

# Aperçu des recommandations Processus de dialogue

*Situation au 15.12.2023*





# Contenu

Rétrospective.....	3
Espace Biel/Bienne.Nidau .....	4
L'aménagement du territoire et la planification du trafic sont des tâches communes.....	5
RECOMMANDATIONS POUR DES MESURES À COURT ET MOYEN TERME.....	6
RECOMMANDATIONS POUR UNE SOLUTION À LONG TERME.....	16
RECOMMANDATIONS POUR LE PROCESSUS ET SON FINANCEMENT .....	18
RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS .....	21

## Rétrospective

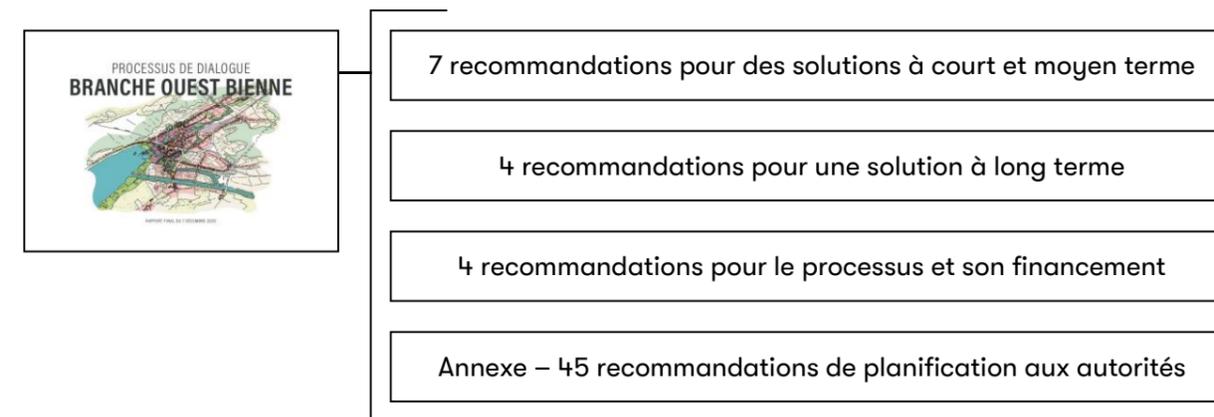
La conclusion du processus de dialogue a mis fin à une controverse de longue date concernant la planification autoroutière de Bienne et ses environs. Le projet « A5 contournement ouest de Bienne » a été abandonné, bien que le groupe de dialogue ait recommandé de remédier à long terme à la lacune dans le réseau comme option stratégique. Le groupe de dialogue énumère par ailleurs dans son rapport final toute une série de mesures à court, moyen et long terme. Dans le cadre de l'organisation faitière du projet **Espace Biel/Bienne.Nidau**, active depuis début 2021, ces recommandations sont traitées, approfondies et discutées jusqu'à mi-2025. Les résultats seront ensuite transmis aux services compétents de la Confédération, du canton, de la région et des communes avec les recommandations pour la poursuite du travail et la mise en œuvre.

- **AVANT 2017** La liaison de l'A5 entre Bienne Est et Bienne Ouest, telle qu'elle a été décidée dans l'arrêté du Conseil fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales, était le résultat d'une planification de plusieurs années. Avec la réalisation de l'A5 entre Luterbach (SO) et Yverdon, qui a progressé au fil du temps, le contournement ouest est resté la dernière lacune du réseau dans la région de Biel/Bienne. Le projet de contournement ouest de l'A5 comprenait la branche Ouest elle-même avec la jonction complète de Bienne Centre et la demi-jonction du Faubourg du Lac, le tunnel de Vigneules avec la demi-jonction de Rusel ainsi que le tunnel de Port.
- **2017** Environ 600 oppositions ont été déposées contre le projet de contournement ouest de l'A5 dans le cadre de la mise à l'enquête publique. Plusieurs comités d'opposants se sont alors formés pour lutter contre le contournement ouest. L'opposition était surtout dirigée contre les raccordements centraux de Bienne Centre et de Bienne Faubourg du Lac. Les demandes d'examen et de développement d'alternatives avec une plus grande implication de la population se sont renforcées.
- **2018** Après différentes manifestations et diverses interventions politiques, tant au niveau du canton que de la ville de Biel/Bienne, les autorités ont décidé fin 2018 qu'une solution ne pouvait être trouvée qu'en discutant avec toutes les personnes concernées dans le cadre d'un processus transparent et participatif.
- **2019** Le canton a mis en place début 2019 un groupe de dialogue composé de partisans et d'opposants au projet de contournement ouest de l'A5, afin de trouver des solutions à la controverse

entourant la branche Ouest. Le groupe de dialogue était dirigé par l'ancien secrétaire général du DETEC, Monsieur Hans Werder.

- **2020** Fin 2020, le groupe de dialogue a remis aux autorités le rapport final contenant les conclusions et les recommandations. Les recommandations ont été soutenues par la grande majorité des personnes et des organisations ayant participé au processus de dialogue. Le rapport final regroupe les conclusions sur la situation actuelle et les nécessités d'agir, les recommandations pour des solutions à court, moyen et long terme ainsi que sur le processus et le financement.
- **2021** La délégation des autorités a suivi les recommandations du groupe de dialogue. Sur demande du canton, le DETEC a abandonné le projet d'exécution du contournement ouest de l'A5. Le groupe de dialogue a été dissous. La recommandation d'une nouvelle organisation faitière de projet a été mise en œuvre avec la création d'Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) au début de 2021. Un groupe de réflexion, composé de représentants des organisations impliquées dans le processus de dialogue, a également été mis en place ; il est régulièrement informé des activités d'EBBN et impliqué dans les questions importantes. Le « Forum EBBN » a remplacé le groupe de réflexion au début de l'année 2023.

Il en est résulté un large éventail de recommandations dans le cadre du rapport final du processus de dialogue, à la disposition des autorités et de l'Espace Biel/Bienne.Nidau au début de l'année 2021. Le rapport final comprend, en plus de sept constats sur la situation, 15 recommandations sur des solutions à court et moyen terme, sur des solutions à long terme ainsi que sur le processus et le financement. 45 recommandations de planification à l'attention des autorités ont également été formulées en annexe.



Selon les recommandations, le projet de contournement ouest de l'A5 doit notamment être abandonné, à l'exception du tunnel de Port. Des mesures à court et moyen terme dans les domaines de la circulation routière, pédestre et cycliste ainsi que des transports publics (TP) doivent en revanche être examinées et mises en œuvre. Une solution à long terme doit rester une option stratégique. Le groupe de dialogue a recommandé aux autorités de concrétiser cette option stratégique. Dans ce cadre, les recommandations incluent également la mise en place d'une nouvelle organisation pour le développement futur de l'espace et du trafic.

# Espace Biel/Bienne.Nidau

L'organisation faitière du projet Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) a été créée début 2021 sur la base des recommandations issues du processus de dialogue. EBBN est composée de représentants de l'Office cantonal des ponts et chaussées, de la région de planification seeland.biel/bienne, des villes de Biel/Bienne et Nidau ainsi que des communes de Brugg, Ipsach et Port.



EBBN a pour objectif de coordonner, suite à la suppression du contournement ouest de l'A5, les activités de trafic et d'aménagement du territoire dans la région de Biel/Bienne entre les acteurs cantonaux, régionaux et communaux. Les questions territoriales et de trafic d'ordre supérieur nécessitant une coordination importante sont à traiter dans ce cadre en suivant les recommandations du rapport final et en préparant les bases pour les décisions d'orientation correspondantes.

D'entente entre les partenaires de l'EBBN, les priorités de travail suivantes, qui ont été définies, doivent être développées et coordonnées dans le cadre de cette organisation faitière du projet :

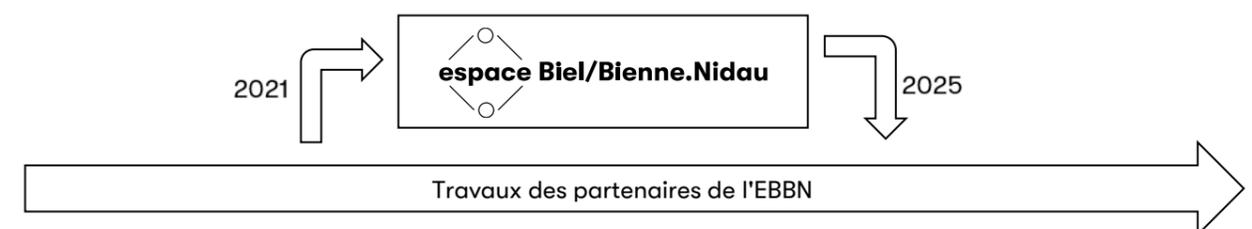
**ELABORATION DES BASES ESPACE & TRAFIC** Pour les questions et les planifications globales d'EBBN, le besoin de bases globales en matière de trafic et d'espace a été reconnu et complété en fonction des planifications futures. L'image d'avenir élaborée dans le cadre du processus de dialogue avec la population a notamment été prise en compte et développée. Des informations sur les relations de trafic globales (trafic de destination, d'origine et de transit) dans la région de Biel/Bienne ont également été saisies et traitées pour les questions à venir.

**MONITORING & CONTROLLING DU TRAFIC** Dans le cadre du développement futur de la mobilité, un concept de monitoring et de controlling du trafic doit être développé sur la base du monitoring du trafic existant. Il sert de base aux partenaires pour la mesure, la surveillance et le contrôle du développement de la mobilité dans la région de Biel/Bienne.

**MANDAT D'ETUDE – RUE DE CARACTERES** Afin de garantir la coordination de l'urbanisation et du trafic, une procédure d'assurance qualité doit être menée sous la forme d'un mandat d'étude sur l'ensemble de l'axe Route de Berne – Rue d'Aarberg – Rue du Débarcadère. Cela représente la première étape de la planification pour un réaménagement réussi et compatible avec l'urbanisation de la liaison routière est-ouest au cours des dix prochaines années. La planification s'effectue en intégrant les disciplines spécialisées les plus diverses (urbanisme, trafic, paysage, sociologie, etc.).

**ETUDE DE MOBILITE GLOBALE BIEL/BIENNE OUEST** Dans le cadre d'une étude de mobilité globale, il convient d'examiner comment un système de transport global durable et fonctionnel pourrait se présenter à l'avenir dans la région de Biel/Bienne Ouest en tenant compte de toutes les formes de mobilité. Il s'agit dans ce contexte de déterminer si des éléments d'infrastructure tels qu'un tunnel de Port et un tunnel du Jura sont en mesure d'apporter une contribution efficace à cet égard et quelle peut être la contribution de solutions alternatives.

