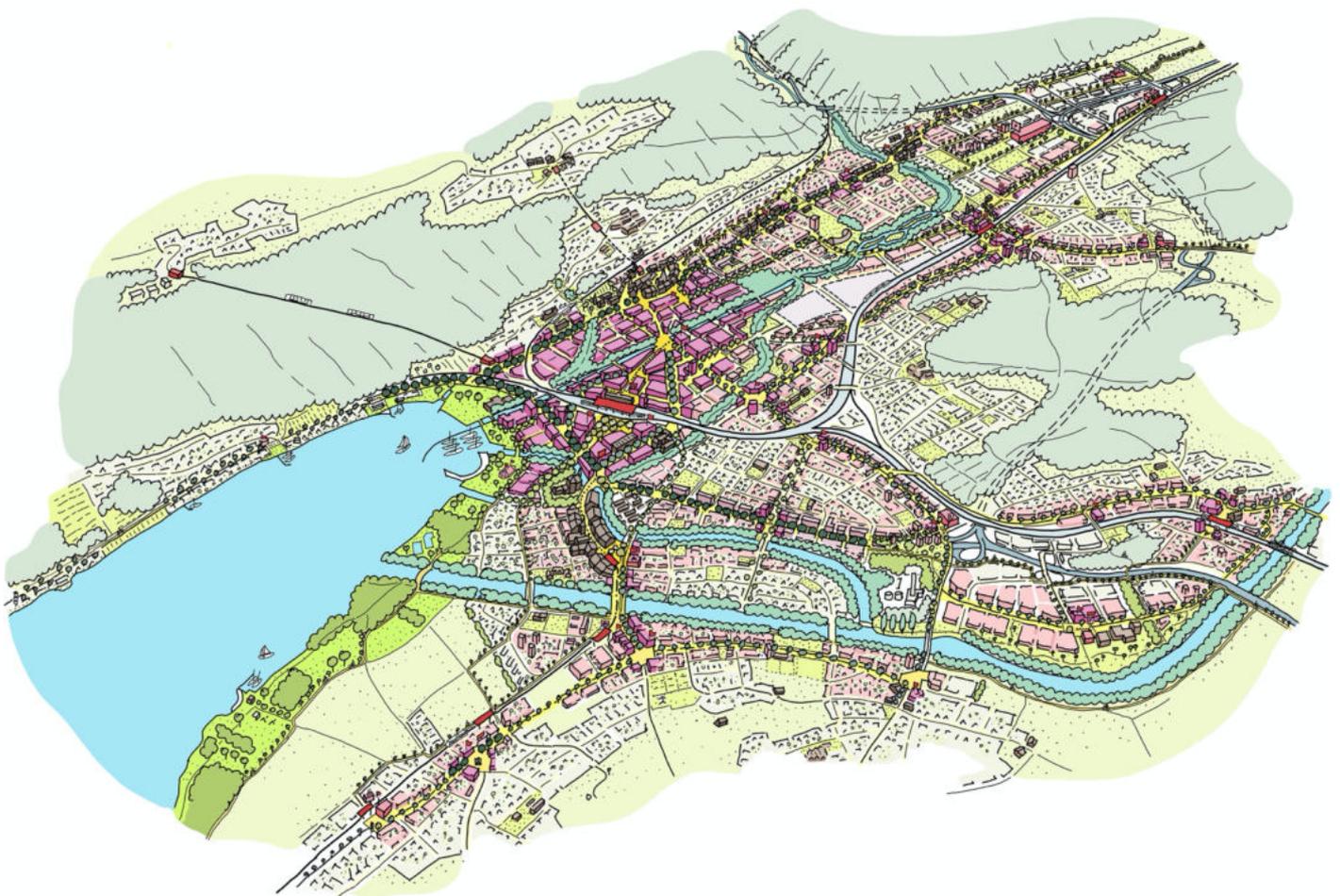


Vision d'avenir

Remaniée après le Rendez-Vous 2021



Impressum

Mandataire

Espace Biel/Bienne.Nidau

Office des ponts et chaussées du canton de Berne
Routes nationales / Construction
Reiterstrasse 11
3011 Berne

Auteurs

Van de Wetering Atelier für Städtebau Sàrl (Pilote)
Birmensdorferstrasse 55
8004 Zurich
+41 44 245 46 09
han@wetering.ch

Han van de Wetering, Dipl. Ing. TU Städtebau / Architekt SIA

bürokobi

Bärenstutz 11K
3110 Münsingen
+41 31 721 96 39

kobi.fritz@bluewin.ch

Fritz Kobi, dipl. Bauing. EPF/SIA/SVI

Sommaire

1.	Situation initiale	4
1.1	<i>Vision d'avenir du processus de dialogue</i>	4
1.2	<i>Rendez-vous: participation publique, échange avec l'administration et les autorités</i>	4
1.3	<i>Prise de connaissance par la délégation des autorités espace Biel/Bienne.Nidau</i>	5
2.	Conclusions du «Rendez-Vous»	6
2.1	<i>Généralités</i>	6
2.2	<i>Atelier de travail de l'administration</i>	6
2.3	<i>Participation de la population</i>	7
3.	Vision d'avenir	9
3.1	<i>Généralités</i>	9
3.2	<i>Projet d'agglomération comme base</i>	9
3.3	<i>Vision d'avenir remaniée et principes directeurs</i>	11
4.	Bilan et recommandations	26

1. Situation initiale

1.1 *Vision d'avenir du processus de dialogue*

Le processus de dialogue relatif au projet d'autoroute A5-branche Ouest a eu lieu de 2019 à 2020. La vision d'avenir constitue une base centrale pour la prise de décision et la recherche de solutions pour la manière de traiter le projet d'autoroute. Il s'agit d'une vision commune pour la ville et la région.

Cette première vision d'avenir présente des idées fondamentales, mais celles-ci sont concrètement transsectorielles. Les orientations de développement urbain et des transports dans la région et les mesures connexes à court, moyen et long terme (mise en œuvre progressive) sont définies sur cette base.

La vision a montré que le projet de la branche Ouest n'était pas compatible avec les idées de développement de la région. Cela est principalement dû au fait que la vision d'avenir ne se concentrait pas sur le thème des transports, mais le traitait sur un pied d'égalité avec les thèmes de l'urbanisme, du développement urbain, des espaces libres ou du climat urbain. En conséquence, elle a constitué une base importante pour la recommandation conjointe du processus de dialogue de ne pas poursuivre le projet de la branche Ouest.

1.2 *Rendez-vous: participation publique, échange avec l'administration et les autorités*

La vision d'avenir du processus de dialogue avec les six principes directeurs a été élaborée par le petit groupe de dialogue, puis discutée, complétée et adoptée dans le groupe de dialogue élargi. Les représentantes et représentants de groupes d'intérêts les plus divers ont pu s'y impliquer. Bien que la vision soit largement soutenue, elle est encore peu ou pas connue du grand public. Pour les personnes, qui n'étaient pas membres d'un groupe d'intérêts ou d'une institution, le contenu ne pouvait être transmis qu'indirectement. En outre, il y a eu un manque d'échanges intensifs et ciblés avec les autorités et administrations concernées (communes, région, Canton). Pour beaucoup, le contenu n'est que grossièrement connu.

Pour cette raison, l'organisation de projet a décidé d'organiser un «Rendez-vous» public du 1er au 3 novembre 2021 pour consolider la vision d'avenir. Le premier jour, cela a eu lieu dans le cadre d'un atelier de travail avec les collaborateurs et collaboratrices des administrations des communes concernées et du Canton. Les députés et députées du Grand Conseil et les conseillers municipaux de la région ont également été informés des principes directeurs par le biais d'une visite guidée. Les deux autres jours, la population intéressée a pu visiter l'exposition et apporter son avis sur les principes directeurs (quelque 350 visiteurs et visiteuses). Lors de l'exposition, des collaborateurs et collaboratrices de l'Office cantonal des ponts et

chaussées, des communes et les deux auteurs de ce rapport étaient à la disposition des visiteurs et visiteuses pour des renseignements et des discussions.

Dans la soirée du 2 novembre, Renate Amstutz, directeur de l'Union des villes jusqu'au 30.9.2021, et Yves Delacrétaz, professeur de mobilité et de transport à la Haute école d'ingénierie et de gestion du canton de Vaud (HEIG-VD), ont également organisé une séance d'information sur les sujets «Développement urbain durable» et «Gestion durable de la mobilité». Les membres de la délégation des autorités étaient également présents.

1.3 *Prise de connaissance par la délégation des autorités espace Biel/Bienne.Nidau*

La vision d'avenir remaniée avec ses 7 principes directeurs est une vision cible très largement coordonnée. Elle ne provient pas d'un projet de planification habituel (p. ex. Plan directeur communal, révision de l'aménagement local, Projet d'agglomération). Bien qu'elle ait été soutenue par les autorités régionales et locales, elle a été développée dans le cadre d'un processus de dialogue et de participation. Il s'agit d'un produit «bottom-up», mais avec des déclarations précises et stratégiques, y compris à l'échelle régionale. C'est donc un produit de planification spécial unique en Suisse. L'importance et le caractère contraignant ne peuvent donc pas être définis aussi clairement (p. ex. à caractère obligatoire pour les autorités). Cependant, parce que la vision d'avenir a été très largement coordonnée, il est recommandé de prendre le contenu au sérieux et de l'utiliser comme base et inspiration pour la planification ultérieure. Elle doit servir de «ligne directrice» pour le développement futur de la région et des communes.

La délégation des autorités a pris connaissance de la vision d'avenir le 30 mai 2022.

