

Mise en œuvre du droit de l'aménagement

Rapport explicatif

Version pour la procédure d'information et de participation de la population



Sommaire

1. Situation initiale	1
2. Réglementation fondamentale partielle en matière de construction, branche Ouest de l'A5	4
2.1 Structuration	4
2.2 Zones d'affectation	4
2.3 Zones à bâtir	4
2.4 Zones d'affectation et zones à bâtir	5
3. Plan des alignements	7
3.1 But général	7
3.2 Contenu du plan des alignements	7
4. Plan de quartier «Weidteile»	9
4.1 Généralités, but	9
4.2 Contenus essentiels	9
5. Plan directeur urbanistique de la branche Ouest de l'A5	12
5.1 But et forme du Plan directeur	12
5.2 Contenus du Plan directeur	12

Mandantes:

Villes de Bienne et Nidau représentées par:

- Département de l'urbanisme, Bienne, Florence Schmoll, responsable
- Chancellerie municipale, Nidau, Stephan Ochsenbein, chancelier municipal

Mandataires:

haag hähnle gmbh raumplanung städtebau

Rue Rechberger 5, 2502 Bienne, tél. 032 323 83 78 / 80

Dr K.L. Fahrländer ad'vocate

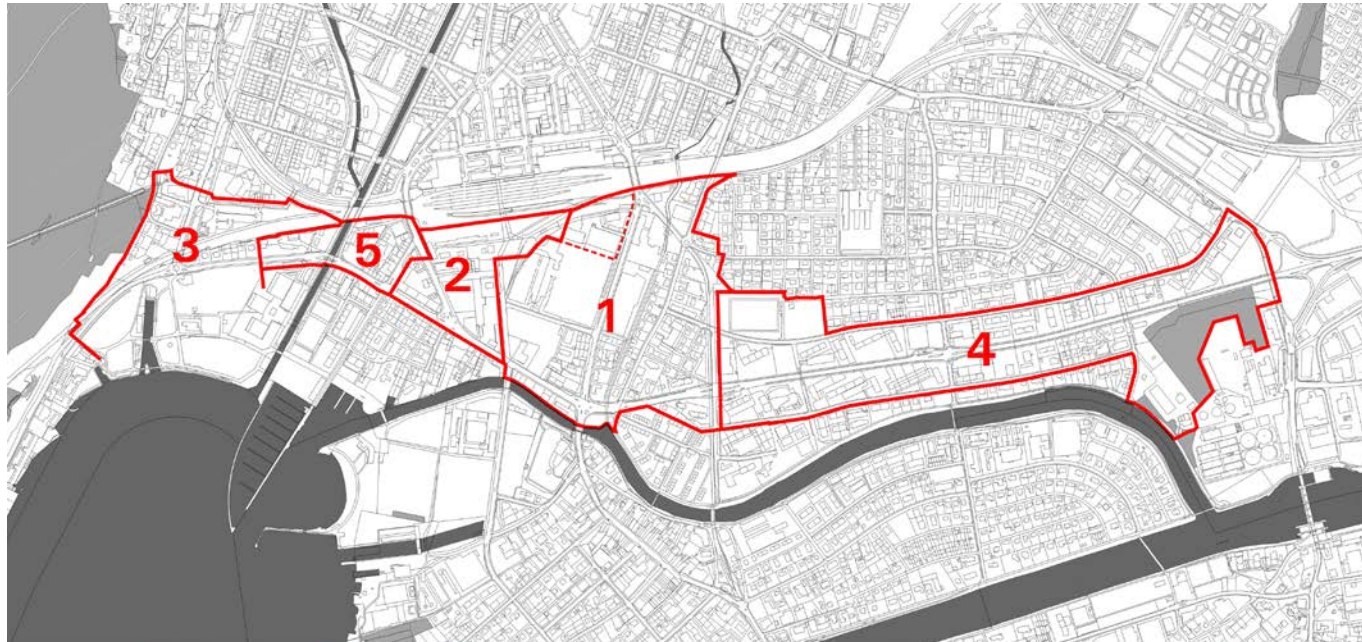
Helvetiastrasse 5, case postale 179, 3000 Berne 6, tél. 032 350 01 80

1. Situation initiale

Situation initiale

Les instruments suivants en matière du droit de l'aménagement s'appuient sur les travaux urbanistiques qui ont débuté en 2015¹⁾, et qui se réfèrent, pour leur part, au Plan directeur urbanistique de la branche Ouest de l'A5 datant de 2014. L'état d'avancement des travaux est différent selon les secteurs partiels comme le montrent les indications suivantes:

