

Conclusions situation actuelle et besoin d'action

1. Conclusion : La région bilingue de Bienne/Seeland est un site économique fort

Le site économique fort offre un grand nombre d'emplois hautement qualifiés. La région est un lieu de formation et de sport d'importance nationale. Elle offre une qualité de vie élevée.

2. Conclusion : Bienne/Seeland est une région avec une stratégie de mobilité globale innovatrice

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

3. Conclusion : Bienne/Seeland est une région avec un développement urbain innovateur

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

4. Conclusion : Le développement à long terme met fin au blocage et repose sur le portefeuille actuel

L'urbanisation dans le périmètre concerné est bloquée par le projet branche Ouest. Elle 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. 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.

5. Conclusion : Les routes en tant qu'opportunité

Les différentes voies de transport sont trop peu perçues en tant qu'opportunité, alors qu'elles ont pourtant été historiquement le catalyseur d'un développement local de qualité. Il est donc important d'adopter à la fois 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).

6. Conclusion : Des interactions au niveau de la ville sont nécessaires

Le besoin d'agir aujourd'hui est déjà grand, et c'est pourquoi nous avons besoin de solutions simples, de haute qualité et réalisables à court et moyen terme*** 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.

7. Conclusion : Le financement doit être assuré

Le financement des mesures recommandées dans le cadre du processus de dialogue – investissement, exploitation et entretien – par la Confédération, le canton, les communes et des tiers doit être clarifié.

* la stratégie 3V qui prévalait jusqu'à présent « éviter le trafic – relocaliser le trafic – concevoir le trafic de manière compatible » a été complété ces dernières années par un quatrième V, la mise en réseau des différents moyens de transport, par exemple 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>). Dans le cadre de la stratégie de mobilité globale, cela s'applique également à Bienne. C'est pourquoi nous parlons aujourd'hui de la stratégie 4V.

** Stratégie de mobilité globale du canton de Berne, directives cantonales pour les CRTU Bienne – Seeland – Jura bernois 1ère génération, les CRTU 2^{ème} génération s'appuient sur les CRTU 1ère génération

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