2. Conclusions du «Rendez-Vous»

2.1 Généralités

Les apports et constatations les plus importants du «Rendez-Vous» sont résumés ci-après. En général, de nombreux apports et constatations concernent des indications sur les planifications et développements en cours des diverses communes. Il est également important de clarifier et d'affiner, car la première vision d'avenir issue du processus de dialogue était parfois assez sommaire et abstraite. Une légère extension du périmètre est également souhaitée. Des informations plus détaillées sur le «Rendez-Vous» sont fournies dans le rapport de synthèse. Contrairement au processus de dialogue, le projet autoroutier de la branche Ouest de l'A5 n'est plus au premier plan des discussions. La situation initiale est nouvelle et, par conséquent, il s'agit davantage d'idées générales sur l'avenir de la mobilité et du développement urbain dans la région.

2.2 Atelier de travail de l'administration

Bien que les déclarations contenues dans la vision d'avenir soient basées sur des plans et des projets existants, l'adoption du projet de la branche Ouest, en particulier, signifie une toute nouvelle situation initiale. Pendant des années, le projet a dominé de nombreuses planifications en matière de mobilité et de développement urbain à tous les niveaux. Ces planifications ont été privées de la base avec l'abandon de la branche Ouest. Nombre de planifications et projets doivent être revus et révisés. Les administrations concernées sont donc confrontées à des défis organisationnels et objectifs majeurs. Cependant, parce que la branche Ouest signifiait un corset serré pour de nombreuses planifications, l'abandon est en même temps une nouvelle opportunité. Il y a plus de possibilités et moins de dépendances.

Les apports et constatations essentiels de l'atelier de travail de l'administration peuvent être résumés comme suit :

- La vision d'avenir issue du processus de dialogue est fondamentalement bien adaptée. Elle est basée sur le Projet d'agglomération actuel et suit des planifications communales importantes (p. ex. Plans directeurs, Concepts globaux des transports de Bienne et de Nidau), et l'orientation est en conséquence correcte. Bon nombre des mesures déjà envisagées soutiennent les idées de la vision d'avenir. Le sujet de la mise en œuvre est donc également important.
- L'abandon de la branche Ouest avec son raccordement autoroutier proche du centre est objectivement correcte, mais la question de savoir comment traiter le TIM («Où seront les voitures à l'avenir?») demeure. Les solutions et/ou alternatives suivantes sont au premier plan :
 - Le cœur de l'agglomération nécessite des concepts de mobilité durables et viables. Les mesures de type «push and pull» (p. ex. quartier à

circulation réduite, gestion des places de stationnement, transports publics attractifs, etc.) sont destinées à influencer la répartition modale.

- La priorité est donnée aux transports publics. Ils ont une très grande capacité, sont extrêmement économes en espace, offrent une bonne accessibilité et contribuent à la qualité urbaine (p. ex. promotion de la centralité).
- Un thème central sont les principaux axes en tant que lieux de transport et de vie. Les routes principales doivent être renforcées dans leur fonction d'espace urbain public avec une approche holistique.
- Des alternatives au tunnel de Port et un désengorgement de la vieille-ville de Nidau sont nécessaires, une vision globale (urbanisme et transports, différentes échelles) est indispensable.
- En principe, l'accent doit être mis à l'avenir sur la planification et les interventions sur le milieu bâti existant. L'accent ne devrait plus être mis sur de nouveaux grands projets.
- Pour un développement durable de la région, la coordination du développement urbain et des transports ne doit pas seulement être un mot à la mode, mais doit être vécue !
- Le développement urbain devrait donc également apporter une contribution ciblée. Dans les quartiers, les commerces pour les besoins quotidiens, ainsi que d'autres magasins et services fréquemment visités doivent être attractifs et accessibles à pied à une courte distance. En conséquence, le trafic automobile peut être réduit.

2.3 Participation de la population

Les principaux apports et constatations issus du «Rendez-Vous» (participation publique) peuvent être résumés comme suit :

- En principe, les énoncés de la vision d'avenir issue du processus de dialogue ne sont pas remis en question.
- Il émet divers souhaits de clarification et de compléments. De cette façon, davantage d'espaces verts seront mis à disposition dans les quartiers. La structure du centre-ville doit également être complétée et différenciée (p. ex. aussi des petits points de rencontre de quartier, les installations scolaires, les centres sportifs, etc.). Les hubs en tant que points de transfert sont à différencier (la gare de Bienne est également un point de transfert). En même temps, ils ne doivent pas concurrencer les centres de quartier, y compris leurs commerces.
- Les transports publics, le vélo et la marche sont à promouvoir et non le TIM. Comme envisagé dans la vision d'avenir, il faut plutôt un avenir qui évite la circulation : petites structures diverses, itinéraires courts et sûrs, mixité, réduction de la vitesse.
- Il existe différentes opinions sur la nécessité d'une «solution à long terme». Néanmoins, il existe un consensus sur le fait qu'un éventuel ouvrage d'infrastructure des transports à grande échelle et coûteux ne peut être construit que s'il a vraiment du sens et apporte une valeur ajoutée locale (p.

ex. décongestion des centres et des quartiers). C'est pourquoi le principe prévu «surveillance et contrôle» (examen régulier des besoins) est opportun.

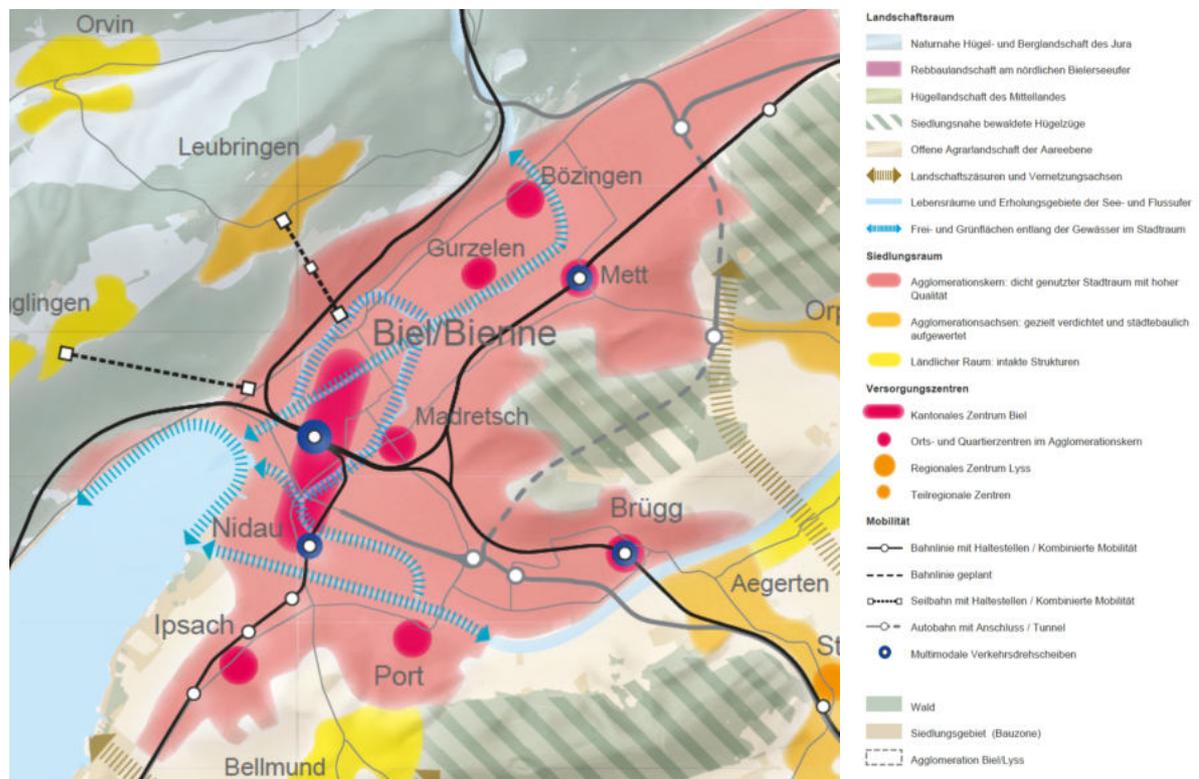
- Le tunnel de Port est considéré de manière très critique, il faut des alternatives. Le tram régional ou l'amélioration des transports publics sont plus souvent souhaités.
- L'importance du processus doit être davantage traitée. D'une part, il s'agit d'un développement à court, moyen et long terme, en particulier en ce qui concerne le tunnel de Port et la «solution à long terme». D'autre part, la participation doit être renforcée.

3. Vision d'avenir

3.1 Généralités

Sur la base des constatations complémentaires du «Rendez-Vous», la vision d'avenir issue du processus de dialogue a été remaniée et adaptée. À cette fin, les contenus les plus importants du Projet d'agglomération actuel ont également été intégrés. Le résultat est la vision d'avenir remaniée. Avec ses sept principes directeurs, elle démontre comment la région devrait se développer à l'avenir.

