

Rapport final EBBN

Septembre 2025





Contenu

Rétrospective.....	3
Espace Biel/Bienne.Nidau	4
Recommandations d’actions	6
Perspectives	7

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 ont été traitées, approfondies et discutées jusqu’à mi-2025. Lors de la fin des travaux de l’EBBN à l’automne 2025, les résultats seront transmis aux autorités responsables de la Confédération, du canton, de la région et des communes pour traitement et 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. Ce projet résultait de différentes optimisations de projet, qui avaient, quant à elles, été réalisées avec la participation d'un groupe de travail dirigé par l'ancien maire de Bienne, M. Hans Stöckli.
- **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 le rapport final aux autorités. Celui-ci 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. Les recommandations ont été soutenues par la grande majorité des personnes et des organisations ayant participé au processus de dialogue.



- 7 recommandations pour des solutions à court et moyen terme
- 4 recommandations pour une solution à long terme
- 4 recommandations pour le processus et son financement
- Annexe – 45 recommandations de planification aux autorités

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.

- **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. La mission d'EBBN consistait à approfondir et coordonner les recommandations formulées dans le rapport final du groupe de dialogue, tout en garantissant la participation requise.

EBBN avait 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 étaient à traiter dans ce cadre en suivant les recommandations du rapport final et en préparant les bases pour les décisions d'orientation correspondantes.

Financement

L'EBBN a été utilisée comme structure spéciale temporaire en complément des processus de planification réguliers des autorités. Les partenaires du projet ont accordé des crédits d'un montant total de 2,17 millions de francs suisses pour le fonctionnement et les travaux de coordination de l'organisation faîtière du projet. Le financement a été assuré par les partenaires concernés conformément à la répartition des coûts définie dans le contrat de société de l'EBBN.

Les deux études individuelles principales – la « Rue de Caractères » (1,238 million de francs suisses) et l'« Étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest » (0,5 million de francs suisses) – ont été réalisées sous l'égide de l'EBBN, mais avec des organisations de projet et des financements distincts. Les coûts des études individuelles ont été pris en charge par les partenaires concernés de l'EBBN.

Résultats

Conformément à l'accord conclu entre les partenaires d'EBBN, les nombreuses recommandations issues du processus de dialogue ont, tout d'abord, été systématiquement évaluées, puis classées par ordre de priorité et regroupées en quatre domaines d'action principaux :

- Elaboration des bases espaces & trafic : précision et concrétisation des bases nécessaires pour le traitement des autres sujets.
- Etude de mobilité globale Biel/Bienne ouest : prise en considération de solutions de tunnels et d'approches alternatives dans le contexte d'un système de transport global durable et fonctionnel.
- Mandat d'étude «Rue de Caractères» : élaboration d'une perspective pour l'aménagement futur de l'axe Route de Berne – Rue d'Aarberg – Rue du Débarcadère et son exploitation.
- Monitoring & controlling du trafic : mise en place d'un instrument régional permettant d'observer et d'évaluer en continu l'évolution de la mobilité afin de servir de base à la gestion conformément aux objectifs politiques.

Ces travaux ont été accompagnés d'une communication ouverte et transparente vis-à-vis du public. Un échange actif a également eu lieu avec les groupes d'intérêt et les associations professionnelles dans le cadre du processus de dialogue. La participation spécifique à chaque projet a fait partie intégrante des différentes études, tant dans le cadre d'auditions que par le biais de formats de participation ciblés mis en place par les partenaires d'EBBN.

Espace Biel/Bienne.Nidau

Contexte et mission

L'organisation faîtière 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 du canton, de la région de planification seeland.biel/bienne, des villes de Biel/Bienne et Nidau ainsi que des communes de Brugg, Ipsach et Port. La délégation des autorités (DDA) a été présidée jusqu'à fin 2024 par le maire de Bienne, puis à partir de 2025 par celle qui lui a succédé. La commission de projet (CDP), composée d'experts des partenaires concernés et d'un coordinateur de projet externe, s'est chargée des tâches opérationnelles et a élaboré des propositions de décision à l'intention de la DDA. La CDP a également fait appel à des experts externes dans les domaines de l'urbanisme et du trafic. Un bureau de communication externe a accompagné l'ensemble des travaux de l'EBBN.