**COMMUNICATION & PARTICIPATION** Les travaux d'EBBN font l'objet d'une politique d'information ouverte et transparente vis-à-vis du public et d'un échange actif avec les groupes d'intérêt et les associations professionnelles du processus de dialogue. Pour les études individuelles d'EBBN ou de ses partenaires, une participation spécifique au projet est un élément essentiel.

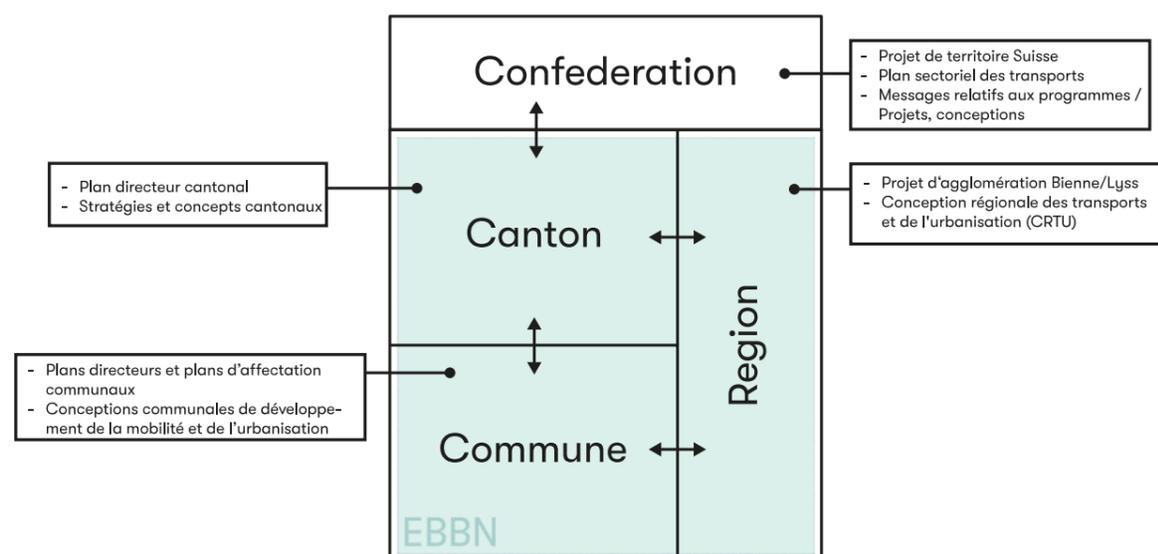


L'EBBN est donc une structure spéciale qui permet aux partenaires d'aborder ensemble ces questions complexes relatives à la Branche Ouest. L'EBBN terminera ses travaux en 2025 et sera ensuite dissoute. La responsabilité de la poursuite et de la mise en œuvre (étude de projet, réalisation et financement) des nombreux projets individuels sera alors transférée aux services compétents de la Confédération, du canton, de la région et des différentes communes.

# L'aménagement du territoire et la planification du trafic sont des tâches communes

Les priorités de travail d'EBBN, resp. les résultats de celles-ci seront transférés ou rapatriés à partir de 2025 dans les structures de planification existantes et leurs instruments de planification. En Suisse, l'aménagement du territoire et la planification du trafic relèvent de la compétence de la Confédération, des cantons, des régions et des communes. Sur la base de la loi bernoise sur les constructions et de la loi sur les routes, la responsabilité de l'élaboration et de la coordination des planifications nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches ayant un impact sur le territoire incombe au canton, aux régions et aux communes.

Dans le système de planification ayant fait ses preuves, l'EBBN est un organe extraordinaire et temporaire, composé du canton, de la région ainsi que des communes. C'est ici que sont traités les thèmes nécessitant une coordination plus importante issue du processus de dialogue sur la branche Ouest jusqu'à la mi-2025. Sur la base des décisions des autorités qui en résultent, les résultats devront être développés et précisés dans les structures existantes des autorités.



La planification de l'aménagement du territoire et du trafic repose sur l'interaction de tous les niveaux administratifs, y compris leurs instruments de planification respectifs, qui sont présentés dans l'aperçu ci-dessus. Les tâches des différents niveaux administratifs sont brièvement résumées ci-dessous :

**CONFEDERATION** Dans les domaines du territoire et du trafic, la Confédération assume majoritairement les tâches d'ordre supérieur qui doivent être résolues de manière globale ou à l'échelle de la Confédération (p. ex. réseau ferroviaire et réseau de routes nationales). La Confédération accomplit ses tâches en élaborant des concepts fédéraux et des plans sectoriels ainsi que des messages de programme / projets et concepts. Le Projet de territoire Suisse constitue également un cadre d'orientation, resp. une aide à la décision pour le futur développement territorial durable de la Suisse.

**CANTON** Les cantons coordonnent le développement de l'urbanisation et le développement du réseau de transport sur la base du plan directeur cantonal. L'aménagement du territoire est donc une tâche centrale du canton. En plus du plan directeur standardisé, les cantons peuvent élaborer d'autres stratégies et concepts afin de soutenir le plan directeur ou de concrétiser leurs intentions. Dans le canton de Berne, par exemple, la stratégie globale de mobilité du canton a été élaborée dans ce cadre pour le domaine de la mobilité. Le canton est responsable de la planification, de la conception, de la réalisation, de l'entretien et de l'exploitation des routes cantonales et des pistes cyclables cantonales.

**REGION** Pour que les tâches supracommunales puissent être abordées en commun, la région est intégrée en tant que niveau intermédiaire dans le système de planification. Dans ce cadre, la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland est l'instrument commun de planification du territoire et du trafic des communes. Avec la CRTU, les communes coordonnent et dirigent le développement et la concordance de l'urbanisation, du paysage et du trafic. En accord avec la CRTU, la région élabore le projet d'agglomération qui permet de demander à la Confédération des contributions financières pour des projets de trafic dans l'agglomération. Le canton verse également des contributions pour les mesures communales des projets d'agglomération cofinancées par la Confédération.

**COMMUNE** Les communes ont pour mission de présenter, dans le domaine de la planification du trafic et de l'aménagement du territoire, leurs actions et leurs intentions orientées vers l'avenir dans des concepts communaux de développement de la mobilité et de l'urbanisation. Avec l'élaboration du plan directeur communal et du plan d'affectation par parcelle, les communes présentent leurs idées de développement de manière contraignante pour les propriétaires fonciers et les autorités. Les communes sont responsables de la planification, de la conception, de la réalisation, de l'entretien et de l'exploitation des routes communales et des pistes cyclables communales.

Comme expliqué précédemment, le développement du trafic et de l'aménagement du territoire est une tâche transversale à tous les niveaux administratifs. Les **recommandations issues du processus de dialogue** correspondent également à des intentions de développement du trafic et de l'aménagement du territoire et s'adressent donc pour la plupart à plusieurs partenaires à différents niveaux administratifs. Les chapitres suivants présentent une vue d'ensemble des recommandations issues du processus de dialogue. Les liens avec les compétences, le système de planification et les instruments de planification correspondants sont mis en évidence. En raison de la complexité des recommandations et du système de planification, l'aperçu suivant présente les principaux liens, mais ne prétend pas être exhaustif :

- Recommandations pour des mesures à court et moyen terme (p. 6-15)
- Recommandations pour une solution à long terme (p. 16-17)
- Recommandations pour le processus et son financement (p. 18-20)
- Recommandations de planification aux autorités (p. 21-35)

# **RECOMMANDATIONS POUR DES MESURES À COURT ET MOYEN TERME**

## 1<sup>ÈRE</sup> 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.).

### Compétences EBBN | Canton | Région | Biel/Bienne | Nidau | Brugg | Ipsach | Port | Tiers

La recommandation a un caractère global et s'adresse non seulement à Espace Biel/Bienne.Nidau, mais aussi à tous les autres partenaires de la région.

L'influence sur le « comportement de mobilité » et le « développement durable » est ancrées dans les instruments de planification, resp. les stratégies à tous les niveaux de planification. La **stratégie globale de mobilité du canton de Berne** a intégré la stratégie des 4V (éviter le trafic – relocaliser le trafic – concevoir le trafic de manière compatible – interconnecter le trafic), en tant qu'approche globale de la mobilité durable. La stratégie 4V est également ancrée dans le **projet d'agglomération Bienne/Lyss** et dans la **CRTU Bienne-Seeland**, où la mobilité durable constitue un objectif principal. Le plafonnement du trafic automobile est notamment inscrit dans le projet d'agglomération de manière contraignante pour les autorités. Une mobilité durable est également visée au niveau communal, par exemple dans le **concept global pour le trafic de la ville de Nidau** ou dans la **stratégie globale de mobilité de la ville de Biel/Bienne**.

La ville de Biel/Bienne conçoit, par ailleurs, en tant que projet pilote de la Confédération, une future **tarification de la mobilité** qui s'adresse au comportement en matière de mobilité.

## Stratégie de mobilité globale

### Canton

La stratégie de mobilité globale (SMG) du canton de Berne 2022 définit les principes de l'orientation à long terme de la politique de mobilité dans le canton de Berne. L'objectif est de mettre en place un système de transport performant, sûr et durable pour le canton de Berne. La SMG 2022, basée sur les principales solutions de planification des transports, la stratégie 3V déjà connue (éviter le trafic – relocaliser le trafic – concevoir le trafic de manière compatible), est désormais étendue à la stratégie 4V (interconnecter le trafic). Elle vise ainsi à mieux mettre en réseau les différents moyens de transport afin de créer des chaînes d'itinéraires attrayantes avec des moyens de transport coordonnés (p. ex. vélo, transports publics, covoiturage, trafic individuel motorisé). La stratégie crée les conditions permettant de relier et de développer les offres de mobilité, y compris par voie numérique.

Les champs d'action constituent un autre élément nouveau de la SMG 2022. Répartis en neuf domaines, ils montrent comment la stratégie des 4V doit être concrètement ancrée et mise en œuvre dans les différents instruments de planification cantonaux.

**Prochaines étapes** La stratégie a été adoptée par le Conseil d'Etat le 29 juin 2022 et est contraignante pour toutes les planifications au niveau cantonal.

## CRTU et projet d'agglomération Bienne/Lyss

### seeland.biel/bienne

La Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) est l'instrument régional de l'aménagement du territoire et de la planification du trafic. Avec la CRTU, les communes coordonnent et dirigent le développement de l'urbanisation, du paysage et des transports. La CRTU est contraignante pour les autorités et est actualisée tous les quatre ans.