3.2 Projet d'agglomération comme base

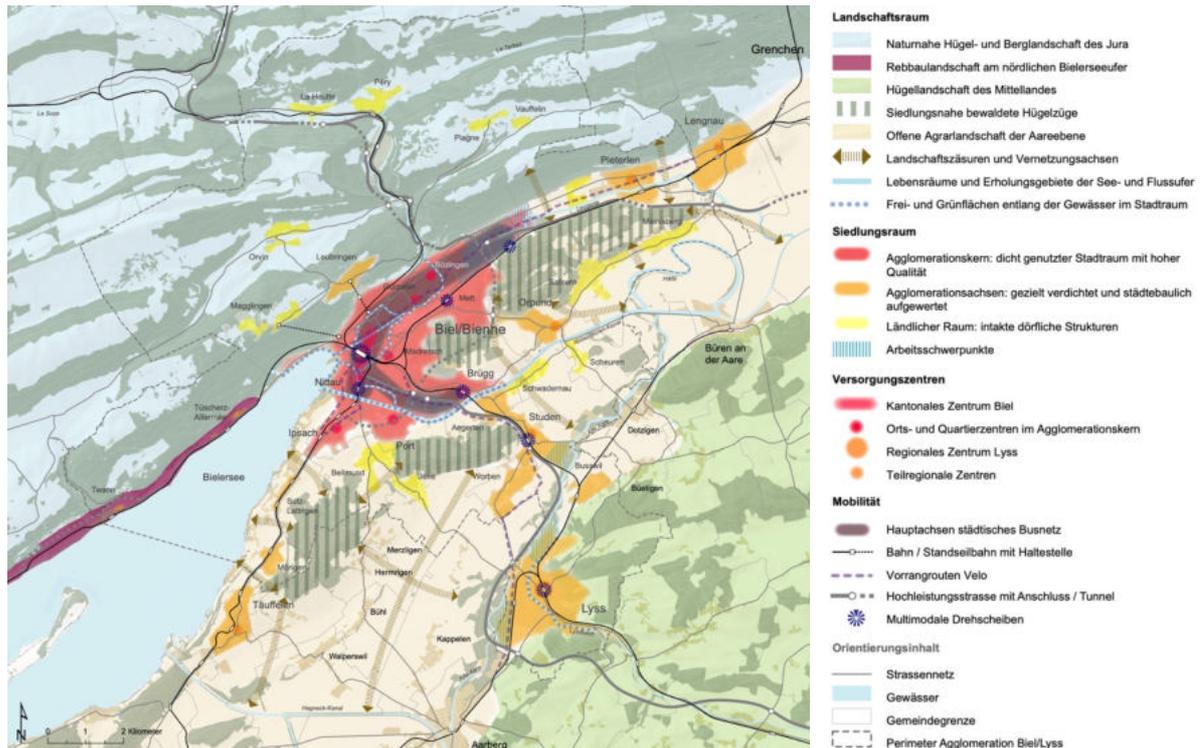


Extrait de la future vision d'avenir du 4e Projet d'agglomération de la région Bienne-Seeland, état au printemps 2020

La base de la vision d'avenir issue du processus de dialogue est celle pour la région du 4e Projet d'agglomération (état au printemps 2020). Il définit le contenu important suivant :

- Le cœur de l'agglomération comprend les villes de Bienne et de Nidau et les communes directement adjacentes de la première ceinture d'agglomération telles qu'Ipsach, Port et Brügg. Cette zone centrale est un espace urbain densément fréquenté de grande qualité.
- La zone située entre les deux vieilles villes de Bienne et de Nidau est considérée comme le «Centre cantonal de Bienne» et a une fonction d'approvisionnement centrale pour toute la région.

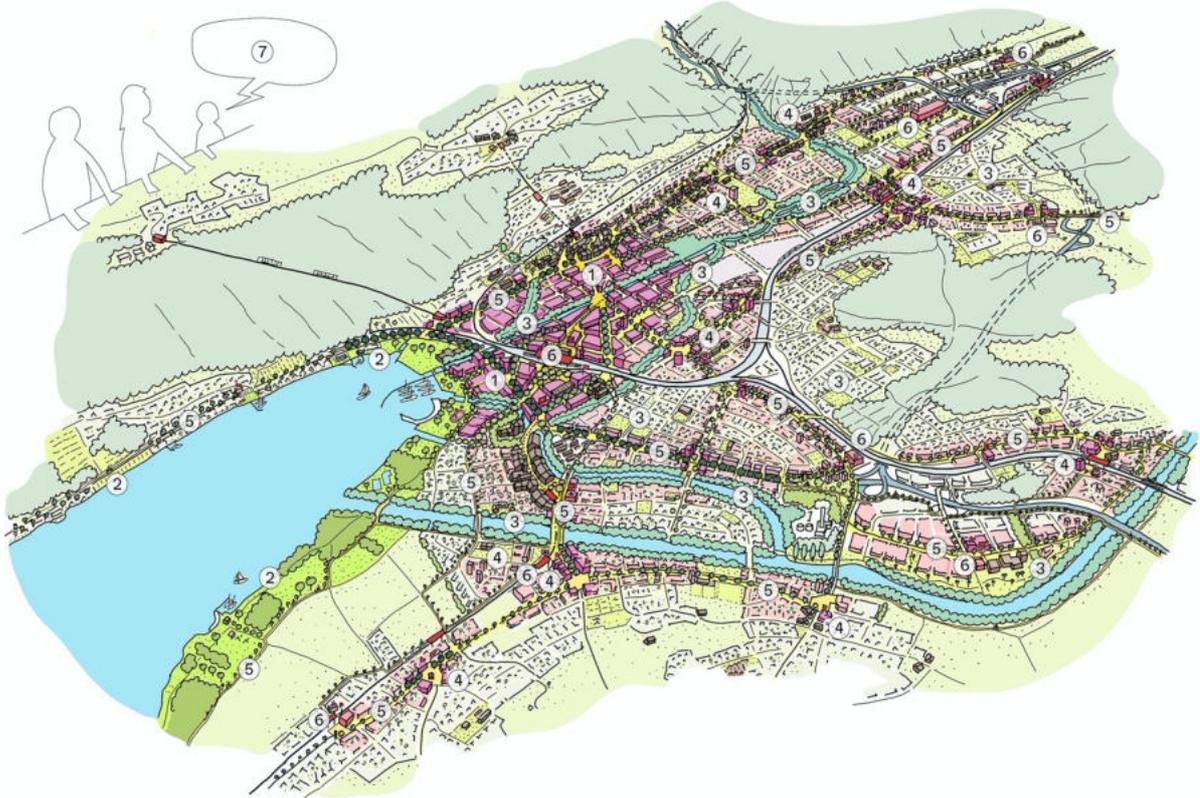
- Outre le «Centre cantonal», il existe différents centres locaux et de quartier. Il en résulte une agglomération polycentrique.
- Les espaces ouverts et verts le long des eaux (rives du lac, Aar, bras de la Suze, etc.) jouent un rôle central dans la structuration de l'espace urbain.
- La gare principale de Bienne est considérée comme une plaque tournante centrale du transport multimodal. Les arrêts Nidau, Mâche et Brügg sont des plaques tournantes complémentaires.



Extrait de la vision d'avenir du 4^e Projet d'agglomération de la région Bienne-Seeland (version finale, juin 2021)

La vision d'avenir du 4^e Projet d'agglomération a été complétée et clarifiée, y compris en relation avec les résultats du processus de dialogue. En conséquence, les deux visions d'avenir (processus de dialogue et Projet d'agglomération) sont bien coordonnées en termes de contenu.

3.3 Vision d'avenir remaniée et principes directeurs

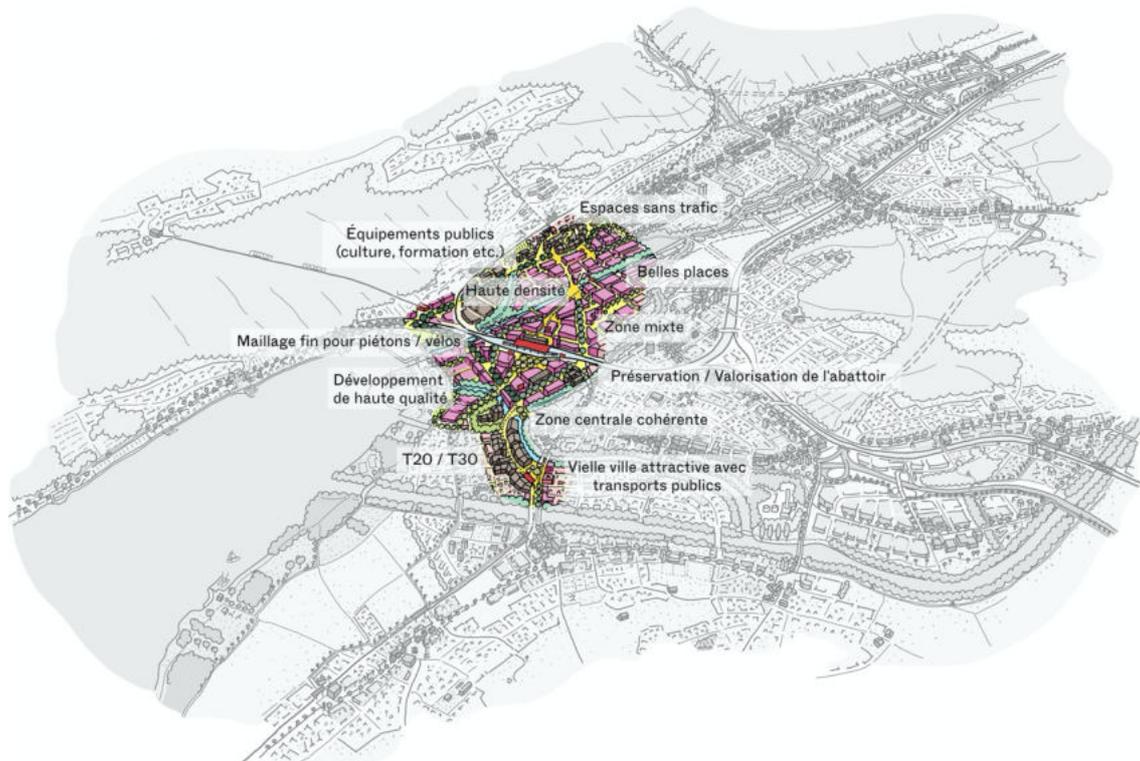


Nouvelle vision d'avenir (représentation Van de Wetering)

La vision d'avenir remaniée décrit sept principes directeurs de rang supérieur, dont les effets (au niveau des quartiers et de l'espace urbain, dans le processus) sont expliqués ci-après:

- 1: Zone centrale cohérente entre Bienne et Nidau
- 2: Rive continue du lac, ville au bord du lac
- 3 : La nature en ville, des espaces aquatiques comme réseau vert et de connexion
- 4 : Structure diversifiée des quartiers et du centre
- 5: Axes principaux attrayants pour tous et toutes
- 6: Accessibilité du TIM, hubs et dosage
- 7 : Poursuite du développement

Une zone stratégique pour le futur développement urbain est la réserve foncière de la gare des marchandises.