TRIAGE DES RÉSULTATS DU PROCESSUS DE DIALOGUE Les recommandations issues du processus de dialogue ont été examinées de manière centralisée dans le cadre de l'EBBN et discutées au sein des autorités compétentes. Une synthèse du contenu a été réalisée à cette occasion : les thèmes devant être traités en priorité dans le cadre de l'EBBN ont été identifiés. Cela a permis, dans un premier temps, de garantir que les ressources limitées de l'EBBN soient utilisées de manière ciblée là où il était essentiel d'avoir une coordination conceptuelle avec différents partenaires et où il existait un besoin urgent d'agir. Les recommandations issues du processus de dialogue ont été systématiquement traitées et les résultats ainsi obtenus par l'EBBN sont présentés dans le présent rapport (cf. annexe 1). Cela a permis de garantir que les résultats du processus de dialogue aient été soigneusement triés et intégrés dans les travaux des autorités, notamment dans le cadre de l'EBBN.

ELABORATION DES BASES ESPACE & TRAFIC Pour les questions globales abordées dans le cadre de l'EBBN, la nécessité de disposer de bases supplémentaires en matière de trafic et d'aménagement de l'espace a rapidement été identifiée et celles-ci ont été élaborées de manière ciblée dans le cadre de l'EBBN. Un élément central a été le développement de l'image d'avenir issue du processus de dialogue, avec la participation de la population, des communes et des représentants du Grand Conseil lors du « RENDEZ-VOUS » du 1er au 3 novembre 2021. La pertinence, au niveau trafic, d'une tangente du Seeland comme contournement à grande échelle de l'agglomération de Bienne dans le réseau de transport régional a également été examinée en détail. Des analyses complémentaires approfondies des types de trafic dans la région de Bienne ont été réalisées, notamment en ce qui concerne le trafic de destination, le trafic de source et le trafic de transit. Les bases établies permettent de tirer des conclusions fiables sur le rapport entre le trafic de destination, le trafic de source et le trafic de transit ; elles montrent clairement que la majeure partie du trafic est générée localement. Il en ressort que les solutions aux défis en matière de trafic doivent être recherchées en premier lieu au sein de l'agglomération et non dans le trafic de transit suprarégional.

ÉTUDE DE MOBILITÉ GLOBALE BIEL/BIENNE OUEST L'EBBN a réalisé l'étude de mobilité globale Bienne/Bienne Ouest comme l'un de ses axes prioritaires. L'objectif de cette étude était de définir, au niveau stratégique, une orientation commune pour le développement du système de transport global. Elle a examiné comment un futur système de transport durable et fonctionnel pourrait être conçu. Toutes les formes de mobilité – trafic pédestre et cycliste, transports publics et trafic individuel motorisé – ont été systématiquement prises en compte. Conformément aux recommandations issues du processus de dialogue, les contributions potentielles de grands éléments d'infrastructure tels que le tunnel du Jura, l'idée alternative « axe Ouest : mieux comme ça ! » et le tunnel de Port ont également été examinées. Les résultats techniques (cf. annexe 2) sont disponibles depuis février 2025. Les auteurs de l'étude concluent que l'utilité et la rentabilité de grands éléments d'infrastructure ne sont actuellement pas justifiées. Ils recommandent des approches multimodales axées principalement sur le trafic d'agglomération. Multimodal signifie que des mesures coordonnées sont nécessaires dans tous les domaines du trafic : trafic individuel motorisé, transports publics, trafic pédestre et cycliste, ce qui inclut également la coordination de l'urbanisation et du trafic dans le but d'atteindre un niveau élevé de compatibilité et de fonctionnalité. La consultation publique qui a été menée (cf. annexe 3) confirme un large soutien à cette approche multimodale. Les avis divergent toutefois en ce qui concerne les grands éléments d'infrastructure : plusieurs contributions émanant de communes, d'associations et de la population les considèrent comme des solutions possibles, notamment en relation avec les problèmes locaux de circulation.

MANDAT D'ÉTUDE – RUE DE CARACTÈRES Avec l'abandon du contournement ouest initialement prévu, la question du développement futur de l'axe Route de Berne – Rue d'Aarberg – Rue du Débarcadère se pose avec d'autant plus d'urgence. Cette liaison urbaine centrale traversant Bienne et Nidau reste confrontée à des défis considérables : les quartiers adjacents sont fortement sollicités, l'espace urbain est fragmenté et la qualité de vie et de séjour des habitants est réduite. Dans ce contexte, EBBN a lancé un appel d'offres pour une procédure d'assurance qualité selon la norme SIA 143 afin de permettre, dans un délai d'environ dix ans, un réaménagement de cet axe en tenant compte des aspects liés au trafic et à l'espace urbain. L'objectif était de développer une perspective viable pour un espace routier multimodal qui réduirait les nuisances actuelles et améliorerait la connexion entre les quartiers. La procédure interdisciplinaire, à laquelle ont participé des experts en urbanisme, en mobilité, en aménagement du paysage et en sociologie, a permis d'aboutir à une solution largement soutenue. Le projet lauréat (cf. annexe 4) a été sélectionné par le comité d'évaluation le 13 mai 2025. Il montre de manière exemplaire comment l'un des axes de circulation importants de la région peut être intégré dans un espace urbain de qualité de vie élevée. Les résultats constituent désormais la base de la poursuite de la planification du projet et de sa mise en œuvre ultérieure par les propriétaires routiers respectifs.