- 1 Bienne-Centre Est: un vaste concept urbanistique a été élaboré en tant que base pour l'intégration urbanistique de l'autoroute et la restructuration à long terme du quartier «Gurnigel».
- 2 Bienne-Centre Ouest / Gare Sud: en raison des questions pendantes relatives au côté lac, on a renoncé à développer un concept urbanistique. Une procédure de coordination a été introduite entre les parties concernées.
- 3 Faubourg du Lac: le concept élaboré pour le secteur du Seefels, du Krautkuchen et du nord des Prés-de-la-Rive vise l'intégration de l'autoroute dans le paysage du pied du Jura.
- 4 «Weidteile»: la conception d'un espace de type parc avec des constructions décalées résultant d'un concours vise l'intégration de l'autoroute mise en tunnel grâce à des mesures d'aménagement du paysage.
- 5 Chemin de Saules / Rue du Débarcadère: concernant la restructuration fondamentale du secteur due à la construction de l'autoroute, l'élaboration d'un concept urbanistique est encore prématurée. La planification se concentre sur la conservation de la marge de manœuvre en matière d'aménagement.



¹⁾ Les concepts des secteurs partiels sont résumés dans le document «Concept de développement urbanistique de la branche Ouest de l'A5» du 16 septembre 2016

Approche de réglementation Pour les secteurs partiels Bienne-Centre Est, Faubourg du Lac et «Weidteile», on vise un caractère aussi contraignant que possible des concepts individuels y afférents. Les contenus sont donc reportés dans des plans d'affectations à caractère obligatoire pour les propriétaires fonciers.

Dans les secteurs partiels sans concepts approfondis (secteurs partiels 2 et 5), il existe surtout un besoin de coordination et de conservation de la marge de manœuvre en matière d'aménagement. Les contenus de la réglementation sont donc fixés dans un plan directeur contraignant pour les autorités.

Besoins de réglementation Les faits suivants devant être réglementés selon le droit de l'aménagement résultent de l'évaluation des différents concepts des secteurs partiels:

- Plans de quartiers obligatoires. Cela concerne des parties du tissu urbain présentant un potentiel de restructuration urbanistique, qui nécessitent une mise en œuvre approfondie et une harmonisation soignée avec les conditions existantes dans le cadre de futures phases de planification. De telles zones se situent dans les secteurs Seefels, rue des Bains, rue de la Gabelle / Gurnigelstrasse et «Weidteile».
- Planification obligatoire des espaces libres. Cela concerne des zones importantes en matière de conception paysagère dont la mise en œuvre requiert une concrétisation supplémentaire, telles que les Prés-de-la Rive et les espaces extérieurs du quartier «Weidteile» qui devront être remis en état après l'achèvement de l'autoroute.
- Typologie et mode de construction. Dans les zones où les conceptions urbanistiques apparaissent clairement, il est possible et même judicieux de fixer de manière contraignante la typologie et le mode de construction. Cela concerne surtout les parties du milieu bâti disposant d'une structure fixe tel le quartier «Weidteile».
- Espaces libres publics ou privés. Le besoin avéré d'espaces libres publics ou privés nécessite de fixer les espaces correspondants de manière contraignante. Cela concerne surtout les secteurs du Krautkuchen, les places de sport à remettre en état au Champ-du-Moulin ainsi que les espaces extérieurs centraux de type parcs au «Weidteile».
- Besoin de places de stationnement. La situation du périmètre de planification au cœur de l'agglomération ainsi que la forte charge de trafic aux abords des jonctions autoroutières nécessitent une limitation de la production de trafic au sein même du périmètre par une restriction de la densité des places de stationnement, surtout dans les zones prédestinées pour une densification des constructions, soit dans les secteurs de la rue des Bains, de la rue de la Gabelle, de la «Gurnigelstrasse» et du quartier «Weidteile».
- Voie publique. La sauvegarde contraignante de la voie publique constitue une mesure de mise en œuvre fondamentale pour les zones à restructurer. La fixation du réseau routier urbain crée un cadre stable à l'intérieur duquel la densification des immeubles privés peut avoir lieu successivement selon les intentions des propriétaires fonciers. Cela est surtout important pour le quartier entourant la Gurnigelstrasse.
- Cours d'eau / Espace réservé au cours d'eau. La déviation de la Suze dans le secteur de la rue de Morat due à la construction de l'autoroute fournit l'occasion d'un nouveau tracé dans le quartier «Gurnigel», ce qui requiert de nouveaux instruments en matière de droit de l'aménagement.