Principe directeur 1: zone centrale cohérente entre Bienne et Nidau

Nouvelle vision d'avenir: Idée d'une zone centrale cohérente entre Bienne et Nidau

La zone centrale plus étroite entre les deux centres historiques de Bienne et Nidau devient le quartier central et le cœur urbain de la région. La densité d'utilisation y est élevée. C'est un lieu de résidence et de travail, où il existe de nombreuses possibilités d'achat. En outre, d'importantes institutions publiques, des offres culturelles et éducatives y sont concentrées. Il y a des espaces publics urbains attrayants et jolis, mais aussi verdoyants, avec de nombreuses belles places représentatives de la ville. Ce sont des lieux de rencontre, de séjour et d'événements très appréciés.

L'accent est mis sur les modes de transport peu encombrants et à faibles émissions, tels que le trafic cycliste et piéton, les transports publics et la micromobilité. En tant que modes de transport urbains, ils contribuent également à l'interaction avec les affectations (au rez-de-chaussée) et renforcent ainsi la fonction centrale de la zone. Sur les routes principales de la zone centrale, la vitesse y est réduite (T20, T30), mais il y existe également de nombreuses zones exemptes de trafic. Au sud de la gare, un quartier urbain dense, mixte et de grande qualité est en cours de développement. Il existe une forte interaction avec les différents instituts de médias et établissements d'enseignement existants (Haute école spécialisée bernoise, Switzerland Innovation Park, Communication Center). Le quartier propose une variété d'offres résidentielles et de lieux de travail de grande qualité et à valeur ajoutée, qui profitent des espaces publics représentatifs en tant que lieux de rencontre (front et back-office, services, sièges administratifs,

industries créatives, innovation et start-ups, médias, établissements d'enseignement, hôtels, etc.). Les anciens abattoirs seront préservés et mis en valeur avec de nouvelles offres et utilisations.

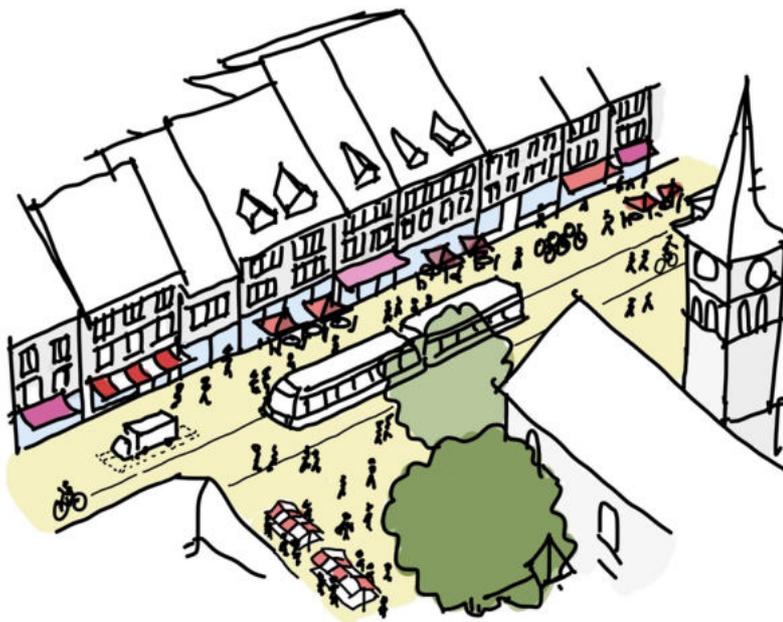


Zone centrale: rue comme zone pour flâner, accent sur le trafic piéton et cycliste, les transports publics, la micromobilité, la vitesse réduite et la réduction du TIM.

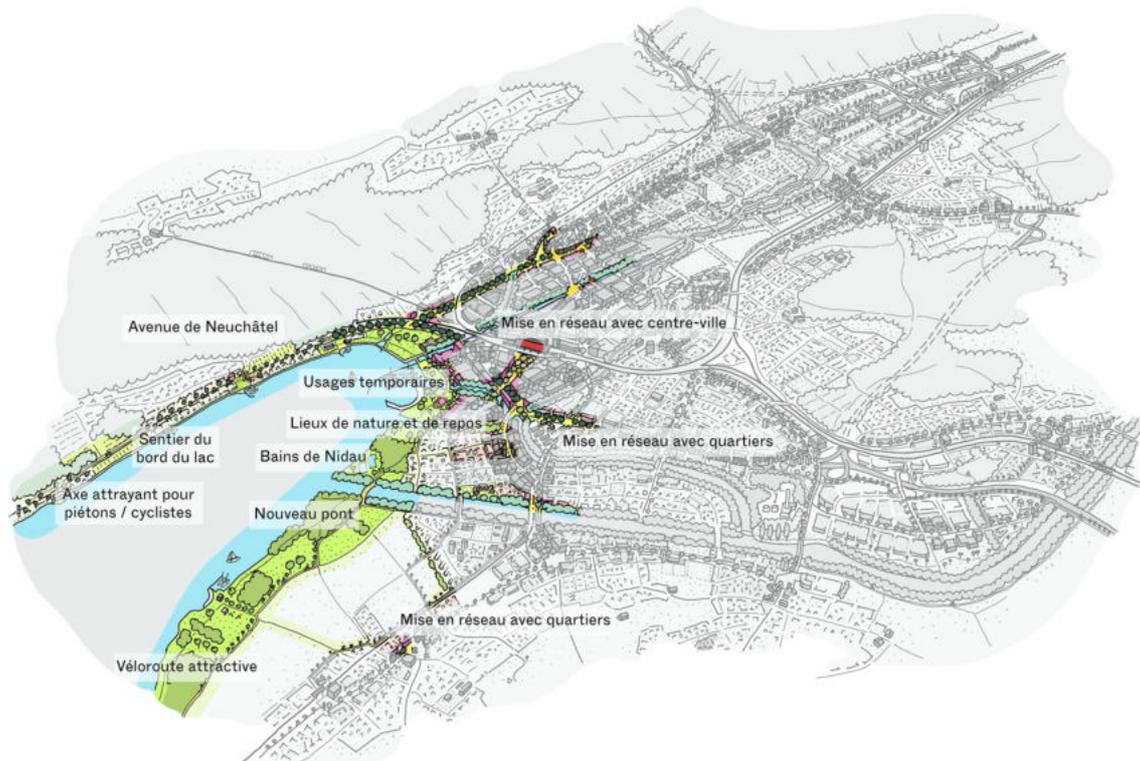


Haute densité et forte mixité d'affectations (rez-de-chaussée à usage commercial ou public, résidences aux étages supérieurs); Sécurisation des livraisons, pas de places de stationnement en surface.

La vieille-ville de Nidau, en tant que partie intégrante de la zone centrale d'un seul tenant, bénéficie des transports publics. Leur circulation à travers la vieille-ville anime le centre. En raison de la concentration des fréquences du trafic piéton, la clientèle de passage est générée par les transports publics. Cela renforce non seulement la fonction du centre, mais garantit également une bonne accessibilité. En raison du peu d'espace requis par les transports publics, de larges zones piétonnes et des pré-zones sont créées, qui peuvent être appropriées par les commerces adjacents.



Vieille Ville de Nidau: profiter de la circulation, les transports publics contribuent à la revitalisation du centre et créent de la clientèle de passage.

Principe directeur 2: rive continue du lac, ville au bord du lac

Nouvelle vision d'avenir: Idée d'une rive continue du lac avec l'orientation de la ville vers le lac

La région, et en particulier les villes de Bienne et Nidau, sont situées au bord du lac de Bienne. Dans le cadre de la qualité d'habitat et de vie, la rive du lac est valorisée en tant qu'espace libre continu. Le lac devient ainsi un élément structurant du développement local. Un sujet important est l'interaction entre le développement et l'espace libre: pour revitaliser les rives du lac, les constructions sont également nécessaires. Cependant, elles ont une structure à petite échelle et réagit ainsi aux quartiers existants, et les nouveaux développements respectent également la générosité des rives du lac. Les sujets de la revitalisation, de l'animation et des utilisations temporaires sont importants.

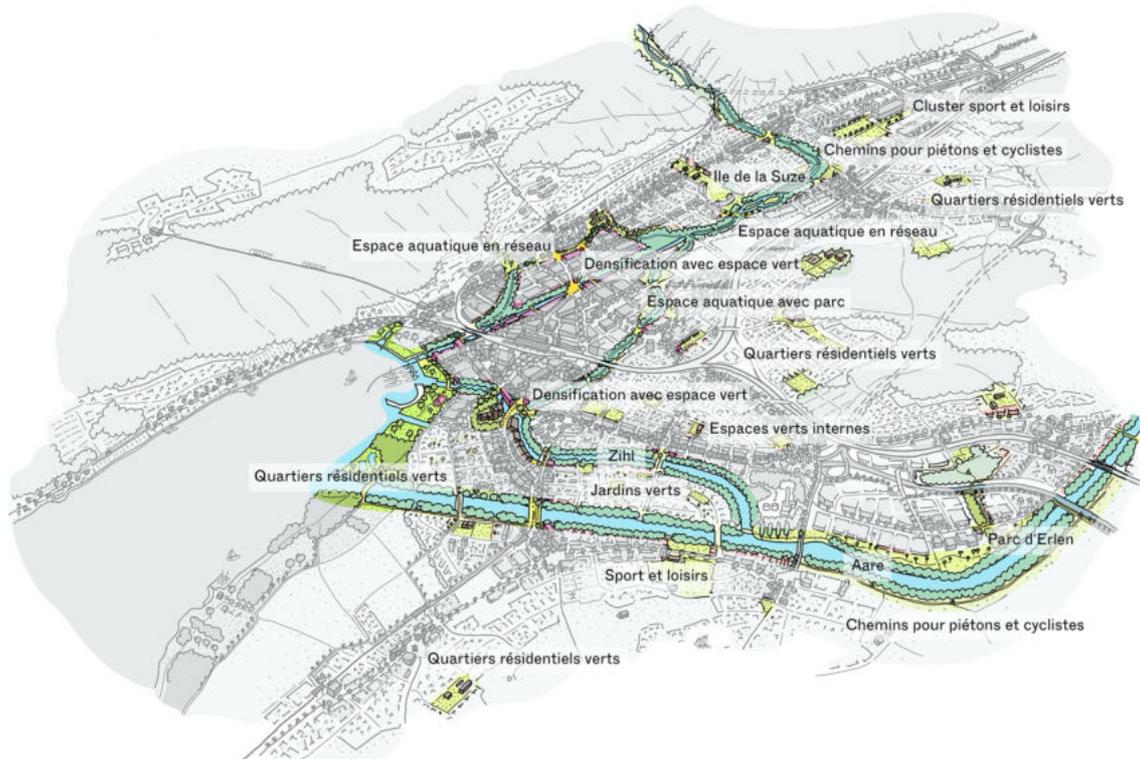
Les différents besoins doivent être pris en compte lors de la conception. Il existe un besoin d'espaces pour les événements et les activités, mais aussi des lieux naturels et de repos. En général, l'aménagement est vert et proche de la nature, il n'y a que quelques surfaces asphaltées.