MONITORING & CONTROLLING DU TRAFIC Le système de suivi et de contrôle du trafic (M&CT) a été développé dans le cadre de l'EBBN. L'une des principales ambitions des partenaires était de créer un outil permettant à l'avenir de saisir, d'évaluer, d'observer en continu et de contrôler le développement de la mobilité à un niveau global. L'objectif était de montrer dans quelle mesure les objectifs politiques existants, par exemple en matière de répartition modale, étaient atteints. Au cours du projet, les bases conceptuelles et le réseau de mesure ont été définis et une première enquête de référence a été réalisée. Le M&CT constitue désormais un instrument central qui fournit une base solide pour la planification future de la mobilité. Il a été décidé que le M&CT continuerait à être mis en œuvre périodiquement par la région en collaboration avec les propriétaires des routes. Les enquêtes doivent avoir lieu tous les quatre ans et fournir des informations utiles pour le développement des projets d'agglomération. Dans le cadre de l'enquête de référence 2024, une vue globale de l'évolution de la mobilité a été établie (cf. annexe 5), qui a permis, pour la première fois, d'évaluer systématiquement les objectifs de mobilité existants. Les résultats montrent que les objectifs visés en matière de trafic dans la région de Bienne ne sont actuellement pas encore atteints.

Recommandations d'actions

Transfert des résultats Espace Biel/Bienne.Nidau dans les processus des partenaires

EBBN a été une structure temporaire spéciale qui a permis aux partenaires d'aborder ensemble les questions complexes résultant du processus de dialogue de la branche ouest. Les travaux de l'EBBN s'achèveront en 2025, date à laquelle l'organisation sera dissoute. La responsabilité du suivi et de la mise en œuvre (planification, réalisation et financement) des nombreux projets individuels sera ensuite transférée aux autorités compétentes de la Confédération, du canton, de la région et des différentes communes.

Dans le cadre de la conclusion des activités de l'EBBN, la délégation des autorités de l'EBBN a adopté, lors de la réunion du 12 septembre 2025, les recommandations d'action suivantes, garantissant ainsi que les travaux de l'EBBN soient soigneusement transférés aux partenaires et coordonnés pour être poursuivis.

Transfert des travaux de l'EBBN dans les processus de planification des partenaires

- (1) Recommandation au canton, à la région et aux communes partenaires de poursuivre en priorité leurs planifications et leurs projets sur la base des résultats des travaux d'Espace Biel/Bienne.Nidau dans le cadre de leurs processus ordinaires de planification et de budgétisation.
- (2) Recommandation au canton, à la région et aux communes partenaires de maintenir leur étroite et bonne collaboration et de poursuivre avec détermination la coordination régionale dans toutes les questions liées au trafic. Cela doit notamment être assuré dans le cadre de la CRTU (conception régionale des transports et de l'urbanisation) et des projets d'agglomération Bienne/Lyss, qui sont élaborés, consolidés et adoptés sous la direction de la région seeland.biel/bienne.
- (3) Recommandation à la région de créer, dans le cadre des structures régionales existantes, une organisation de coordination appropriée pour soutenir la mise en œuvre des plans dans la région de Biel/Bienne.
- (4) Recommandation au canton de renoncer à la réalisation du tunnel de Port. Dans le projet d'exécution du contournement ouest de l'A5, le tunnel de Port était un élément central pour désengorger les jonctions en centre-ville. Sans le contournement ouest et les jonctions en centre-ville qui y sont liées, le tunnel perd toute son utilité pour le réseau routier supérieur et le système global du trafic. A la suite de l'abandon du contournement ouest, le rapport coût-utilité n'est plus donné.
- (5) Recommandation au canton et à la Confédération de renoncer au moins jusqu'en 2040 aux projets visant à combler la lacune du réseau routier national à Bienne, tels que le tunnel du Jura ou une solution de tunnel selon l'idée alternative « axe Ouest : mieux comme ça ! », mais de conserver le comblement de cette lacune comme option stratégique à long terme. Les plans seront repris uniquement s'il s'avère que les objectifs globaux en matière de trafic dans la région de Bienne ne sont pas atteints. L'horizon 2040 résulte de la durée respective des instruments de planification déterminants (CRTU et projet d'agglomération).
- (6) Recommandation au canton, à la région et aux communes partenaires d'orienter davantage leur politique de mobilité vers le trafic d'agglomération et l'accessibilité du centre de l'agglomération depuis la région, conformément aux résultats de l'étude de mobilité globale. La nécessité d'agir