- Coordination. Les zones où des questions subsistent ne peuvent pas être saisies concrètement du point de vue urbanistique. Il est donc d'autant plus nécessaire d'introduire des processus de coordination ou d'harmonisation correspondants.

Instruments du droit de l'aménagement

Les instruments disponibles du droit de l'aménagement sont, d'une part, les plans d'affectation à caractère obligatoire pour les propriétaires fonciers (Règlement de construction, plan de zones, plans de quartiers, plan des alignements) et, d'autre part, le Plan directeur contraignant pour les autorités.

Dispositif de réglementation

La combinaison des besoins de réglementation avec les instruments du droit de l'aménagement donne le dispositif de réglementation suivant:

Besoins de réglementation	Instruments du droit de l'aménagement				
	Règlement de construction Plan de zones	Cas spéciaux (ZPO)	Plan des alignements	Plan de quartier	Plan directeur
Plans de quartiers obligatoires					
Planification obligatoire des espaces libres		1)			2)
Typologie					
Mode de construction					
Espaces libres publics / privés					
Besoin de places de stationnement					
Voie publique					
Cours d'eau, espace réservé aux eaux					
Besoin de coordination					

1) concerne les Prés-de-la-Rive

2) concerne le faubourg du Lac et le quartier «Weidteile»

Domaines de compétences

De la même manière que la planification urbanistique a été réalisée, sa mise en œuvre du point de vue du droit de l'aménagement repose aussi sur une conception intercommunale. Au sein du périmètre de planification, l'élaboration des instruments de planification se déroule hors souveraineté politique. Il va de soi que les arrêtés municipaux correspondants devront être rendus par les autorités concernées, mais leur interdépendance doit être garantie sur le plan juridique.

Lien avec les bases légales communales en matière d'aménagement

Les deux Villes possèdent des bases juridiques différentes en vigueur en matière du droit de l'aménagement. Bienne possède une réglementation actuelle datant de 1999 (réglementation fondamentale en matière de construction) et de 2004 (Règlement des alignements), alors qu'à Nidau, des réglementations fondamentales partielles en matière de construction doivent encore être édictées prochainement pour des secteurs partiels suite à une révision échelonnée du plan d'aménagement local.

La mise en œuvre de la planification d'accompagnement urbanistique de la branche Ouest de l'A5 en matière de droit de l'aménagement a lieu dans le cadre d'instruments intercommunaux. Ceux-ci sont conçus en tant qu'actes législatifs applicables de façon individuelle, ce qui facilite l'harmonisation avec la situation juridique propre à chaque commune. Cela est déjà appliqué à Nidau pour d'autres périmètres de planification tels qu'AggloLac et Vieille Ville (Stedtli).

2. Réglementation fondamentale partielle en matière de construction, branche Ouest de l'A5

2.1 Structuration

La structuration de la réglementation fondamentale partielle en matière de construction (Règlement de construction et Plan de zones) se caractérise par sa subdivision en zones d'affectations et en zones à bâtir. Cela facilite l'harmonisation avec la réglementation fondamentale en matière de construction de la Ville de Bienne, de même qu'avec celle de Nidau qui prévoit une structure semblable.

2.2 Zones d'affectations

Zones mixtes A Les zones mixtes A ¹⁾ et zones mixtes B ²⁾ se distinguent uniquement
Zones mixtes B par le degré de sensibilité au bruit qui limite les immissions de bruit admises. Par principe, en raison de l'admissibilité de valeurs limites plus élevées, les zones mixtes B offrent des conditions plus avantageuses pour l'implantation de places de travail.

Les zones mixtes sont fixées pour des secteurs ne nécessitant aucune autre planification détaillée. Cela concerne la rangée de bâtiments entre la Thielle et la rue d'Aarberg, l'extrémité du complexe COOP–GM orientée vers l'autoroute, le secteur «Sandhaus» ainsi que la fabrique de cartons «Brühlmann» classée digne de protection.

Zone d'utilité publique (ZUP) Les zones d'utilité publique sont déterminées pour couvrir un besoin public et sont déterminées en fonction de leur finalité:

- ZUP A5 I Seefels: Parking public
- ZUP A5 II Krautkuchen: Parc
- ZUP A5 III Hofmatten, place Guido-Müller: Parc
- ZUP A5 IV Places de sport «Champ-du-Moulin»: Installation sportives
- ZUP A5 V Parc du quartier «Weidteile» Est: Parc

En outre, des principes d'affectation et d'aménagement sont fixés selon le type de zone.