Le projet d'agglomération Bienne/Lyss montre comment coordonner l'urbanisation et les infrastructures de transport dans l'agglomération Bienne/Lyss et quelles mesures les communes et le canton mettront en œuvre dans les prochaines années. Le projet d'agglomération est contraignant pour les autorités et est révisé tous les quatre ans.

**Prochaines étapes** Les travaux pour la CRTU 2025 et le projet d'agglomération de 5<sup>e</sup> génération ont commencé en janvier 2023. La participation publique suivra début 2024. Les deux planifications seront soumises à l'assemblée générale de seeland.biel/bienne pour décision au printemps 2025.

## Concept global pour le trafic de la ville de Nidau

### Nidau

Le concept global pour le trafic de la ville de Nidau constitue le cadre d'orientation pour le développement coordonné de tous les modes de transport sur l'ensemble du territoire urbain de Nidau au cours des 15 à 20 prochaines années. Des images cibles présentent les objectifs fixés pour l'ensemble de l'espace routier et pour un développement des transports publics, motorisés, pédestres et cyclistes, y compris la modération du trafic. Un ensemble de mesures harmonisées a été élaboré sur la base de ces objectifs fixés.

**Prochaines étapes** La modération du trafic dans les quartiers situés au nord de la Thielle (Weidteile, zone située entre la Guglerstrasse et la Gurnigelstrasse, Hofmatten) ainsi que la revalorisation de la Lyss-Strasse, y compris le rehaussement de deux nœuds routiers Lyss-Strasse/Milanweg et Lyss-Strasse/Guglerstrasse, seront mises en œuvre d'ici le milieu de l'année 2025.

(réalisation de la 3<sup>ème</sup> étape) sur la base du concept global du trafic. Après la 3<sup>ème</sup> étape, un concept d'exploitation et d'aménagement des Gurnigelstrasse, Keltenstrasse et Guglerstrasse permettra de libérer les rues résidentielles du trafic de transit et clandestin étranger au quartier et de diriger le trafic vers le réseau de transport supérieur. La Dr. Schneiderstrasse sera également réaménagée et des mesures correspondantes seront aussi prises sur la Zihlstrasse.

---

## Stratégie globale de mobilité de la ville de Biel/Bienne

*Biel/Bienne*

Avec la stratégie globale de mobilité de la Ville de Biel/Bienne, des lignes directrices ont été établies pour le développement à long terme de tous les moyens de transport – circulation pédestre et cycliste, transports publics ainsi que trafic individuel motorisé – et des systèmes de stationnement à Biel/Bienne. Avec son orientation à long terme, la stratégie globale de mobilité constitue une base pour les démarches actuelles et futures et définit ainsi les priorités et les axes de développement à long terme.

**Prochaines étapes** La stratégie globale de mobilité constitue les lignes directrices stratégiques pour les développements à Biel/Bienne. Sur cette base, les thèmes sont concrétisés par des plans sectoriels (p. ex. plan sectoriel vélo), resp. des concepts (p. ex. concept de transports publics 2035, concept de stationnement) et des mesures seront ensuite définies.

---

## Tarifification de la mobilité

*Biel/Bienne*

Sur la base des recommandations du groupe de dialogue de la branche Ouest, la ville de Bienne a soumis à la Confédération une idée de projet pour un projet pilote « Mobility Pricing ». Cette idée a ensuite été sélectionnée par la Confédération pour une étude de faisabilité. La ville de Bienne est donc soutenue par la Confédération afin de réaliser une étude de faisabilité pour un système de tarification de la mobilité à Bienne. Il s'agira également de s'assurer de la compatibilité sociale et de l'accessibilité. Le projet s'appuie principalement sur la stratégie globale de mobilité de la ville de Bienne et poursuit trois approches clés : la déviation du trafic régional et de transit sur les axes principaux existants selon le principe « contourner au lieu de traverser », la promotion de la circulation pédestre et cycliste ainsi que des transports publics pour les distances plus courtes et l'utilisation des parkings concentrés avec un trajet aller direct par des voies prédéfinies.

**Prochaines étapes** La prochaine étape sera une étude de faisabilité du projet pilote de tarification de la mobilité dans le centre-ville de Bienne, afin d'examiner en détail les effets et les conditions nécessaires à l'introduction du système de tarification. La réalisation de l'étude de faisabilité et la date de son lancement sont en cours d'examen.

## 2<sup>ÈME</sup> 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.

### Compétences Biel/Bienne | Nidau | EBBN

Cette recommandation concerne la zone située entre la gare et le lac, qui fait partie des deux villes de Biel/Bienne et de Nidau. Plusieurs planifications concrètes à grande échelle sont en cours pour la revalorisation et la mise en réseau. La ville de Biel/Bienne élabore actuellement un **concept d'affectation du secteur de la gare de Bienne** en mettant l'accent sur le secteur de la gare en tant qu'élément important resp. point de départ de ce secteur. Ce concept servira de base à la transformation spatiale de cet espace et du secteur de la gare. Le périmètre du **mandat d'étude projet Rue de Caractères** (cf. page 10), qui repense l'espace routier séparant la ville et le lac, se situe juste à côté. La ville de Nidau élabore, par ailleurs, en application de l'initiative communale « utilisation intermédiaire culturelle et sociale sur l'ancien site de l'Expo », un règlement d'affectation intermédiaire qui sera soumis au conseil municipal de Nidau en 2024.

### Concept d'affectation du secteur de la gare de Bienne

#### Biel/Bienne

Le quartier de la gare est d'une importance capitale pour Bienne et pour toute la région. C'est une plaque tournante régionale de la mobilité et un lien entre le centre-ville au nord, la zone de loisirs au bord du lac et l'agglomération au sud. La zone est en pleine transformation depuis plusieurs années : au nord de la gare, les capacités de la place de la gare atteignent leurs limites. Au sud, de grands projets de développement confèrent une nouvelle fonction à la zone. Différents projets d'assainissement et d'entretien des infrastructures sont, par ailleurs, prévus dans les prochaines années. La ville de Bienne souhaite désormais analyser la zone dans son ensemble et la repenser. Différents scénarios sont imaginés pour le quartier de la gare jusqu'en 2024 : comment le quartier de la gare est-il utilisé aujourd'hui ? Quels seront les besoins futurs ? Le résultat est ce que l'on appelle un **concept d'affectation**. Il servira de base de planification pour tous les futurs projets de réaménagement et de développement du quartier de la gare.

#### Prochaines étapes

Le développement des scénarios sera achevé d'ici fin 2023. Le concept d'affectation sera ensuite élaboré sur la base des scénarios développés. Les orientations du concept d'affectation seront présentées au public à l'été 2024.

### Règlement d'affectation intermédiaire

#### Nidau

La création de conditions cadres pour des utilisations temporaires est actuellement au premier plan en ce qui concerne l'espace focal autour de l'ancien Expo-Park. Ceci en réponse à l'initiative communale « utilisation intermédiaire culturelle et sociale sur l'ancien site de l'Expo (initiative sur l'utilisation intermédiaire) ». Le règlement doit réguler les utilisations intermédiaires sur l'ancien site de l'Expo et permettre la réalisation de projets sociaux et culturels sous certaines conditions. Le règlement d'affectation intermédiaire doit également définir la mise à disposition des infrastructures (électricité, eau, toilettes, etc.).

#### Prochaines étapes

Le conseil communal élabore actuellement un projet de règlement d'affectation intermédiaire. Afin que le règlement d'affectation intermédiaire corresponde aux besoins des personnes concernées, aux conditions du site ainsi qu'au cadre juridique, un groupe de projet sera mis en place. Il définira les orientations stratégiques et déterminera les formes d'implication et de participation. Le règlement d'affectation intermédiaire devrait être soumis au conseil municipal d'ici la mi-2024.

### 3<sup>ÈME</sup> 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.

#### Prochaines étapes

L'élaboration du programme du mandat d'étude est actuellement en cours au niveau technique. Dans ce but, les besoins des utilisateurs de l'espace ont été recensés à l'automne 2023 lors d'une première phase de participations. Des promenades guidées ainsi qu'un sondage en ligne ont été réalisés. Il est prévu que le mandat d'étude s'achève au milieu de l'année 2025. Les résultats serviront de base pour que les mesures correspondantes puissent être intégrées dans les futurs projets d'agglomération et faire l'objet d'une demande de cofinancement auprès de la Confédération.

#### Compétences Biel/Bienne | Nidau | Canton | EBBN

La recommandation porte sur l'espace le long de la Route de Berne, de la Rue du Débarcadère jusqu'à la Rue de Neuchâtel. Le canton de Berne est propriétaire de la Route de Berne (à partir du pont du Heidenweg) et la ville de Biel/Bienne est propriétaire de la Rue d'Aarberg, de la Rue du Débarcadère et de certaines parties de la Route de Neuchâtel. En tant que commune hôte, la ville de Nidau est directement concernée par l'espace routier.

Cet espace correspond à l'ancien périmètre de la branche Ouest, resp. à l'axe de la branche Ouest. Afin que la transformation de cet espace puisse se faire à l'avenir de manière coordonnée, l'EBBN a opté pour un concept avec une procédure d'assurance qualité. Les trois partenaires concernés ont lancé le **mandat d'étude Rue de Caractères**, dans le but de transformer l'espace routier à moyen terme, c'est-à-dire dans les 10 prochaines années. Cette procédure a pour but de permettre d'élaborer un concept global de circulation, d'exploitation et d'aménagement dans le périmètre mentionné. Des perspectives pour des espaces de vie et des axes de liaison attrayants seront développées en plusieurs étapes et consolidées par les groupes d'intérêt et la population.

#### Mandat d'étude Rue de Caractères

Canton | Biel/Bienne | Nidau | Espace Biel/Bienne.Nidau

L'axe « Route de Berne – Rue d'Aarberg – Rue du Débarcadère » est emprunté quotidiennement par des voitures, des bus, des camions, des piétons et des cyclistes. La route coupe les quartiers en deux et nuit à la qualité de vie de ses habitants. L'axe et l'espace public adjacent doivent donc être repensés. Afin de garantir l'harmonisation de l'urbanisation et du trafic, une procédure d'assurance qualité, sous la forme d'un mandat d'étude en deux étapes, va être menée sur l'ensemble de l'axe Route de Berne – Rue d'Aarberg – Rue du Débarcadère. La première étape permettra d'aboutir à de premières idées conceptuelles pour l'espace public. La deuxième étape conduira à des propositions pour le réaménagement de l'axe. Cette procédure constitue donc la première étape de la planification pour un réaménagement réussi au cours des dix prochaines années. La planification fait appel à différentes disciplines spécialisées (urbanisme, transport, paysage, sociologie, etc.). Le mandat d'étude doit permettre de relier les quartiers entre eux et d'offrir aux habitants une meilleure qualité de vie, de créer des conditions attrayantes pour les piétons, les cyclistes et les transports publics et de revaloriser l'axe de circulation pour tous les modes de transport. Une attention particulière sera accordée aux enfants et aux jeunes fortement concernés. La planification sera également coordonnée avec l'OFROU, car la continuation des routes des deux côtés est du domaine de la Confédération.