La rive du lac est un espace de liaison important. Il existe des liaisons régionales directes et continues pour le trafic piéton et cycliste, dans les sections très fréquentées, celui-ci doit être séparé. Il est important de faire une liaison avec les quartiers situés en arrière et le centre-ville. Également sur la rive gauche du lac, il existe un chemin de rive et une bonne liaison piétonne et cycliste, sûre et attrayante.



La rive du lac en tant qu'espace libre continu, semblable à un parc, les villes et les quartiers font face au lac, en réseau dense avec les quartiers situés en arrière. Une liaison régionale attrayante pour le cyclisme est en cours de création les communes lacustres. Dans le cas de tronçons très fréquentés, le trafic piéton et cycliste est géré séparément.

Principe directeur 3: la nature en ville, les espaces aquatiques en tant que réseau de connexion vert



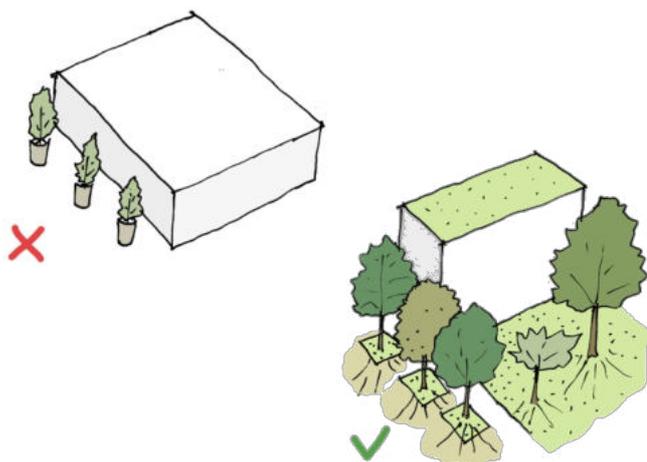
Extrait de la vision d'avenir: les différents espaces aquatiques structurent la région comme des espaces verts continus et créent un réseau de connexions piétonnes et cyclables. Dans les quartiers, il y a de nombreux espaces verts accessibles au public et privés.

Les nombreux espaces verts et le long de l'eau présentent une grande qualité dans la zone urbaine. Les zones le long de l'eau sont superposées à un réseau de trafic piéton et cycliste et reliées à des parcs, des espaces verts, des écoles et des installations sportives. Les eaux sont aussi accessibles que possible, un exemple attrayant est l'Île de la Suze.

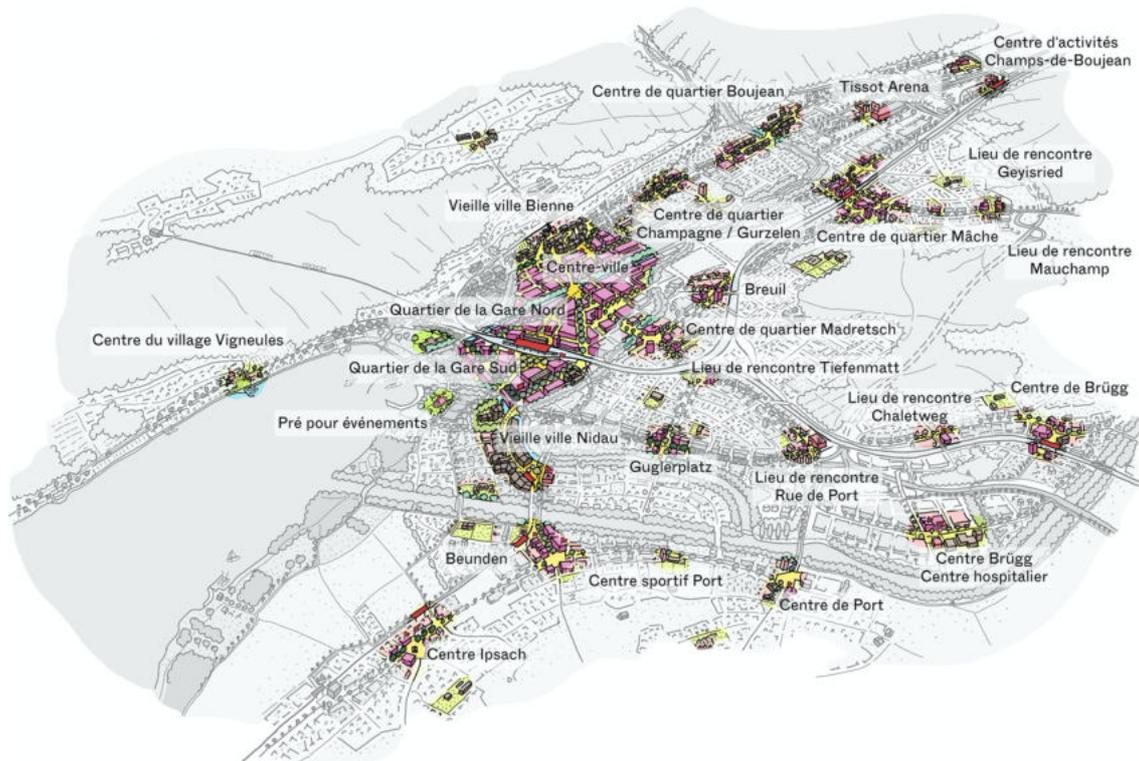
La structure cohérente et continue des espaces verts relie les différents quartiers et espaces paysagers. Elle joue un rôle central dans la mise en réseau écologique, contribue à un climat urbain agréable et a une fonction récréative locale importante. En même temps, de nouvelles zones en réseau, vertes et perméables à l'eau sont créées dans le cadre de densifications structurelles, qui favorisent un niveau élevé de biodiversité. Il existe des espaces de verdure même en présence de développements denses, en fonction de la taille du développement, il y a aussi des espaces verts accessibles au public.



Les zones situées le long de l'eau deviennent des espaces verts à part entière et structurent les différents quartiers et lieux. Reliée à des sentiers pédestres continus et/ou à des pistes cyclables, l'eau devient un élément de liaison urbain.



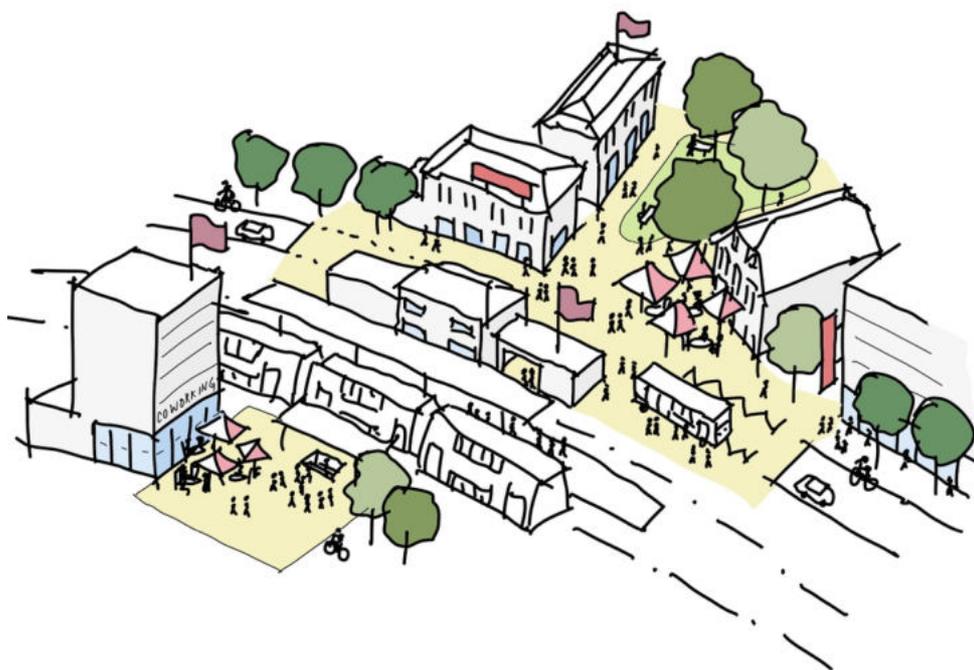
Densité et espace libre ne sont pas des contradictions. Avec une bonne densification qualitative, de nouveaux espaces verts et naturels peuvent également être créés, d'importantes mesures climatiques urbaines peuvent être intégrées de cette manière.

