution	Réalisation	B	Projet d'exécution	Réalisation	C		Concours	Avant-projet	Projet				Projet d'exécution	Réalisation			Étude	Avant-projet	Projet				Projet d'exécution	Réalisation				Approbation des plans							
A	Faisabilité	Avant-projet	Projet	Projet d'exécution	Réalisation	B	Projet d'exécution	Réalisation	C																																
	Concours	Avant-projet	Projet				Projet d'exécution	Réalisation																																	
	Étude	Avant-projet	Projet				Projet d'exécution	Réalisation																																	
		Approbation des plans																																							
Phase 3 solutions à long terme selon les recommandations																																									
11	Suppression de la lacune dans le réseau routier national																																								
	<table border="1"> <tr> <td>A</td> <td>Faisabilité</td> <td>Avant-projet</td> <td>Projet</td> <td>Projet d'exécution</td> <td>Réalisation</td> <td>C</td> <td>Projet d'exécution</td> <td>Réalisation</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Étude des variantes</td> <td></td> <td>Faisabilité</td> <td>Avant-projet</td> <td></td> <td></td> <td>Projet d'exécution</td> <td>Réalisation</td> </tr> </table>	A	Faisabilité	Avant-projet	Projet	Projet d'exécution	Réalisation	C	Projet d'exécution	Réalisation		Étude des variantes		Faisabilité	Avant-projet			Projet d'exécution	Réalisation																						
A	Faisabilité	Avant-projet	Projet	Projet d'exécution	Réalisation	C	Projet d'exécution	Réalisation																																	
	Étude des variantes		Faisabilité	Avant-projet			Projet d'exécution	Réalisation																																	
	Évaluation par le groupe de pilotage, conclusion, recommandations aux autorités Finalisation de la phase réalisée, monitoring, approbation de la phase suivante En se basant sur la phase précédente, échelonnement																																								

INTERVENANTS DANS LE PROCESSUS DE DIALOGUE

ORGANISATIONS OPPOSÉES À LA BRANCHE OUEST

Organisation	Nom	Prénom
PATRIMOINE BERNOIS	Mentha	Luc
	Preiswerk	Catherine
	Thalmann	Ivo*
MOBILITÉ PIÉTONNE CANTON DE BERNE	Zryd	Andrea
GI « PREND SOIN DE LA VILLE »**	Neuhaus	Gabriela
	Wild	Ruedi
	Zimmermann	Jacqueline
COMITÉ « BIEL NOTRE AMOUR »	Meier	Mélanie*
	Hédiguer	Maurice
	Ünal	Claudia
COMITÉ « AXE OUEST, PAS COMME ÇA ! »	Duttweiler	Catherine*
	Loderer	Benedikt
	Vogt	Beatrice
CI QUALITÉ DE VIE BIEL/BIENNE	Helbling-Giss	Beatrice**
	Rossel	Denis
PRO NATURA SEELAND	Arnold	Niels
	Stocker	Julien
PRO VELO BIEL/BIENNE-SEELAND-JURA BERNOIS	König	André*
	Rutishauser	Matthias
	Schlegel	Hanspeter

Organisation	Nom	Prénom
FONDATION SUISSE POUR LA PROTECTION ET L'AMÉNAGEMENT DU PAYSAGE	Grossenbacher	Franziska
	Rodewald	Raimund
ATE BERNE	Epper	Bettina
	Scheuss	Urs*
	Zumbühl	Benjamin
ASSOCIATION « BIENNE DEBOUT ! »	Fuhrmann	Sarah
	Kronenberg	Sabine
ASSOCIATION « GROUPE S »	Briechle	Dennis
	Steinmann	Alfred
RÉSEAU LAC DE BIENNE	Jakob	Adrian
WWF BERNE	Trachsel	Martin

INTERVENANTS DANS LE PROCESSUS DE DIALOGUE

ORGANISATIONS PARTISANES DE LA BRANCHE OUEST

Organisation	Nom	Prénom
ACS BERNE, SECTION BERNE **	Schneider	Sandra
GROUPE DE TRAVAIL « BRANCHE OUEST DE L'A5 »	Bachmann	Christian **
	Placi	Luca*
	Wiederkehr	Martin
PME BERNOISES	Erb	Christoph
	Stebler	Miriam
UCI BERNE	Guggisberg	Lars
	Haas	Adrian
	Wendling	Cecile*
COMITÉ « AXE OUEST A5, MAINTENANT OU JAMAIS »	Conconi	Sandro
	Gurtner	Roland*/**
COMITÉ «PRO A5-BRANCHE OUEST»	Gebel	Matthias
	Moser	Peter
TCS SECTION BIENNE-SEELAND	Bohnenblust	Peter*
	Bucher	Jean Christian
CHAMBRE ÉCONOMIQUE BIENNE-SEELAND	Hürsch	Gilbert*
	Roch	Andrea

AUTORITÉS

Organisation	Nom	Prénom
COMMUNE DE BRÜGG	Meichtry	Marc
COMMUNE D'IPSACH	Firer	Leslie
	Stöckenius	Susanne
COMMUNE DE PORT	Knuchel	Roland
	Mühlethaler	Beat
COMMUNE DE DOUANNE-DAUCHER	Bohnenblust	Margrit
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES TRANSPORTS	Berz	Thomas*
	Gerber	Bernhard
BIENNE-SEELAND-JURA BERNOIS	Räber	Jürg
	Thomas	Ralph
	Fehr	Erich*
VILLE DE BIEL/BIENNE	Schwickert	Barbara*
	Hess	Sandra*
VILLE DE NIDAU	Messerli	Philippe*
	Deckert	Madeleine
ASSOCIATION SEELAND.BIEL/BIENNE	Hegg	Andreas

* Membres de l'équipe centrale

** N'approuvent pas le rapport final

INTERVENANTS DANS LE PROCESSUS DE DIALOGUE

GESTION DE PROJET & EXPERTS

Hans Werder	PRÉSIDENT
Han van de Wetering	EXPERT URBANISME
Fritz Kobi	EXPERT TRANSPORTS

à partir d'août 2019 :

Hansjörg Ryser, FR & Partner	Secrétariat, modération, expert participation
Andreas Schneider, F+W Communications GmbH	Secrétariat, communication

jusqu'à juillet 2019 :

Jürg Abbühl, Infrakom AG	Secrétariat
------------------------------------	-------------

NOMBRE TOTAL DE RÉUNIONS TENUES

GROUPE DE DIALOGUE :	8
ÉQUIPE CENTRALE :	19