## 4<sup>ÈME</sup> 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.

### Compétences Canton | Région | Biel/Bienne | Tiers

La planification des transports publics régionaux s'effectue sous la direction de la Conférence régionale des transports (CRT) Bienne-Seeland-Jura bernois, en collaboration avec le canton, les communes et les entreprises de transport.

En tant que base de planification pour le développement des transports publics dans l'agglomération de Bienne, la CRT et la ville de Bienne ont élaboré conjointement le **concept de transports publics 2035 pour l'agglomération de Bienne** et la **vision du réseau RER Biel/Bienne 2045**.

Le concept de transports publics 2035 et la vision du réseau RER Bienne 2045 proposent des mesures permettant d'augmenter les capacités entre le sud de l'agglomération et les Champs-de-Boujean et d'offrir des liaisons sans changements de train. Ils répondent ainsi à l'objectif principal du Regiotram et proposent une plus large palette de solutions, notamment pour la desserte des Champs-de-Boujean. Dans les stratégies d'aménagement du territoire de la région et des communes, le développement de l'urbanisation ne se focalise plus sur une forte croissance sur la rive droite du lac, mais sur la densification au cœur de l'agglomération. Les plans des réseaux de bus et de RER en tiennent compte.

### Concept de transports publics 2035 pour l'agglomération de Bienne

CRT | Biel/Bienne

Le concept de transports publics 2035 pour l'agglomération de Bienne comprend l'espace de l'agglomération Biel/Bienne avec ses lignes de bus urbaines et régionales et ses lignes ferroviaires jusqu'à Sonceboz-Sombeval, Granges, Lyss et Täuffelen. Le concept prévoit de densifier les flux de mobilité le long des axes principaux, de proposer des liaisons plus fréquentes et sans changement et de mieux desservir les Champs-de-Boujean et les Marais-de-Brügg depuis la ville et l'agglomération. L'accent est également mis sur l'optimisation de la desserte des centres de quartier et sur une organisation de la gare de Bienne permettant un gain de place au profit des piétons.

#### Prochaines étapes

Le concept de TP 2035 a été adopté par le comité de la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois après avoir été soumis à la participation. La mise en œuvre de la première étape se fera dans le cadre du concept régional d'offre pour les TP de 2027 à 2030.

### Vision du réseau RER Biel/Bienne 2045

CRT | Biel/Bienne

La vision du réseau RER Biel/Bienne 2045 prévoit de compléter et de renforcer l'offre de bus de manière ciblée par une extension au niveau du réseau RER. Le réseau ferroviaire existant offre déjà des conditions idéales pour transférer une partie du trafic de l'agglomération vers le rail. Le RER permet d'accroître fortement les capacités et d'offrir des liaisons rapides sans changement de train, qui desservent les principaux axes de transport à une fréquence élevée. Des centres urbains seront désormais desservis et les lignes de bus régionales et locales seront mieux reliées entre elles.

#### Prochaines étapes

La Vision du réseau RER Biel/Bienne 2045 a été approuvée par le comité de la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois et transmise par le canton à la Confédération. La suite du traitement se fera dans le cadre du développement de l'infrastructure ferroviaire de la Confédération.

## 5<sup>ème</sup> 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 Biene jusqu'à l'est de Biene 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 délestage pertinent du trafic individuel motorisé au centre de Nidau et Port dans le cadre d'un concept global de mobilité.

## Compétences EBBN

Le tunnel de Port faisait partie du projet de contournement ouest de l'A5 en tant que voie d'accès aux routes nationales. Dans le cadre des travaux de l'EBBN, l'**étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest** permet de déterminer si des éléments d'infrastructure tels que le tunnel de Port peuvent contribuer à un système de trafic global durable et fonctionnel et quelle peut être la contribution de solutions alternatives. L'étude se base sur une approche multimodale intégrant tous les modes de transport et une évaluation globale des effets.

La CRT et la ville de Biene ont élaboré conjointement le **concept de transports publics 2035 pour l'agglomération de Biene** et la **vision du réseau RER Biel/Bienne 2045** comme base de planification pour le développement des transports publics dans l'agglomération de Biene (cf. page 11).

## Etude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest

EBBN

L'étude de mobilité globale clarifie si des éléments d'infrastructure tels que le tunnel de Port et le tunnel du Jura contribuent à un système de transport global durable et fonctionnel dans la région de Biel/Bienne Ouest et quelle contribution peuvent apporter des solutions alternatives (transports publics, trafic pédestre et cycliste, gestion du trafic, gestion de la mobilité, etc.). La prise en compte de solutions alternatives permet de vérifier explicitement si les objectifs en matière de mobilité et d'aménagement du territoire selon l'image d'avenir et les stratégies régionales (CRTU et projets d'agglomération) peuvent également être atteints par d'autres mesures.

L'étude de mobilité globale sert à compléter, resp. à approfondir les planifications existantes de la région et vise à fournir des bases actualisées pour les planifications futures de la Confédération, du canton, de la région et des communes. La méthodologie de l'étude de mobilité globale examine différentes variantes d'optimisation du système de transport (tunnel de Port, tunnel du Jura, alternatives) en tenant compte de tous les modes de transport. L'évaluation se fait de manière globale (mobilité, trafic, urbanisation et paysage, environnement, climat, économie, etc.)

**Prochaines étapes** Le financement de l'étude est assuré. L'appel d'offres public pour le mandat a été lancé à l'automne 2023. Les travaux débuteront fin 2023 et le concept de participation sera défini. Les travaux seront achevés au milieu de l'année 2025, y compris la participation.

## 6<sup>ÈME</sup> RECOMMANDATION

### DES HUBS ET P+R AUX ACCÈS AUTOROUTIERS

Dans l'agglomération et, en particulier dans les régions de Bienne-See-land 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 Bienne-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.

### Compétences -

La thématique des hubs ou des P+R aux portes d'entrée de la région Biel/Bienne n'est actuellement pas traitée activement pour des raisons de priorité. Sur la base de la stratégie globale de mobilité du canton de Berne, les installations P+R suivent en principe une approche décentralisée, dans le sens où le trafic motorisé est transféré le plus rapidement possible ou le plus tôt possible vers les transports publics. Les points de transfert attractifs des moyens de transport individuels vers les moyens de transport collectifs doivent donc se trouver le plus près possible du point de départ d'un voyage. Cela permet de délester le réseau routier, de sorte qu'une grande partie du trajet puisse être effectuée en TP, resp. par des moyens de transport économes en espace. Les principaux points de correspondance sont définis dans le projet d'agglomération.

Le canton a élaboré une [fiche d'information sur les interfaces de transport dans le canton de Berne](#) et encourage de telles installations P+R décentralisées par des subventions. La vérification de la pertinence des interfaces de transport dans l'agglomération incombe à la région d'aménagement seeland.biel/bienne.

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 :

## 7<sup>ÈME</sup> RECOMMANDATION

ABORDER RAPIDEMENT LES PREMIÈRES  
MESURES CONCRÈTES

- l'amélioration rapide de la liaison avec la gare de Bienne pour le trafic pédestre et cyclistes 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 lourd 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, Due d'Arberg 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

### Compétences EBBN | Canton | Biel/Bienne | Nidau | Brügg | Ipsach | Port | Tiers

Les partenaires sont responsables de la mise en œuvre concrète des mesures de manière autonome et, si nécessaire, en coordination avec d'autres partenaires. Sur la base de leurs stratégies et concepts, ils réalisent leurs mesures à court, moyen et long terme. Les souhaits et les idées d'aménagement du territoire excèdent largement les ressources financières et humaines des partenaires. C'est pourquoi les concepts et les stratégies sont des documents de base essentiels pour la définition des priorités des travaux des partenaires.

Au niveau du canton, le **plan du réseau routier** avec le crédit-cadre d'investissement pour les routes reflète entre autres les développements du réseau cantonal. Dans la ville de Biel/Bienne, le développement se fait principalement selon la **stratégie globale de mobilité**, le **plan sectoriel vélo** ainsi que les **mesures d'accompagnement du trafic axe Est**. A Nidau, c'est le **concept global pour le trafic** qui illustre les développements futurs. A Port, l'accent est actuellement mis sur la mise en œuvre du **concept de zones de stationnement, y compris la limitation de vitesse à 30 km/h**. A Ipsach, le plan directeur du trafic coordonne les développements en matière de circulation. A Brügg, l'accent est mis sur les planifications dans le cadre de la construction du nouvel hôpital et sur le développement global de la **zone prioritaire Marais-de-Brügg**. Des mesures concrètes sont prises le long de ces concepts et stratégies, voir par exemple l'interdiction de transit TIM 4 à la page 30 ou les mesures concernant les vélos MD1|2 de la ville de Biel/Bienne à la page 25.

### Plan du réseau routier

#### Canton

En se basant sur la stratégie globale de mobilité du canton, le plan du réseau routier constitue la base opérationnelle pour les modifications du réseau routier cantonal et définit les mesures nécessaires à long terme. Comme la somme des investissements souhaités dépasse largement les possibilités de financement du canton, le plan du réseau routier établit la priorité des projets. Le plan du réseau routier est adopté tous les huit ans par le Conseil d'Etat. Les projets sont précisés dans le crédit-cadre d'investissement, dont les projets sont adoptés tous les quatre ans par le Grand Conseil.

**Prochaines étapes** Le plan du réseau routier est mis à jour tous les huit ans et le crédit-cadre d'investissement est approuvé tous les quatre ans par le Grand Conseil.

### Stratégie globale de mobilité de la ville de Biel/Bienne

#### Biel/Bienne

Cf. page 8

### Plan sectoriel vélo

#### Biel/Bienne

Le plan sectoriel vélo a été approuvé en 2023 et constitue désormais la base sur laquelle les mesures pour le développement et la promotion de la mobilité cycliste sont déterminées, coordonnées et précisées. Le plan sectoriel se base sur la stratégie globale de mobilité de la ville de Bienne et la précise dans le domaine du trafic cycliste. En plus du rapport explicatif y compris des fiches de mesures, il existe également un plan du réseau cyclable.