– en particulier le trafic intense sur les axes centraux en lien avec l'augmentation attendue de la mobilité – doit être abordée par une approche multimodale. Celle-ci comprend des mesures pour le trafic pédestre et cycliste, les transports publics et le trafic individuel motorisé.

La mise en œuvre cohérente du concept de transports publics 2035, de la planification du réseau cyclable et de la gestion du trafic est particulièrement importante. Des mesures coordonnées au niveau régional doivent être élaborées pour le trafic individuel motorisé afin d'apporter des adaptations ciblées aux tronçons routiers fortement sollicités. La vision RER 2045 doit être examinée de manière approfondie. De nouvelles mesures doivent être intégrées dans les prochains projets d'agglomération et soumises à la Confédération pour cofinancement.

- (7) Recommandation au canton, aux villes de Bienne et de Nidau de poursuivre, par étapes pertinentes, la planification coordonnée de la transformation compatible de l'axe « Route de Berne – Rue d'Aarberg – Rue du Débarcadère » sur la base des résultats du mandat d'étude « Rue de Caractères » et de la mettre en œuvre dans le cadre des projets d'agglomération.
- (8) Recommandation à la région de compiler tous les quatre ans le monitoring et le controlling du trafic comme base pour le projet d'agglomération et de soumettre au canton des demandes de subventions conformément à l'article 64 de la loi sur les routes. Le monitoring et le controlling du trafic servent à vérifier la réalisation des objectifs de mobilité globale de l'agglomération.
- (9) Recommandation au canton et aux communes partenaires de réaliser les mesures de trafic requises dans le cadre du monitoring et du controlling du trafic et de convertir à moyen terme les points de mesure en points de mesure permanents.