Principe directeur 4: structure diversifiée des quartiers et des centres

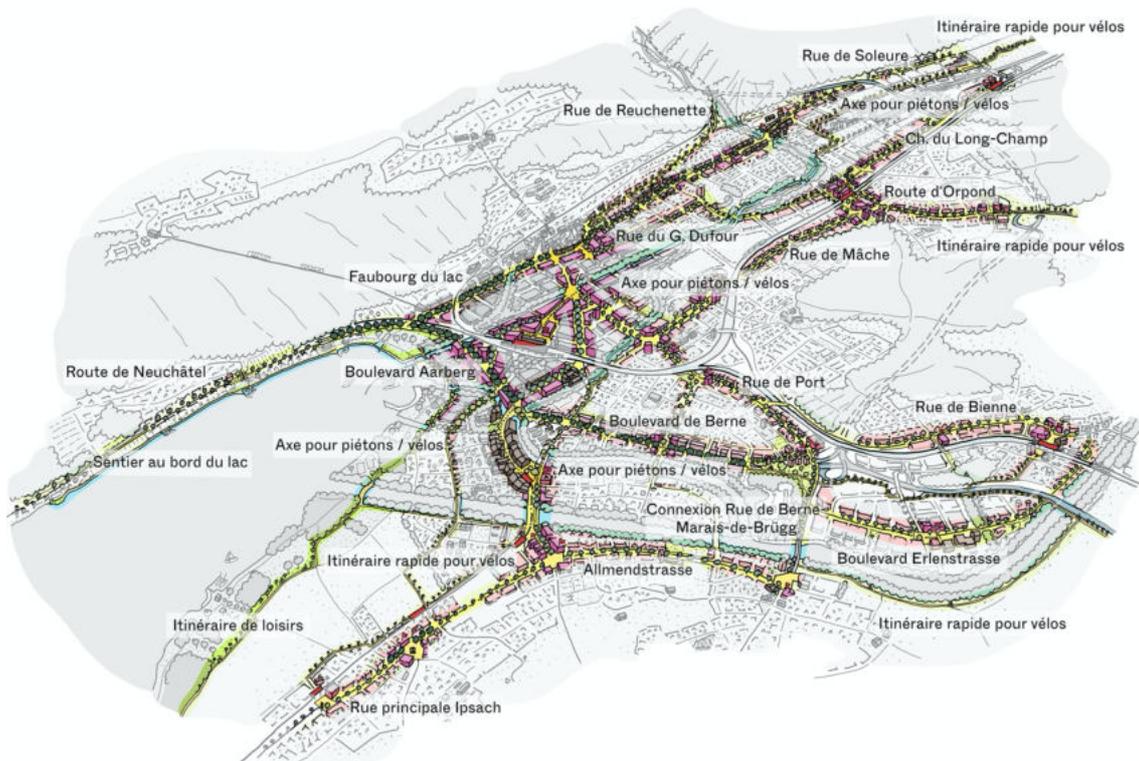
Région de courtes distances: création de centres-villes et de quartiers attrayants dans l'ensemble de la région

Dans toute la région, il existe une structure polycentrique de centres des villes, des localités et des quartiers bien connectés. Ceux-ci assurent un approvisionnement local à distance à pied. Il y a aussi d'autres petits lieux de rencontre, des écoles et des centres sportifs.

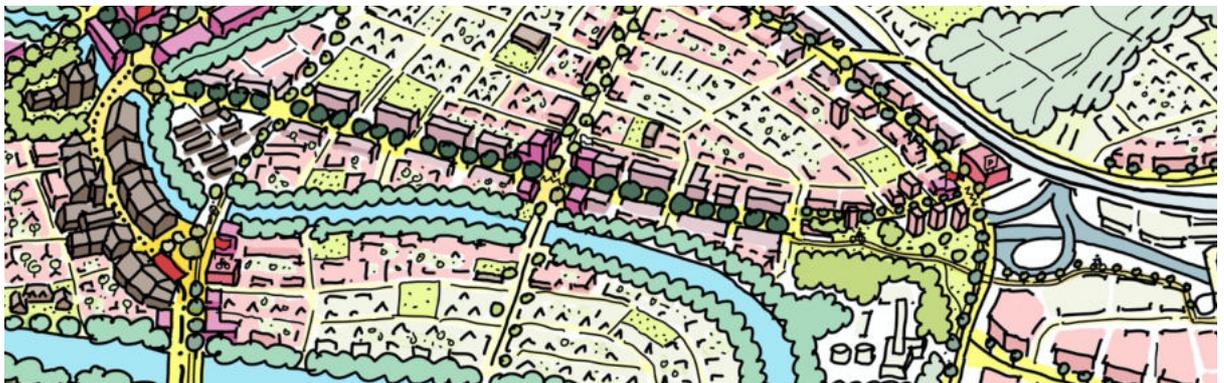
En tant que lieux fréquentés et souvent hérités du passé, les centres sont d'importants vecteurs d'identité. Dans certains cas, ils peuvent également être condensés et renouvelés de manière ciblée (p. ex. avec une maison-tour), afin de renforcer la fonction de centralité et de créer une nouvelle identité. Avec ces centres, une «région de courtes distances» est créée. Il y a des lieux attrayants avec une grande qualité de séjour et un bon réseau piétonnier avec les quartiers environnants. En reliant systématiquement les centres avec des arrêts de transports publics, les commerces (approvisionnement local, gastronomie, artisanat, services) peuvent bénéficier d'une bonne accessibilité et de la fréquence concentrée du trafic piétonnier («clientèle de passage»).



Centre-ville animé avec des zones d'approvisionnement de proximité et des espaces publics attrayants d'une grande qualité de séjour. Les arrêts de transport publics génèrent de la clientèle de passage.

Principe directeur 5: axes principaux attrayants pour tous et toutes

Les différents axes principaux jouent un rôle important. Cela concerne principalement les routes principales. Ce sont des espaces libres à part entière qui ont une fonction de lieu de circulation et de vie. Le réseau d'axes principaux est complété par des axes de quartier et des pistes cyclables.

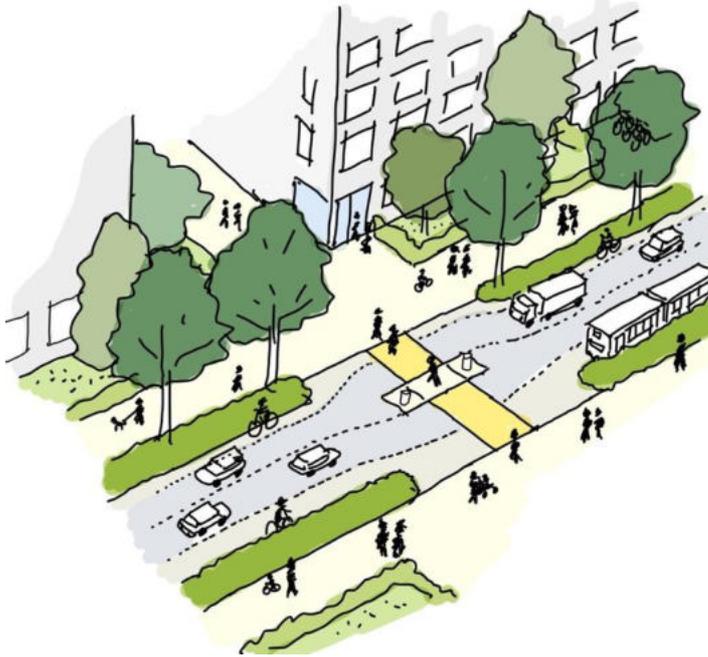


Dans le cadre du développement intérieur, des espaces naturels et libres attrayants et intérieurs doivent être créés. De cette façon, la route de Berne peut également être transformée en un espace routier attrayant et vert grâce à une densification ciblée.

Les communes et les quartiers sont reliés par un réseau cohérent d'axes principaux attrayants et vivants. Ici, les identités de quartier, les fonctions des transports et les utilisations se superposent. Les axes sont des espaces publics importants. Il y a de larges zones piétonnes et des pré-zones, qui sont bien aménagées et aussi végétalisées que possible. Les axes sont également de belles adresses représentatives. Les immeubles résidentiels ou commerciaux adjacents ont un lien étroit avec la rue. Avec un placement clair des bâtiments, les axes deviennent des espaces urbains. Cela favorise une bonne orientation.

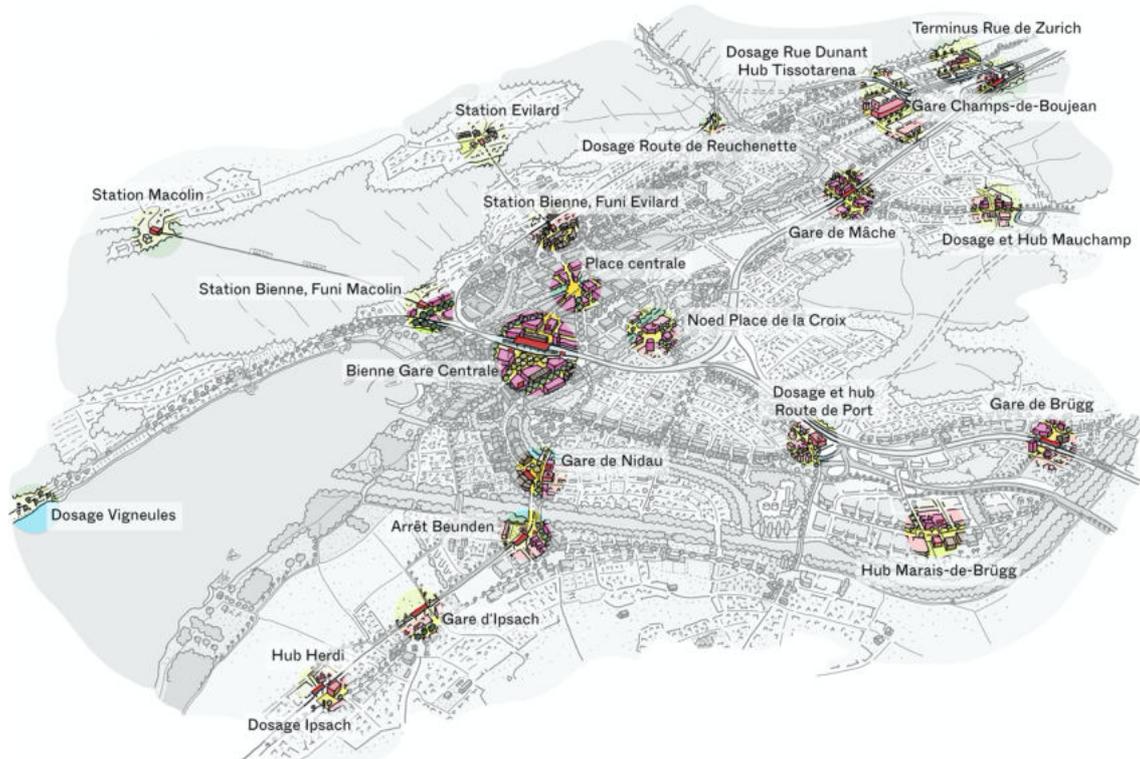
En même temps, les bâtiments protègent du bruit les quartiers et les espaces verts situés à l'arrière. L'utilisation et l'aménagement des rez-de-chaussée sont adaptés au contexte. La fonction des transports joue un rôle important.