**Prochaines étapes** Le plan sectoriel constitue l'instrument de planification stratégique selon lequel les mesures relatives au vélo seront mises en œuvre au cours des prochaines années.

### Mesures d'accompagnement du trafic axe Est (MAT)

#### Biel/Bienne | Canton

L'ouverture de la branche Est de l'A5 et la mise en œuvre des premières mesures d'accompagnement du trafic (mesures immédiates) ont permis de transférer une partie importante du trafic individuel motorisé (TIM) sur l'auto-route. Les communes et le canton sont responsables de la mise en œuvre de toutes les mesures d'accompagnement en matière de circulation, le canton ayant déjà mis en œuvre une partie de ses mesures.

La mise en œuvre de la première mesure d'accompagnement du trafic a permis de délester le trafic. Avec la mise en œuvre des autres mesures d'accompagnement du trafic, la place ainsi gagnée dans l'espace routier bénéficiera en particulier aux usagers des transports publics, aux cyclistes et aux piétons, ainsi qu'à la qualité de vie qui en résulte dans les quartiers.

**Prochaines étapes** Les mesures prévues seront mises en œuvre par étapes d'ici 2033 sur un total de 21 tronçons du territoire communal de Bienne.

---

## Concept global pour le trafic de la ville de Nidau

Nidau

Cf. page 7

---

## Concept de zones de stationnement, y compris limitation de vitesse à 30 km/h

Port

Port est en train de préparer l'introduction d'une zone de stationnement et d'une limitation de vitesse à 30 km/h. Avec la création d'une zone de stationnement « zone bleue » avec disque ou carte de stationnement obligatoire pour toutes les routes communales à l'intérieur de la zone d'habitation de Port, il ne sera possible de se garer que sur les places marquées ou signalisées. Le stationnement sera désormais interdit de manière générale en dehors des places de stationnement. Cette nouvelle réglementation garantit le maintien du flux de circulation et permet à tous les usagers de la route de circuler de manière ordonnée. En ce qui concerne la vitesse de 30 km/h, les zones existantes vont être étendues à l'ensemble du territoire. Une interdiction de circuler pour les camions est, par ailleurs, déjà mise en place sur une grande partie de la Lohngasse et de Rue d'Aegerten.

**Prochaines étapes** La mise en œuvre de la zone de stationnement avec la zone 30 km/h est prévue pour le printemps 2024.

---

## Plan directeur du trafic

Ipsach

Le plan directeur du trafic met l'accent sur le trafic piéton et cycliste ainsi que sur les transports publics. La promotion doit être réalisée par des mesures telles que l'augmentation de la part des transports publics, des chemins piétonniers courts, directs et attrayants ainsi que le comblement des lacunes du réseau de pistes cyclables. Les effets du trafic doivent être minimisés de manière à ce que la sécurité, la qualité de séjour et la réduction des nuisances (bruit, air et poussière) soient prioritaires par rapport à des vitesses plus élevées. Le trafic individuel motorisé ne doit pas continuer à augmenter. Le plan directeur prévoit une limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble du territoire et, de manière isolée, des zones de rencontre (limitation à 20 km/h) sur les routes de quartier.

A court terme et indépendamment du plan directeur des transports, la piste cyclable en direction de Nidau doit être améliorée. La Moosstrasse doit également être rénovée de manière à ce que les besoins de tous les usagers de la route soient pris en compte. Des mesures écologiques (bandes vertes, etc.) doivent être mises en œuvre en plus des aspects liés à la sécurité.

**Prochaines étapes** Le plan directeur du trafic a déjà été soumis à la participation et a été envoyé à l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire du canton de Berne pour examen préalable. Les prochaines étapes consisteront à le faire approuver par le canton, puis à le faire appliquer par la commune.

---

## Zone prioritaire Marais-de-Brügg

Brügg

A Brügg, les planifications se concentrent sur le développement de la zone prioritaire Marais-de-Brügg. Sur la base de l'image d'avenir d'EBBN, la construction du nouvel hôpital Bienne-Brügg est le moteur de la

transformation de la zone prioritaire jusqu'en 2030. Dans ce contexte, un parc riverain sera réalisé, y compris une promenade correspondante, et la Erlenstrasse sera réaménagée. La situation de desserte pour les piétons et les cyclistes sera également améliorée. L'accent sera mis sur la construction de ponts au-dessus de l'A6 et du canal Nidau-Büren, de manière à ce que les lacunes du réseau et les futurs itinéraires cyclables prioritaires Bienne-Lyss puissent être gérés et raccordés de manière optimale.

**Prochaines étapes** Sous réserve de la votation communale aux urnes fin octobre 2024, le « nouvel hôpital Bienne – Brügg » sera réalisé à partir de 2025, afin que l'hôpital puisse être opérationnel début 2029. Les mesures qui y sont liées (parc riverain, Erlenstrasse, etc.) seront réalisées simultanément pour 2029.

---

## **RECOMMANDATIONS POUR UNE SOLUTION À LONG TERME**

<p>1<sup>ÈRE</sup> <b>RECOMMANDATION</b> LE DÉVELOPPEMENT À LONG TERME EST INCERTAIN</p>	<p>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.</p>
<p>2<sup>ÈME</sup> <b>RECOMMANDATION</b> LA SOLUTION DU TUNNEL EST UNE OPTION STRATÉGIQUE IMPORTANTE</p>	<p>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.</p>
<p>3<sup>ÈME</sup> <b>RECOMMANDATION</b> LIGNES DIRECTRICES POUR UNE SOLUTION TUNNEL</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– La solution à long terme est alignée sur l'image d'avenir</li> <li>– Construction à percement pour la solution tunnel</li> <li>– Délestage efficace du trafic pour Bienne, Nidau et l'agglomération</li> <li>– Pas de transfert à grande échelle du trafic est-ouest de l'A1 vers l'A5</li> <li>– 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</li> <li>– La connexion / l'accessibilité de la zone centrale (selon l'image d'avenir) depuis les routes nationales doit être garantie</li> <li>– 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 mesures de circulation</li> <li>– Accès aux poches ou parkings depuis la route nationale compatibles avec la ville et de préférence souterrains</li> </ul>
<p>4<sup>ÈME</sup> <b>RECOMMANDATION</b> ETUDE DE FAISABILITE</p>	<p>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.</p>

## Compétences EBBN

Les recommandations formulées pour la solution à long terme sont très complètes et vont de principes conceptuels à des lignes directrices concrètes pour une solution tunnel. Il existe, par ailleurs, dans ce contexte une difficulté entre l'attente des effets des mesures à court et moyen terme et la concrétisation d'une option à long terme.

C'est pour cette raison que l'EBBN a décidé de lancer une **étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest**. Cette étude doit, dans cette situation initiale complexe, créer une base de décision concernant la question des solutions à long terme. Dans le cadre de l'étude, il sera examiné si un tunnel du Jura et un tunnel de Port contribuent à un

système de transport fonctionnel et durable dans la région de Biel/Bienne Ouest et quelle contribution peuvent apporter des solutions alternatives (transports publics, trafic pédestre et cycliste, gestion du trafic, gestion de la mobilité, etc.).

## Etude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest

### EBBN

L'étude de mobilité globale clarifie si des éléments d'infrastructure tels que le tunnel de Port et le tunnel du Jura contribuent à un système de transport global durable et fonctionnel dans la région de Biel/Bienne Ouest et quelle contribution peuvent apporter des solutions alternatives (transports publics, trafic pédestre et cycliste, gestion du trafic, gestion de la mobilité, etc.). La prise en compte de solutions alternatives permet de vérifier explicitement si les objectifs en matière de mobilité et d'aménagement du territoire selon l'image d'avenir et les stratégies régionales (CRTU et projets d'agglomération) peuvent également être atteints par d'autres mesures.

L'étude de mobilité globale sert à compléter, resp. à approfondir les planifications existantes de la région et vise à fournir des bases actualisées pour les planifications futures de la Confédération, du canton, de la région et des communes.

La méthodologie de l'étude de mobilité globale examine différentes variantes d'optimisation du système de transport (tunnel de Port, tunnel du Jura, alternatives) en tenant compte de tous les modes de transport. L'évaluation se fait de manière globale (mobilité, trafic, urbanisation et paysage, environnement, climat, économie, etc.)

L'idée alternative « axe ouest : mieux comme ça » sera également prise en compte dans le cadre de l'étude. L'ampleur concrète du traitement sera déterminée dans le cadre des travaux techniques. Le canton a toutefois déjà examiné cette idée en détail il y a quelques années dans le cadre d'une comparaison technique. Il était arrivé à la conclusion qu'une telle solution comportait des risques considérables pour le sol de fondation, qu'elle serait très coûteuse et qu'elle ne pourrait pas se passer d'interventions importantes en surface. De telles conclusions n'ont pas encore été tirées pour un éventuel tunnel du Jura, raison pour laquelle des clarifications plus complètes sont nécessaires. Comme indiqué dans la procédure de l'étude de mobilité globale et déjà communiqué par EBBN, l'examen d'un tunnel du Jura est prioritaire pour les autorités.

### Prochaines étapes

Le financement de l'étude est assuré. L'appel d'offres public pour le mandat a été lancé à l'automne 2023. Les travaux débuteront fin 2023 et le concept de participation sera défini. Les travaux seront achevés au milieu de l'année 2025, y compris la participation.

# **RECOMMANDATIONS POUR LE PROCESSUS ET SON FINANCEMENT**

## 1<sup>ÈRE</sup> RECOMMANDATION MISE EN ŒUVRE COHÉRENTE

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.

**Compétences** EBBN | Canton | Région | Biel/Bienne | Nidau | Brugg | Ipsach | Port | Tiers

Dans le cadre des travaux des partenaires, l'accent est mis sur une mise en œuvre conséquente et coordonnée des mesures. Les planifications initiées par EBBN sont élaborées de manière à ce que leurs résultats soient compatibles vers le haut, c'est-à-dire qu'elles fonctionnent dans un contexte à moyen et à long terme. Sur la base des résultats, notamment de l'étude de mobilité globale, une décision sera prise quant à la poursuite de solutions à long terme avec de grands projets d'infrastructure.

## 2<sup>ÈME</sup> RECOMMANDATION

### ORGANISATION FAITIÈRE DU PROJET

Une organisation faîtière 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.

### Compétences EBBN

L'organisation faîtière du projet (EBBN), constituée de la Confédération, du canton, des villes de Biel/Bienne et de Nidau ainsi que des communes de Brugg, Port et Ipsach, a été mise en place suite à la décision d'abandonner le contournement ouest de l'A5. L'EBBN est donc un organe particulier qui permet aux partenaires d'aborder de manière coordonnée les questions complexes dans le domaine du trafic et du territoire. Les thèmes prioritaires suivants ont été définis et traités par l'EBBN : monitoring et controlling du trafic / mandat d'étude Rue de Caractères / étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest / communication et participation.