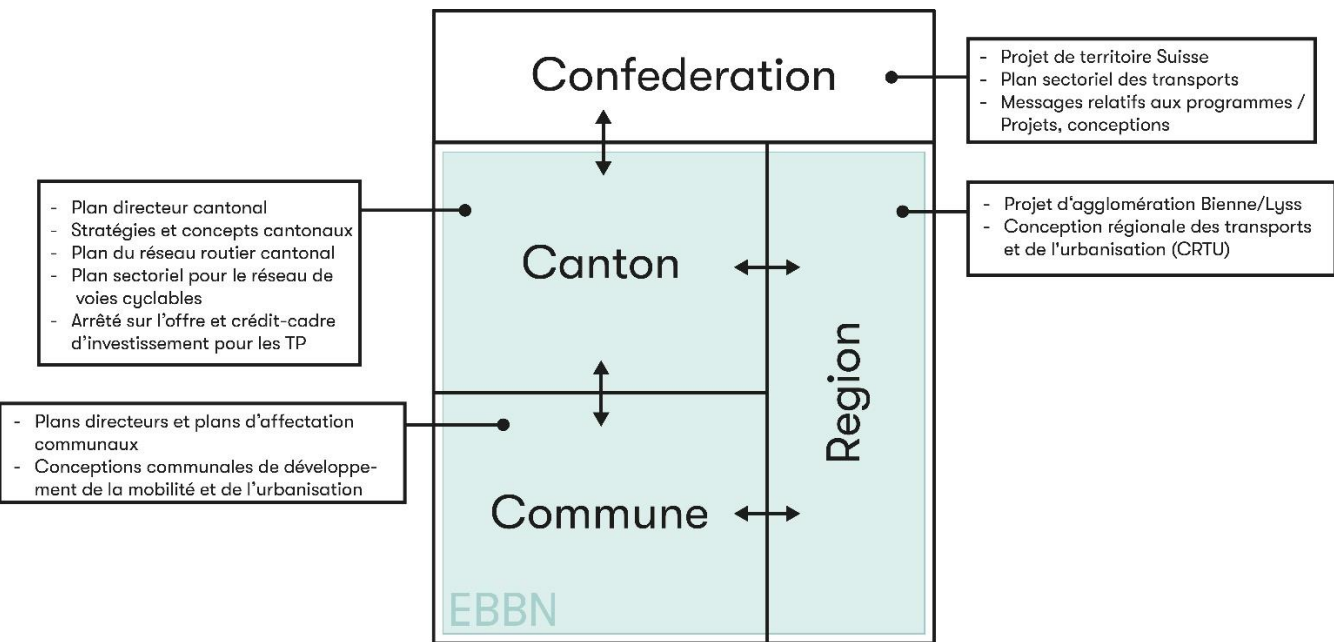
Conclusion organisationnelle de l'EBBN

- (10) Recommandation au canton, à la région et aux communes partenaires de dissoudre l'organisation faîtière du projet espace biel/bienne.nidau (EBBN) à fin octobre 2025 et, conformément au chiffre 7 du contrat de société, de charger le canton d'établir le décompte final de l'EBBN d'ici fin 2025.
- (11) Recommandation au canton, à la région et aux communes partenaires de procéder à la dissolution du forum EBBN lors du forum de clôture le 12 septembre 2025.

Perspectives

L'aménagement du territoire et la planification du trafic restent 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. 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-dessous. 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.



Les tâches des différents niveaux administratifs sont brièvement résumées ci-dessous :

CONFÉDÉRATION Elle est responsable des 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. En ce qui concerne plus particulièrement la région de Bienne, la Confédération est responsable de l'aménagement et de l'entretien des routes nationales existantes A5, A6 et A16. Elle évalue le projet

d'agglomération Bienne/Lyss et participe financièrement aux projets de trafic communaux et cantonaux dans l'agglomération.

CANTON Le canton coordonne 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. Il édicte le plan sectoriel cantonal du réseau cyclable et définit ainsi le réseau des liaisons cyclables quotidiennes et de loisirs ayant une fonction de réseau cantonal. 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. Dans le cadre d'une tâche commune avec la Confédération, il incombe au canton de remédier à long terme à la lacune du réseau routier national à Bienne. En plus de la responsabilité des routes cantonales, le canton est également le commanditaire des transports publics locaux et régionaux. Tous les quatre ans, le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics et la décision relative à l'offre permettent de définir les orientations centrales de l'offre de transports publics. Le canton participe également, par le biais de régions intercantionales, à l'élaboration du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire de la Confédération et y représente les intérêts cantonaux et régionaux dans le développement de l'offre ferroviaire.

RÉGION Pour que les tâches supracommunales puissent être abordées en commun, la région est intégrée en tant que niveau intermédiaire dans le système de planification. La région élabore la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland qui constitue 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 Bienne/Lyss 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. Le projet d'agglomération Bienne/Lyss de 5e génération a été soumis à la Confédération en juin 2025 afin d'obtenir un cofinancement. L'élaboration du projet d'agglomération de 6e génération, qui devrait être soumis à l'été 2029, a aussitôt été lancée. La région est également responsable de la planification de l'offre de transports publics régionaux (bus et RER). Elle élabore à cet effet tous les quatre ans le concept régional d'offre, qui sert de base au canton pour élaborer sa décision en matière d'offre.

COMMUNE Les communes sont responsables de la planification du trafic et de l'aménagement du territoire au niveau communal. Elles présentent leurs actions et leurs intentions orientées vers l'avenir dans des concepts communaux de développement de la mobilité et de l'urbanisation. Avec les plans directeurs communaux et les plans 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. Dans ce cadre, elles développent des mesures ciblées qui sont intégrées dans le projet d'agglomération Bienne/Lyss et donc cofinancées par la Confédération. En plus de la planification du trafic, les communes ont, grâce aux plans d'affectation, des possibilités concrètes de contribuer également à la coordination entre l'urbanisation et le trafic.

Annexes

- Annexe 1 – Aperçu des recommandations issues du processus de dialogue (DE)
- Annexe 2 – Rapport final de l'étude de mobilité globale (DE / FR)
- Annexe 3 – Rapport de participation à l'étude de mobilité globale (DE / FR)
- Annexe 4 – Rapport final Rue de Caractères (DE)
- Annexe 5 – Rapport monitoring et controlling du trafic (DE)



PHOTO DE COUVERTURE : VBS/DDPS *créateur*
MISE EN PAGE ET PUBLICATION : ESPACE BIEL/BIENNE.NIDAU
WWW.ESPACE-BBN.CH