Fondamentalement, les axes principaux offrent de l'espace pour tous les moyens de transport. Cependant, en particulier dans les régions denses et centrales de la région, les moyens de transport actifs, compacts et efficaces sont prioritaires. Une bonne traversée de la route est d'une grande importance. Les axes principaux sont complétés par d'autres axes importants de quartier, piétons et cyclistes.



Une route principale verte pour tous les modes de transport, promenade et lieu de rencontre, de bonnes possibilités pour traverser de manière sûre, adresse représentative du développement urbain.

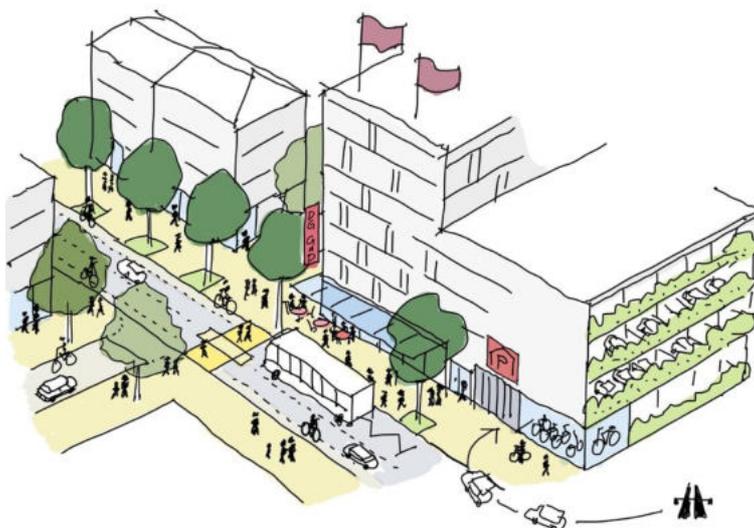
Les axes jouent un rôle important non seulement pour la mise en réseau, mais aussi pour le développement urbain. Ainsi, la densification n'est pas une fin en soi, mais devrait consciemment contribuer à la revalorisation des quartiers. Ainsi, la densification ciblée le long d'une route principale conduit à un investissement dans ces espaces importants, souvent difficiles et donc aussi à leur revalorisation. En outre, la plus-value peut être liée à des exigences spécifiques. De cette façon, un alignement peut être adapté, créant ainsi une marge de manœuvre pour l'espace routier. Il est toujours important que l'espace routier lui-même n'agisse pas comme un corps étranger, mais soit conçu comme un espace urbain intégré dans le quartier. C'est la seule façon de le transformer en élément de transition et un espace libre à part entière.

Principe directeur 6: accessibilité TIM, hubs et dosage

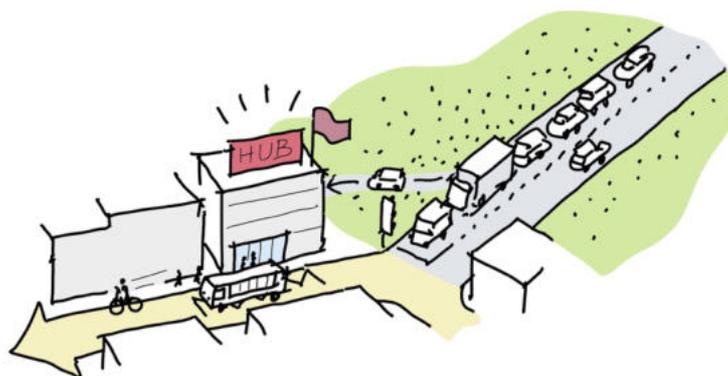
La région reste également facilement accessible pour le TIM. Il existe un système de hubs, qui facilitent le passage à des services de transport urbains et compacts (transports publics, vélo, micromobilité). L'attractivité comprend également une gamme de services. C'est pourquoi la plupart des hubs sont situés dans des centres de quartier. Dans certains cas, les hubs sont toujours liés à un dosage. Cela favorise les correspondances et limite la charge de trafic des centres et des quartiers.

Le cœur de l'agglomération (selon le 4e Projet d'agglomération) est également facilement accessible pour le TIM. Des hubs de transfert attrayants existent aux endroits où des liaisons autoroutières ou des routes d'accès sont reliées au réseau de la ville et du quartier (arrêts de train, lignes de bus importantes, réseau de pistes cyclables et de chemins piétons). Avec ces hubs, l'accent est mis sur le passage du TIM vers des moyens de transport urbains et compacts (transports publics, vélo). Afin de mieux maîtriser et orienter le trafic, les hubs doivent, si possible, être liés à un dosage. En complément à ces hubs, il existe d'autres points de transfert où il est important de changer entre différents modes de transports publics ou entre les transports publics et le trafic cycliste.

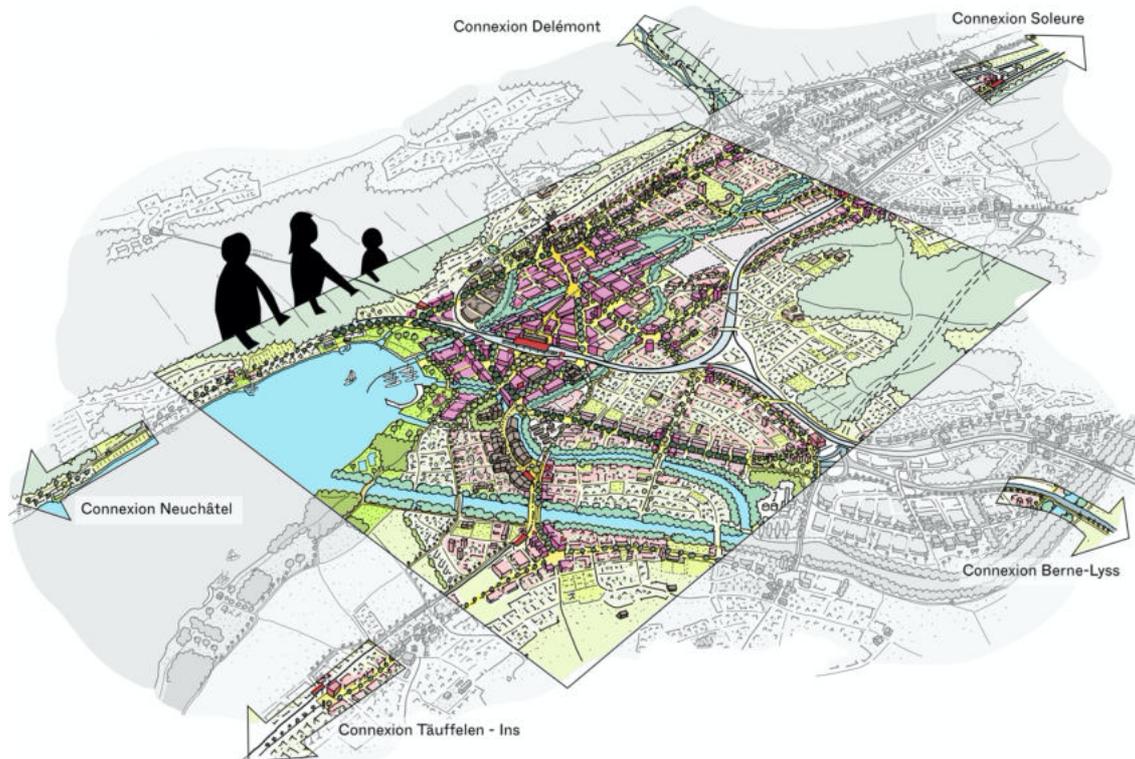
Selon l'emplacement et la fonction de la correspondance, il existe des services et utilisations complémentaires. Les fréquences du trafic automobile des hubs peuvent ainsi devenir une valeur ajoutée, car les hubs génèrent des clients potentiels. À ces endroits, par exemple, des installations et utilisations intéressantes pour toute la région peuvent également être concentrées (magasins de meubles, hôtels à petit budget, installations de logistique urbaine), mais qui n'ont pas leur place dans les zones d'habitation centrales ou les quartiers résidentiels.



*Exemple de hub de transfert
Marais-de-Brügg / route de Port:
avec la conception d'un hub
comme point de rencontre de
quartier, la fréquence du trafic
automobile est bénéfique. Il y a
des offres (p. ex. magasins, hôtel)
et des transports publics
attrayants et des connexions à
vélo avec le centre.*



*En combinaison avec un dosage,
l'effet d'un hub et le passage à
des moyens de transport
compacts et durables peuvent
être renforcés.*

Principe directeur 7: poursuite du développement

Lors du développement ultérieur de la région, l'implication de la population (participation) joue un rôle central. Un sujet important est la gestion des horizons temporels (mesures à court, moyen et long terme) et la conception à long terme des liaisons de niveau supérieur (p. ex. liaison Neuchâtel – Soleure).