Ces thèmes seront donc traités jusqu'au milieu de l'année 2025 et seront ensuite transférés dans les cadres ou instruments de planification existants des autorités compétentes, où ils devront continuer à être concrétisés (étude de projet, réalisation et financement).

Une politique d'information ouverte et transparente vis-à-vis du public est particulièrement importante pour l'EBBN. Le dialogue entre les groupes issus de l'économie, du trafic et de l'environnement est également une priorité.

### 3<sup>ÈME</sup> RECOMMANDATION

#### ABORDER ET INTRODUIRE LE MONITORING ET CONTROLLING AU NIVEAU REGIONAL

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).

#### Compétences EBBN

Conformément à la recommandation, EBBN a défini le sujet du monitoring et du controlling comme un package de travail en raison des interdépendances globales. Un concept pour un futur monitoring et controlling du trafic est développé dans le cadre des travaux d'EBBN sur la base des approches de monitoring existantes des partenaires.

#### Monitoring et controlling du trafic

EBBN

L'objectif est d'élaborer, resp. de développer un concept de monitoring et de controlling du trafic pour le développement durable de la mobilité dans la région de Biel/Bienne. Le concept se base sur les principes suivants :

- Plafonnement du TIM : il n'augmente plus.
- Réduction du TIM dans la répartition modale : la part du trafic individuel motorisé dans le trafic total diminue. Les parts des transports publics et des déplacements à pied et à vélo dans le trafic global augmentent.

- Respect des charges admises : la charge de trafic reste partout inférieure aux valeurs limites fixées pour la capacité de charge locale des espaces routiers.

**Prochaines étapes** Un bureau externe a été mandaté pour l'élaboration du concept. Les travaux devraient être achevés dans le courant de l'année 2024.

### 4<sup>ÈME</sup> RECOMMANDATION

LE FINANCEMENT DOIT ETRE  
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.

#### Compétences EBBN | Canton | Biel/Bienne | Nidau | Brugg | Port | Ipsach

Les partenaires ont assuré le financement de l'organisation factuelle du projet ainsi que le financement des études globales.

# **RECOMMANDATIONS DE PLANIFICATION AUX AUTORITÉS**

<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>T1 – Interfaces entre le trafic et le développement urbain de Bienne et Nidau</b></p> <p>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>	<p><b>Compétences</b> Région   Biel/Bienne   Nidau</p> <p>La coordination, resp. l'harmonisation entre Biel/Bienne et Nidau se fait au niveau opérationnel, en fonction du projet, cf. par exemple le mandat d'étude Rue de Caractères. Au niveau conceptuel et stratégique, la coordination s'effectue principalement via les instances régionales, comme par exemple la CRT en relation avec l'élaboration de la CRTU, ainsi que d'autres organes.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>T2 – Route de Berne, Rue d'Aarberg, Rue du Débarcadère</b></p> <p>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>	<p><b>Compétences</b> Biel/Bienne   Nidau   Canton   EBBN</p> <p>Cf. mandat d'étude Rue de Caractères (page 10)</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>T3 – Aménagement de la Docteur Schneider-Strasse</b></p> <p>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>	<p><b>Compétences</b> Nidau</p> <p>Le réaménagement de la Docteur Schneider-Strasse relève de la compétence de la ville de Nidau. Celle-ci a élaboré un <b>concept d'exploitation et d'aménagement</b> pour la rue. La participation correspondante a eu lieu et un avant-projet est actuellement réalisé sur cette base. Il est prévu, selon la planification actuelle, de présenter le projet au conseil municipal de Nidau en 2025. Le projet fait partie du projet d'agglomération et est donc cofinancé par la Confédération et le canton. La mise en œuvre est prévue pour 2026 dans le plan financier actuel de Nidau.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p>	<p><b>T4 – Conception de zones de circulation vieille ville de Nidau</b></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</p>	<p><b>Compétences</b> Nidau   Canton</p>

<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	<p>est parfois très élevé (trafic de transit). 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). CGT Nidau : réalisation de Stadtplatz, Mittelstrasse, Bahnhofplatz, Bibliotheksplatz.</p>	<p>Il est prévu de reprendre le projet concernant l'espace de circulation de la vieille ville en 2024. La Mittelstrasse est, par ailleurs, adjacente à l'axe de la vieille ville, qui sera réaménagé à partir de 2024. Le projet prévoit entre autres une place urbaine sans voitures et des places de stationnement pour vélos ainsi qu'une allée d'arbres dans la partie arrière.</p>
<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	<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>	<p>Les résultats de l'étude de mobilité globale Bienne Ouest sont essentiels pour le développement futur de la rue principale. Les travaux sur le concept d'exploitation et d'aménagement reprendront par la suite.</p>
<b>No.</b>	<b>T5 – Quartier de la gare Bienne (côté nord)</b>	<b>Compétences</b> Biel/Bienne
<b>Problématique</b>	Il y a des déficits opérationnels et de conception dans ce lieu central pour les TP et la MD.	Cf. concept d'utilisation du secteur de la gare de Bienne (page 9)
<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	Elaboration du projet par la ville de Bienne en tenant compte du CGT, plan sectoriel vélo ville de Bienne, CRTU / PA et des MAT.	
<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	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.	
<b>No.</b>	<b>T6 – Quartier de la gare Bienne (côté sud)</b>	
<b>Problématique</b>	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.	
<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	Lancement d'une procédure participative par la ville de Nidau et Bienne (développement urbain).	
<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	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.	
<b>No.</b>	<b>T7 – Développement de la zone de la gare de marchandises</b>	<b>Compétences</b> Biel/Bienne
<b>Problématique</b>	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.	Le site n'est actuellement pas disponible pour un développement urbain. Le développement du projet d'agglomération de 5 <sup>e</sup> génération doit permettre d'examiner si la circulation pourrait être améliorée par une passerelle pour les piétons et les cyclistes, cf. également le plan sectoriel vélo de la ville de Biel/Bienne.
<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	Une restructuration par la ville de Bienne avec les CFF est à rechercher.	

<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	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).	
<b>No.</b>	<b>T8 – Aménagement des rives du lac d'Ipsach à Vigneules</b>	<b>Compétences</b> Région   Biel/Bienne   Nidau   Ipsach   Tiers
<b>Problématique</b>	Il existe un potentiel considérable de valorisation des espaces naturels et de la qualité de vie dans toute la zone.	Les villes de Biel/Bienne et de Nidau, la commune d'Ipsach ainsi que le canton sont en premier lieu responsables de la revalorisation des espaces riverains naturels.
<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	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.	Ces thèmes font, par ailleurs, également l'objet du projet d'agglomération. La région élabore actuellement en collaboration avec les communes un concept de <b>réseau d'espaces libres pour l'agglomération Biemme/Lyss</b> . L'objectif est de coordonner la protection, la revalorisation et la mise en réseau des espaces libres au niveau intercommunal. Le concept constitue ainsi la base commune pour les planifications des communes.
<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	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).	
<b>No.</b>	<b>T9 – Faubourg du Lac, Felseck et raccordement Pavillon-Lac</b>	<b>Compétences</b> Biel/Bienne   Tiers
<b>Problématique</b>	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 attractif.	L'amélioration du cheminement des piétons dépend en particulier de la fluidité dans l'espace routier. La fluidité au niveau du giratoire de Seefels touche le périmètre du mandat d'étude Rue de Caractères. L'OFROU réaménage par ailleurs la Rue de Neuchâtel dans le cadre de la planification de l'entretien. Un projet correspondant a été lancé en collaboration avec la ville de Biel/Bienne, qui permettra notamment d'améliorer la fluidité à l'avenir.
<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	Ville de Biemme.	
<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	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 attractifs. La liaison Lac – Pavillon (deux chemins !) devrait être reconnue comme une seule unité.	

<b>No.</b>	<b>MD1 – Déficients de l'infrastructure cyclable à Bienne et Nidau</b>	<b>Compétences</b> Canton   Biel/Bienne   Nidau   Brugg   Ipsach   Port
<b>Problématique</b>	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.	Les stratégies (p. ex. stratégie globale de mobilité du canton), les concepts (p. ex. CGT Nidau) et les plans sectoriels (p. ex. plan sectoriel pour le vélo à Biel/Bienne et plan sectoriel pour le trafic cycliste du canton) correspondants sont appliqués et contraignants pour les autorités. Les déficits sont traités par les collectivités compétentes dans les champs d'action de ces instruments de planification. De nombreuses mesures font également partie du projet d'agglomération et sont donc cofinancées par la Confédération.
<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	Réaliser CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, CGT Nidau.	Des mesures pour la sécurité du trafic cycliste sont, par exemple, mises en œuvre en permanence dans la ville de Biel/Bienne, cf. <a href="#">lien</a> . La création ou l'élargissement de l'infrastructure pour vélos à la Route de Brugg / Chemin de la Paix ou encore la construction du nouveau chemin pour vélos et piétons aux Champs-de-Boujean. Le marquage des pictogrammes vélo aux passages piétons avec îlot central a également été réalisé dans toute la ville. Le trafic pédestre et cycliste fait partie intégrale des planifications et des projets des partenaires. Les déficits de sécurité dans l'infrastructure sont continuellement corrigés (p. ex. giratoires Kreuzweg). Le canton analyse, par ailleurs, les routes cantonales à l'aide de la gestion des points noirs et initie, sur la base de cette analyse, des projets correspondants visant à promouvoir la sécurité routière.
<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	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.	
<b>No.</b>	<b>MD2 – Déficients de sécurité pour les cyclistes</b>	
<b>Problématique</b>	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 »).	
<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	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.	
<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	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).	
<b>No.</b>	<b>MD3 – Passage souterrain CFF Route de Brugg et Place de la Croix</b>	<b>Compétences</b> Biel/Bienne   Tiers
<b>Problématique</b>	Le passage souterrain CFF Route de Brugg et la Place de la Croix représentent un déficit de sécurité pour la MD.	La ville de Biel/Bienne prévoit de réaménager la Place de la Croix à moyen terme en utilisant une procédure d'assurance qualité, afin de créer plus d'espace pour la vie urbaine et d'améliorer ainsi la situation pour le trafic pédestre et cycliste, cf. <a href="#">lien</a> .
<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne.	La thématique des déficits de sécurité pour le trafic pédestre et cycliste au niveau du passage souterrain de la Route de Brugg a été traitée dans le plan sectoriel vélo, cf. <a href="#">lien</a> .
<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	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.	
<b>No.</b>	<b>MD4 – Tracés des pistes cyclables et chemins pédestres sur la rive gauche du lac de Bienne</b>	<b>Compétences</b> Région   Canton   Communes d'implantation   Tiers
<b>Problématique</b>	Le tracé continu le long du lac (chemin de la rive) présente des lacunes ou est insuffisant.	En fonction de la région, la mise en œuvre d'un itinéraire cyclable et piéton relève majoritairement de la compétence des communes. L'Office fédéral des routes (OFROU) investit actuellement des montants considérables dans l'amélioration de l'infrastructure cyclable sur cet axe dans le cadre de la rénovation structurelle de l'A5 sur la rive gauche du lac de Bienne.
<b>Recommandation sur la responsabilité /</b>	CRTU / PA, plan régional du réseau cyclable, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne.	

