

Conclusions situation actuelle et besoin d'action

Nr.	Conclusion	Justification de l'ajustement
1.	<p>Conclusion : la région bilingue de Bienne/Seeland est un puissant site économique</p> <p>La région de Bienne est un site universitaire, de formation, sportif et économique d'importance nationale ainsi qu'une plaque tournante à la frontière linguistique. La zone de développement entre gare et lac doit être considérée comme une zone récréative, résidentielle, scolaire et économique. Un large éventail d'emplois hautement qualifiés est proposé. La région offre une qualité de vie élevée.</p>	<p>Input groupe de dialogue intégré, ajout de zone résidentielle</p>
2.	<p>Conclusion : Bienne/Seeland est une région avec une stratégie de mobilité globale pionnière*</p> <p>La région s'est fixée des objectifs ambitieux, notamment en matière de climat et de mobilité : une approche globale durable de l'urbanisme et de la mobilité avec la stratégie 4V*, est la priorité absolue de la politique des transports**. Comme la recherche de solutions dans le périmètre d'observation entre Marais-de-Brügg et Rusel influence l'ensemble de l'agglomération, les différents acteurs (communes entre elles, agglomération et canton) agissent conjointement et de manière globale.</p>	<p>Référence à la stratégie globale de mobilité de la ville de Bienne et au concept global pour le trafic de Nidau dans la note de bas de page</p>
3.	<p>Conclusion : Bienne/Seeland est une région avec un développement urbain pionnier</p> <p>Au niveau de l'ensemble de la région, la zone de développement entre train et lac devrait encore être renforcée en tant que quartier urbain avec services, logements, éducation, programmes récréatifs et espaces publics attractifs. Bienne devient une ville au bord du lac. Les projets de développement actuels vont dans cette direction.</p>	<p>Input groupe de dialogue (interdiction de nouveaux centres commerciaux dans la périphérie) n'est pas inclus ici et serait éventuellement plus approprié dans l'annexe avec les mesures individuelles</p>
4.	<p>Conclusion : le blocage par le projet « branche Ouest » stoppe le développement à long terme</p> <p>L'urbanisation dans le périmètre concerné est bloquée par le projet branche Ouest. Une nouvelle variante éventuelle pourra être mise en service au plus tôt dans 20 à 25 ans. Les incertitudes de planification dans la zone urbaine sensible située entre Marais-de-Brügg et Rusel sont donc grandes.</p>	<p>Input du groupe de dialogue a été mis en œuvre : deux points distincts pour le blocage et le portefeuille actuel</p>
5.	<p>Conclusion : le développement à long terme repose sur le portefeuille actuel</p>	

	Un développement localisé de haute qualité doit se baser sur la situation existante du portefeuille. Les solutions à court terme doivent tenir compte des potentiels pour une solution à long terme.	
6.	<p>Conclusion : les routes en tant qu'opportunité</p> <p>Les différentes voies de transport sont trop peu perçues en tant qu'opportunité, alors qu'elles ont pourtant été historiquement le catalyseur d'un développement local de qualité. Il est donc important d'adopter une approche intégrale du trafic et de l'urbanisme tout en renforçant les aspects positifs (visibilité, fréquence, accessibilité, jeux libres et conception de l'espace urbain route).</p>	
7.	<p>Conclusion : des interactions au niveau de la ville sont nécessaires</p> <p>Le besoin d'agir aujourd'hui est déjà grand, et c'est pourquoi nous avons besoin de solutions simples, de haute qualité et réalisables à court et moyen termes*** pour les routes. Il en résulte ainsi un plan urbain vivant avec des interactions de haute qualité entre les usages et l'espace entre les façades. Des concepts d'exploitation et de conception ingénieux pour les routes garantissent que la limite tolérable des routes n'est pas dépassée.</p>	Dernière phrase = input du groupe de dialogue
8.	<p>Conclusion : le financement doit être assuré</p> <p>Le financement des mesures recommandées – investissement, exploitation et entretien – par la Confédération, le canton, les communes et des tiers doit être clarifié.</p>	

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

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

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