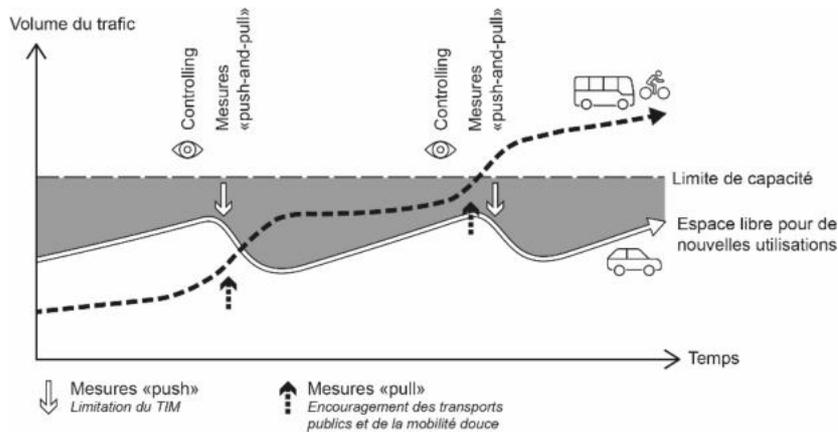
Selon les pronostics, la région continuera de se développer, la population et le nombre d'emplois augmenteront, et donc aussi le trafic. L'implication régulière de la population avec de bons processus de participation, soutient un développement qualitatif et basé sur la localisation de la région.

Dans le cadre d'un développement ultérieur, le facteur temps est une question importante. Il existe des mesures à court, moyen et long terme, qui sont bien coordonnées. Cela a montré que la région de Bienne se porte bien aujourd'hui en termes de trafic - par rapport à d'autres régions. Les charges de trafic sur le réseau de base ne sont, à quelques exceptions près, pas très élevées. En outre, l'évaluation a montré que ce n'est pas le trafic de transit, qui crée les problèmes, mais qu'ils sont en grande partie auto-infligés (trafic de destination et d'origine, trafic intérieur). Une indication est, entre autres, la disponibilité de places de stationnement sur le lieu de travail: plus de 50% de ces places de stationnement sont fournies gratuitement (en ville de Berne, ce taux n'est que de 35%). Cette situation initiale permet de gagner du temps, qui peut être utilisé pour un développement concerté et progressif.

Un réaménagement à court et moyen terme des routes, une amélioration du réseau de chemins pédestres, des pistes cyclables et des transports publics, et diverses mesures non structurelles (gestion du trafic, gestion des places de stationnement, aménagement du territoire) permettent d'atténuer de nombreux problèmes de trafic actuels. Mais des processus de développement urbain plus longs peuvent

également contribuer à résoudre les problèmes de circulation. Par exemple, la densification ciblée favorise une répartition modale durable et peu encombrante (plus de transports publics, trafic piéton et cycliste, moins de circulation automobile), et les distances sont également plus courtes.

Une planification des transports axée sur l'offre s'impose pour un développement ultérieur. La capacité de charge d'une route, c'est-à-dire la charge, qui est encore compatible avec le cadre environnant, les autres usagers de la route, l'environnement et le climat, est décisive ici. Afin de s'assurer que cette tolérance n'est pas dépassée, une surveillance et un contrôle sont nécessaires. Si la charge de trafic approche de la limite de tolérance, des mesures «push and pull» doivent être mises en œuvre à temps, afin que le trafic automobile n'augmente pas davantage. Ce n'est que lorsque ces mesures ne sont plus suffisantes pour faire face au trafic que des «mesures à long terme» doivent être mises en œuvre.



4. Bilan et recommandations

Conclusion, force obligatoire

La vision de l'avenir n'a aucun caractère obligatoire en matière de planification. Avec ce rapport, le remaniement de la vision de l'avenir est terminé. Toutefois, les contenus doivent être intégrés dans la planification ultérieure de la région et des communes, qui peut également réglementer le caractère obligatoire de certains contenus. La vision de l'avenir sert aux communes, à la région et au canton comme base pour leur développement communal et urbain axé sur l'avenir, l'aménagement locale et la planification des transports, ainsi que les projets correspondants.

Procédures visant à garantir la qualité

L'une des conclusions tirées du remaniement de la vision d'avenir est la complexité de la planification intégrale de l'urbanisme et des transports. Il existe des intérêts extrêmement divers, parfois contradictoires. De plus, la planification concerne toujours différents horizons temporels et niveaux d'échelle. En raison de la grande complexité, d'importants projets de développement urbain et des transports devraient être développés autant que possible dans le cadre d'une procédure visant à garantir la qualité (p. ex. concours, mandats d'étude parallèles, études-test). Cela garantit le développement d'une planification de grande qualité et spécifique au site et la réalisation de projets viables.

Participation, processus et traitement des mesures à long terme

Lors du remaniement de la vision d'avenir en fonction des retours d'information du «Rendez-Vous», il y a eu certes beaucoup de compléments, mais pas de changements majeurs en termes de contenu. Le plus grand renouvellement est le dernier principe directeur «Poursuite du développement». D'une part, cela met davantage l'accent sur la question de la participation. La population est donc constamment impliquée. Toujours avec le résultat final de la vision d'avenir, la population de la région devrait être informée à nouveau et remerciée pour sa participation constructive.

D'autre part, le développement doit être compris beaucoup plus comme un processus. Il existe des mesures à court, moyen et long terme, qui sont bien coordonnées. Il faut également gagner du temps en mettant rapidement en œuvre d'importantes mesures non structurelles (gestion du trafic, gestion des places de stationnement, aménagement du territoire). Cela signifie également que les «mesures à long terme» ne seront mises en œuvre que lorsque les mesures à court et à moyen terme ne seront plus suffisantes pour maîtriser le trafic.

Planification des transports axée sur l'offre et l'encouragement des transports publics

Les routes cantonales et communales de la région sont créées, réaménagées et exploitées selon le principe de la planification des transports axée sur l'offre. La surveillance et le contrôle assurent la mise en œuvre de mesures «push and pull»

dès qu'il devient évident que la capacité de charge va être dépassée.

L'encouragement du trafic piéton, cycliste et des transports publics en tant que modes de transport compacts, efficaces et durables joue un rôle central à cet égard.

La revalorisation des routes principales comme point fort

Un autre renouvellement de la vision d'avenir est l'accent accru mis sur le thème des «axes principaux» (principe directeur 5). Les routes principales locales constituent des interfaces importantes entre le développement urbain et les transports et jouent un rôle important dans le développement qualitatif. La mise à niveau intégrale des routes principales en zones urbaines attrayantes est donc une priorité. Ici, avec une bonne planification, de nombreux conflits peuvent être résolus et des qualités peuvent être générées. Pour les communes et la région, ces axes principaux devraient donc devenir le principal thème de planification. L'axe route de Neuchâtel – Marais-de-Brügg y joue un rôle central. Dans le cadre d'un processus de qualité et combiné à un processus de participation, un concept intégral pour cet axe doit être développé le plus rapidement possible.

Stratégie des hubs et de dosage

Les hubs jouent également un rôle majeur dans la gestion et le guidage du trafic (points de transfert attrayants du TIM vers des modes de transport urbains et compacts, tels que les transports publics ou le trafic cycliste). Le sens est souligné par le principe directeur 6. Afin que les effets positifs se fassent également ressentir au niveau local, l'emplacement exact, la fonction et la conception des hubs individuels doivent encore être précisés. L'effet incitatif du hub doit alors être renforcé par un dosage.

Qualité et davantage de verdure

Le processus de dialogue et de participation («Rendez-Vous») a montré que la priorité n'est pas la quantité, mais la qualité. Des lieux «beaux» et «attrayants» sont souhaités, la qualité de vie est au premier plan. En plus de sujets tels que l'approvisionnement local ou les commerces, davantage d'espaces verts et de végétalisation sont particulièrement souhaités. Les thèmes du climat urbain et de la biodiversité sont remarquablement souvent mentionnés, de sorte que cela doit également être traité davantage dans la vision d'avenir (principe directeur 3, généralement végétalisation accrue). Cela doit être davantage pris en compte dans la planification et les projets.

Importance des espaces adjacents

Enfin, l'une des conclusions du «Rendez-Vous» est l'importance de certains espaces adjacents. Il s'agit en partie d'espaces fonctionnels avec des défis spécifiques. En raison de l'étendue géographique et des questions spécifiques, une représentation dans le périmètre d'origine n'est pas opportune. Néanmoins, le périmètre de la vision d'avenir a été légèrement élargi pour attirer l'attention sur ces espaces. Outre l'extension vers l'Est (Marais-de-Brügg avec le nouveau Centre

hospitalier régional) en tant que partie intégrante de la vision d'avenir, les espaces importants suivants sont en jeu, qui nécessitent une prise en compte spécifique:

- Rive droite du lac de Bienne: bien qu'une partie essentielle fasse partie intégrante de la vision d'avenir (agglomération sud avec les communes d'Ipsach, Nidau et Port), une réflexion distincte est nécessaire ici en raison des questions spécifiques. Il s'agit avant tout des lignes du tunnel de Port. La problématique est en particulier la charge de trafic plus lourde du centre d'Ipsach. Dans la vision d'avenir, le tunnel de Port initial n'est donc plus représenté. Une autre question est la gestion et l'importance des transports publics (en particulier en ce qui concerne le chemin de fer BTI et le tram régional comme mot-clé). Un axe de transports publics fort et structurant est nécessaire dans cet espace. Il s'agit d'une ligne de transports publics rapide, fiable et confortable avec une cadence élevée. Il est recommandé de développer une «vision cible» séparée et intégrale pour cet espace (pour vérifier plus précisément le périmètre, éventuellement jusqu'à Täuffelen).
- Rive gauche du lac de Bienne: cette zone située entre le Jura et le lac de Bienne forme son propre espace fonctionnel, avec une structure urbaine à petite échelle et un paysage naturel et culturel très précieux. Afin d'améliorer la situation du trafic et la qualité de vie, cette zone a également besoin de sa propre vision cible (à examiner de plus près).