<p><b>l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p> <p>A : les pistes cyclables doivent être développées et sécurisées.</p>	<p>En relation avec le tunnel de Gléresse et le démantèlement du tracé ferroviaire correspondant, une piste cyclable et piétonne continue sera, par ailleurs, réalisée entre La Neuveville et Gléresse. Une extension de la liaison piétonne et cycliste est également prévue entre Gléresse et Biel/Bienne.</p>
<p><b>No.</b> MD5 – Lacunes de réseau axe Lyss – Bienne</p> <p><b>Problématique</b></p> <p>Diverses lacunes de réseau sur l'axe Lyss – Bienne.</p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p>Mise à jour de différentes planifications : CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, CGT Nidau, OPC route nationale.</p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p> <p>A : développer et sécuriser les pistes cyclables Priorité : pendulaires.</p>	<p><b>Compétences</b> Canton   Biel/Bienne   Nidau   Brugg   Tiers</p> <p>Une étude de planification d'un itinéraire cyclable prioritaire a été réalisée sur l'axe Lyss - Bienne et est désormais disponible. Le pont sur le canal Nidau Büren est une pièce centrale dans la zone prioritaire des Marais-de-Brugg. En coordination avec la construction du nouvel hôpital Bienne - Brugg, le centre du village, resp. la gare de Brugg seront reliés à l'itinéraire cyclable prioritaire. Un concept d'aménagement correspondant pour le pont sur l'A6 et le pont sur le canal Nidau-Büren sera disponible d'ici le printemps 2024. La planification et l'étude de projet de l'itinéraire cyclable prioritaire de Brugg à Lyss seront traitées par étapes à partir de 2024.</p>
<p><b>No.</b> MD6 – Route cantonale d'Ipsach</p> <p><b>Problématique</b></p> <p>Différentes zones à problèmes sur la route cantonale d'Ipsach.</p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p>A mettre en œuvre par OPC AIC III.</p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p> <p>A : conception insuffisante des traversées et des zones de circulation pour les vélos sur la route principale.</p>	<p><b>Compétences</b> Canton   Ipsach</p> <p>L'assainissement de la traversée d'Ipsach a été achevé.</p>
<p><b>No.</b> MD7 – Aarberg</p> <p><b>Problématique</b></p> <p>Aarberg : diverses pistes cyclables manquantes sur les routes cantonales.</p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p>A mettre en œuvre par OPC AIC III.</p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><i>Cette recommandation ne fait pas partie du périmètre de l'EBBN, resp. du contournement ouest initial de l'A5 et n'est donc pas traitée par l'EBBN.</i></p> <p><i>Les recommandations sont prises en compte dans les discussions sur la sécurité routière avec la commune. Trois projets sont actuellement en cours (passage piéton de la vieille ville, rond-point de la Rue de la Gare/Rue de Morat, arrêt de bus de la piscine). D'autres thèmes comme la sécurisation du chemin de l'école entre Aarberg et Seedorf et le secteur de la gare sont également prévus.</i></p>
<p><b>No.</b> MD8 – Liaison Evilard / Bienne</p> <p><b>Problématique</b></p> <p>La question de la liaison entre Evilard et Bienne n'est pas résolue pour les cyclistes.</p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité /</b></p> <p>AIC III et commune bourgeoise et ville de Bienne.</p>	<p><b>Compétences</b> Biel/Bienne   Canton   Tiers</p>

<p><b>l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p> <p>A : supprimer la route forestière comme piste cyclable et équiper la route cantonale de pistes cyclables du côté montagne.</p>	<p>Le réseau a été pris en compte dans le cadre du plan sectoriel vélo. Le canton a par ailleurs commencé la planification de ce tronçon. Des variantes de tracé pour les vélos sont élaborées en collaboration avec la ville de Bienne, la commune bourgeoise de Bienne et la commune d'Evilard.</p>
<p><b>No.</b> MD9 – Lacune du réseau vélo Marais-de-Brügg sur la route de Berne</p> <p><b>Problématique</b> Début de la Route de Berne, côté nord : lacune du réseau cantonal piste cyclable côté nord à Marais-de-Brügg.</p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b> A mettre en œuvre par OPC AIC III.</p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>Compétences</b> Biel/Bienne   Canton   Nidau</p> <p>Le comblement des lacunes du réseau pour les cyclistes touche le périmètre du mandat d'étude de la Rue de Caractères et y est pris en compte.</p>
<p><b>No.</b> MD10 – Liaison cycliste de la gare de Bienne</p> <p><b>Problématique</b> Améliorer l'accès régional à la gare de Biel/Bienne.</p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b> Couvert par CRTU / PA, plan sectoriel vélo de la ville de Bienne, CGT Nidau.</p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b> 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.</p>	<p><b>Compétences</b> Biel/Bienne</p> <p>Le raccordement de la gare de Biel/Bienne pour le trafic cycliste est en principe traité dans le plan sectoriel vélo. Dans le cadre de l'élaboration du <u>concept d'affectation</u> du secteur de la gare, ces questions de desserte seront prises en compte et intégrées. L'amélioration de la situation pour le trafic cycliste est, par ailleurs, un élément important du mandat d'étude Rue de Caractères. Cela permet d'améliorer l'accessibilité depuis Nidau.</p>
<p><b>No.</b> MD11 – Réseau cyclable le long des bras de la Suze et Thielle</p> <p><b>Problématique</b> 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).</p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b> Ville de Bienne et Nidau dans différentes planifications.</p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b> 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.</p>	<p><b>Compétences</b> Biel/Bienne</p> <p>L'étude du réseau a été réalisée dans le cadre du plan sectoriel vélo.</p> <p>Les <u>quais du bas</u> entre la Place Centrale et la Rue de l'Hôpital, par exemple, seront réaménagés sur cette base, ce qui améliorera considérablement la situation pour le trafic pédestre et cycliste.</p>
<p><b>No.</b> MD12 – Pont sur le canal Nidau-Büren</p> <p><b>Problématique</b> Route principale de Nidau – pont sur le canal Nidau-Büren, pas assez d'espace pour les cyclistes.</p>	<p><b>Compétences</b> Canton   Nidau</p>

**Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification** Requête auprès de l'OPC AIC III pour l'élargissement du pont.

**Recommandations, précision équipe centrale** A : amélioration exigée en raison du danger pour le trafic vélo

Cette demande est examinée par le canton (AIC III) en collaboration avec Nidau dans le cadre de la rénovation du pont. Une étude de variantes à ce sujet est en cours. Cette étude servira de base pour une éventuelle intégration de ce projet dans le prochain projet d'agglomération (PA5).

<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TIM1 – Base de données insuffisante sur le trafic</b></p> <p>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>	<p><b>Compétences</b> EBBN</p> <p>L'EBBN a créé une nouvelle <u>base de données</u> en réalisant une enquête complète sur le trafic de destination, d'origine et de transit. Les bases coordonnées pour les planifications de l'EBBN et des partenaires sont ainsi complétées.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TIM2 – Discussion sur le comportement de mobilité</b></p> <p>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>	<p><b>Compétences</b> EBBN   Canton   Région   Biel/Bienne   Brügg   Ipsach   Port   Tiers</p> <p>Le sujet est ancré dans les concepts, stratégies, etc. des partenaires. Les résultats de l'enquête sur le trafic de destination, d'origine et de transit permettent désormais de comprendre plus concrètement les flux de trafic.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TIM3 – Axe nord Bienne</b></p> <p>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.</p> <p>Poursuivre le système de poches – pas de transits, hubs de stationnement</p> <p>Éviter le trafic de transit resp. le faire traverser (p.ex. tunnel)</p> <p>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).</p> <p>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 &amp; controlling.</p>	<p><b>Compétences</b> Biel/Bienne</p> <p>L'enquête sur trafic global a permis de déterminer de manière fiable le trafic de transit. La nécessité d'agir est connue. Un concept d'exploitation et d'aménagement pour l'axe nord (secteur de la Rue du Canal – Pont-du-Moulin) a été élaboré. Il est prévu que le réaménagement fasse l'objet d'une demande de cofinancement à la Confédération via le projet d'agglomération.</p>

<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TIM4 – Interdiction de transit pour les poids lourds</b></p> <p>Interdiction de transit pour les poids lourds</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Faubourg du Lac, Rue du Canal → Boujean</li> <li>– Eventuellement Rue du Débarcadère</li> </ul> <p>Confédération, canton, région, communes et associations : développer une solution. Trouver une solution pour les fournisseurs ! (08:00 – 10:00).</p> <p>A : cf. no. TIM3</p> <p>Solution qui est contrôlable et réalisable. Définir des itinéraires alternatifs.</p>	<p><b>Compétences</b> Canton   Biel/Bienne</p> <p>En collaboration avec la ville de Bienne, qui a reçu un mandat identique pour ses routes communales, une interdiction de transit des poids lourds est examinée non seulement sur la Route de Reuchenette, mais aussi sur l'ensemble de l'axe ouest-est à travers Bienne. Un mandat de planification correspondant a été attribué pour la problématique de la Route de Reuchenette. Trois possibilités, à savoir la fermeture de la route dans les deux sens ou dans un seul sens, sont examinées en détail. Les trois variantes sont actuellement comparées entre elles et leurs effets sur l'ensemble du réseau routier biennois sont analysés.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TIM5 – Place de l'Ours Bienne</b></p> <p>Volume de trafic très élevé à la Place de l'Ours.</p> <p>C par MAT axe Est.</p> <p>Charge admise TIM, TP</p>	<p><b>Compétences</b> Biel/Bienne</p> <p>Ce carrefour fait partie intégrante des MAT axe Est et sera développé à l'avenir, dans le but de revaloriser le centre de quartier de Mâche.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Domaine problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TIM6 – Vigneules, Route de Neuchâtel</b></p> <p>Déficits de conception et de bruit sur la Route de Neuchâtel et état structurel inadéquat.</p> <p>OFROU</p> <p>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.</p>	<p><b>Compétences</b> Tiers</p> <p>L'OFROU réaménage la Route de Neuchâtel dans le cadre de la planification de l'entretien. Un projet correspondant a été lancé en collaboration avec la ville de Biel/Bienne.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TIM7 – Trafic de transit Allmendstrasse / Lohngasse</b></p> <p>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).</p> <p>A à Port et OPC AIC III.</p> <p>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.</p>	<p><b>Compétences</b> EBBN   Port</p> <p>Les résultats de l'enquête sur le trafic de destination, d'origine et de transit fournissent de nouvelles bases pour cette question. L'effet d'un tunnel de Port sera examiné dans le cadre de l'étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest et cette thématique sera donc intégrée, resp. prise en compte.</p>

<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TIM8 – Route d'Ipsach</b></p> <p>Effet séparateur élevé dû au TIM.</p> <p>AIC III.</p> <p>E : projet en cours.</p>	<p><b>Compétences Canton</b></p> <p>En attendant les résultats de l'étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest, aucune activité ne sera poursuivie sur la Route d'Ipsach (tronçon Schlössli - giratoire du Kreuzweg).</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TIM9 – Déficits de charge admise et de conception jusqu'à Douanne</b></p> <p>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>	<p><b>Compétences Tiers</b></p> <p>La responsabilité incombe à l'OFROU, l'approbation des plans pour le tunnel de Douanne a force de loi. L'aménagement des portails a été optimisé dans le cadre d'un processus participatif. Le tunnel de Douanne permettra de réduire considérablement le trafic individuel motorisé à Douanne. L'OFROU est responsable de la réalisation.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TIM10 – Déficits dans la gestion du trafic T6 Brügg / Lyss</b></p> <p>Déficits 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>	<p><i>Cette recommandation ne fait pas partie du périmètre de l'EBBN, resp. du contournement ouest initial de l'A5 et n'est donc pas traitée par l'EBBN. L'Office fédéral des routes (OFROU) est responsable de l'A6 entre Brügg et Lyss.</i></p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TIM11 – Traversée d'Aarberg</b></p> <p>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>	<p><i>Cette recommandation ne fait pas partie du périmètre de l'EBBN, resp. du contournement ouest initial de l'A5 et n'est donc pas traitée par l'EBBN, cf. également MD7.</i></p>

<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TP1 – Déterminer le potentiel des TP</b></p> <p>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.</p> <p>Étude CRT. U et A : CRT, CRTU et PA.</p> <p>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.</p>	<p><b>Compétences</b> Canton   Région   Tiers</p> <p>La planification des transports publics régionaux est réalisée sous la direction de la Conférence régionale des transports (CRT) Bienne-Seeland-Jura bernois en collaboration avec le canton, les communes et les entreprises de transport. Dans leurs planifications, le potentiel des TP est déterminé et pris en compte sur la base des lieux de destination et d'origine, des lignes souhaitées, des correspondances, des temps de parcours, etc.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TP2 – Mobilité de l'avenir</b></p> <p>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.</p> <p>U : association Bienne-Seeland, dans le cadre d'un PA.</p> <p>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.</p>	<p><b>Compétences</b> Tiers   EBBN</p> <p>L'Office fédéral du développement territorial (ARE) étudie différents scénarios à long terme pour le développement global de la mobilité, resp. son analyse (voir Perspectives des transports 2050). Ces scénarios servent de base aux planifications des partenaires.</p> <p>Dans le cadre du développement des concepts et des stratégies de tous les partenaires, les thèmes de la nouvelle mobilité, de la micromobilité, de l'intermodalité, du stationnement, de la mobilité en tant que service, etc. sont pris en compte. Le concept global des transports de Nidau, par exemple, aborde explicitement les « nouvelles offres et solutions de mobilité », comme par exemple un système de location de vélos.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TP3 – Intermodalité, mobilité combinée</b></p> <p>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 Etude 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>	<p><b>Compétences</b> -</p> <p>Cf. page 13</p>

<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TP4 – Stationnement TIM</b></p> <p>L'utilisation du 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 -&gt; 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>	<p><b>Compétences</b> Biel/Bienne   Nidau   Brugg   Ipsach   Port   Tiers</p> <p>Les partenaires sont responsables du stationnement public.</p> <p>La gestion des places de stationnement à Nidau fait partie du concept global pour le trafic. A Port, une zone de stationnement « zone bleue » avec limitation de vitesse à 30 km/h est introduite et à Ipsach, il existe une gestion des places de stationnement dans la zone du lac. La ville de Biel/Bienne élabore actuellement un concept de stationnement sur la base de la stratégie globale de mobilité. Les résultats sont attendus début 2025. Les associations spécialisées dans le domaine de la mobilité sont impliquées dans le processus. Le sujet du stationnement est également traité dans la zone prioritaire Marais-de-Brugg à l'aide des concepts de mobilité qui doivent être élaborés.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TP5 – Hub de changement TIM-TP</b></p> <p>Construire une jonction TIM près de l'endroit le mieux connecté en transports publics (gare de Bienne).</p> <p>U : à discuter davantage avec les variantes et concept de hub, TP3.</p>	<p><b>Compétences</b> -</p> <p>Cf. page 13</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TP6 – Influence sur le comportement de mobilité</b></p> <p>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.</p> <p>Etude de potentiel de l'influence sur le comportement de mobilité . A CRTU et PA</p> <p>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.</p>	<p><b>Compétences</b> Canton   Région   Biel/Bienne   Nidau   Brugg   Ipsach   Port   Tiers</p> <p>Le sujet est ancré dans les concepts, stratégies, etc. des partenaires. L'accent est mis sur la création d'une infrastructure attrayante qui favorise un comportement de mobilité durable. En plus de ces projets d'infrastructure (dans le sens d'un système global de transport durable et fonctionnel), d'autres mesures sont également en cours d'élaboration, comme par exemple le Mobility Pricing pour la ville de Biel/Bienne.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p>	<p><b>TP7 – Nord du lac de Bienne</b></p> <p>Connection plateau, Gléresse à Douanne (CFF). Faible utilisation des transports publics Jura Bernois -&gt; mauvaise desserte des TP.</p> <p>A : CRT.</p>	<p><b>Compétences</b> Tiers</p> <p>Cette question a été traitée dans le cadre du <u>schéma d'offre pour la rive nord du lac de Bienne et du Plateau de Diesse</u> ainsi que dans le concept de transports publics 2035 pour l'agglomération de Bienne, cf. page 11.</p>

<b>l'instrument de planification</b>	<p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p> <p>A : un bon service doit être garanti même après la mise en service du tunnel CFF de Gléresse.</p> <p>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.</p>	
<b>No.</b>	<b>TP8 – Ligne tangentielle CFF/BLS Jura-Berne</b>	<b>Compétences</b> Biel/Bienne   CRT   Canton   Tiers
<b>Problématique</b>	Absence de ligne tangentielle CFF/ BLS Jura-Berne (Moutier, resp. de Saint-Imier / Sonceboz sans changement de train en direction de Berne).	Cette question a été traitée dans le cadre de la vision du réseau RER Biel/Bienne 2045, cf. aussi page 11.
<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	A et U : CRTU / PA, plan sectoriel des TP de la ville de Bienne, CGT Nidau et CRT : étude à préparer.	
<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	<p>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).</p> <p>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.</p>	
<b>No.</b>	<b>TP9 – Nouvel arrêt de train à Champs-de-Boujean pour Delle-Bienne</b>	<b>Compétences</b> CRT   Canton   Tiers
<b>Problématique</b>	Champs-de-Boujean : stop/Re de Delle / (ouvriers horlogers BEDU).	Cette question a été traitée dans le cadre de la vision du réseau RER Biel/Bienne 2045.
<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	A : CRT.	
<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	A : potentiel et augmentation de l'attractivité pour les TP, cf. aussi TP1.	
<b>No.</b>	<b>TP10 – Sud du lac de Bienne</b>	<b>Compétences</b> Biel/Bienne   CRT
<b>Problématique</b>	Le potentiel des transports publics ne semble pas être exploité.	Cette question a été traitée dans le cadre du concept de transports publics 2035, cf. page 11.
<b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b>	U, A : étude dans le cadre de CRTU / PA, CGT Nidau.	
<b>Recommandations, précision équipe centrale</b>	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.	

<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TP11 – Bus Mâche</b></p> <p>Le bus pour Mâche atteint souvent la limite de sa capacité aux heures de pointe.</p> <p>Est couvert à court terme par la CRT, resp. à couvrir par l'étude Regiotram (cf. TP10).</p>	<p><b>Compétences</b> Biel/Bienne   CRT</p> <p>Cette question a été traitée dans le cadre du concept de transports publics 2035, cf. page 11.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TP12 – Raccordement au centre hospitalier de Bienne</b></p> <p>Capacité et problèmes d'accès au centre hospitalier de Bienne.</p> <p>C : pas de solution à court terme, mais ne sera plus nécessaire avec le nouveau site du centre hospitalier de Bienne.</p>	<p><b>Compétences</b> Biel/Bienne</p> <p>Le centre hospitalier sera transféré à Brügg à moyen terme et, en conséquence, ce problème disparaîtra aux alentours de 2029. La question de la desserte sera un élément central du futur développement de la zone de Beaumont, qui sera abordé à court et moyen terme.</p>
<p><b>No.</b></p> <p><b>Problématique</b></p> <p><b>Recommandation sur la responsabilité / l'instrument de planification</b></p> <p><b>Recommandations, précision équipe centrale</b></p>	<p><b>TP13 – Nidau, raccordement à la zone de développement Mikron</b></p> <p>Nidau, développement de la zone industrielle Mikron / zone de travail.</p> <p>A couvrir par la ville de Nidau avec le développement du site.</p> <p>A : la traversée de la MD de Mikron à la gare de Beunden doit être améliorée.</p>	<p><b>Compétences</b> Nidau   Tiers</p> <p>Il est prévu d'intégrer un passage sous-voies à l'arrêt de Beunden dans les futurs projets d'agglomération et de demander un cofinancement à la Confédération.</p>



PHOTO DE COUVERTURE: PAR PETER STEINER SUR UNSPLASH

MISE EN PAGE ET PUBLICATION: ESPACE BIEL/BIENNE.NIDAU

ADMIN@ESPACE-BBN.CH

WWW.ESPACE-BBN.CH