Explications quant aux zones sélectionnées:

- ZUP A5 I, Seefels. L'utilité publique permet de construire un parking public en remplacement des places de stationnement du Krautkuchen devant être supprimées en raison de la construction de l'autoroute.
- ZUP A5 V, parc du quartier «Weidteile» Est. Le parc fait partie intégrante de l'espace extérieur continu de type parc traversant l'ensemble du quartier. D'autres parties du parc sont fixées dans les zones à planification obligatoire (ZPO A5 6.01 – 6.03) ou le plan de quartier «Weidteile».

Zone de verdure Une zone de verdure est définie pour l'espace devant demeurer proche de l'état naturel entre la semi-jonction «Faubourg du Lac» et le pied du Jura.

¹⁾ Concernant les immissions de bruit, seules sont admises des entreprises moyennement gênantes selon le degré de sensibilité III.

²⁾ Concernant les immissions de bruit, des entreprises gênantes selon le degré de sensibilité II ne sont pas admises.

2.3 Zones à bâtir

<i>Zones à bâtir 2, 3, 4 et 6</i>	Les zones à bâtir «ordinaires» définissant le nombre de niveaux maximal respectif en vigueur sont fixées pour des secteurs ne nécessitant aucune autre planification détaillée. Cela concerne les secteurs désignés dans le plan d'affectation comme zones mixtes A et B. De la même façon, une zone à bâtir 4 est fixée pour la ZUP I «Seefels» à titre de complément de finalité.
<i>Zones à bâtir K</i>	Des zones à bâtir K sont fixées pour des zones d'utilité publique où il existe un besoin de petites constructions telles que des secteurs de rencontre couverts, des vestiaires, des ouvrages de loisirs et autres semblables.
<i>Zones à bâtir O</i>	Les zones à bâtir O ne sont pas constructibles. Elles sont réservées comme zones de verdure conformément au plan d'affectation.
<i>Mode de construction</i>	Pour les zones à bâtir «ordinaires», on fixe soit un mode de construction contigu, soit un mode de construction presque contigu. Un mode de construction ouvert s'applique aux zones à bâtir pour lesquelles aucune indication n'est fournie.

2.4 Zones d'affectations et zones à bâtir

<i>Dispositions concernant les rez-de-chaussée</i>	Entre la rue d'Aarberg et la Thielle, ainsi que pour la nouvelle extrémité prévue du complexe COOP-GM orientée vers l'ouverture de l'autoroute Bienne-Centre, les rez-de-chaussée sont appropriés de par leur situation pour accueillir des affectations multifonctionnelles, ce qui est garanti par une hauteur de rez-de-chaussée supérieure à la moyenne.
<i>Zones à planification obligatoire</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Les zones à planification obligatoire (ZPO) sont fixées pour des secteurs à restructurer. La construction d'une ZPO suppose un plan de quartier valide. 2) Afin de concevoir de manière supportable les restructurations urbanistiques dans les zones à planification obligatoire (ZPO), on assure la rénovation et l'extension des ouvrages existants au sens d'une garantie de l'acquis élargie. Cela vaut jusqu'à l'édiction d'un plan de quartier, dans le cadre duquel des réglementations peuvent être poursuivies de manière différenciée pour des bâtiments existants. 3) La situation tendue en matière de circulation dans tous les secteurs du périmètre de planification justifie l'obligation d'élaborer un concept de mobilité dans les secteurs à restructurer (régis par des zones à planification obligatoire).
<i>a) Généralités</i>	
<i>b) Principes</i>	<p>Les principes relatifs aux diverses zones sont regroupés en annexe au Règlement de construction et se réfèrent sur le plan du contenu à la planification urbanistique dans les secteurs partiels.</p> <p>Il convient ici de relever les contenus suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <u>ZPO A5 02 – Prés-de-la-Rive</u>. Selon l'état actuel des connaissances, les Prés-de-la-Rive seront utilisés dans leur partie nord-ouest pour des installations de chantier liées à la construction de l'autoroute. Leur remise en état après l'achèvement de l'autoroute sera l'occasion de procéder à un réaménagement complet de cette zone, qui est garanti par la fixation d'une planification obligatoire. – <u>ZPO A5 03 – Rue des Bains Nord</u>. Le croisement «Rue d'Aarberg / Rue des Bains» représente une interface urbanistique et jouera un rôle plus important à l'avenir du fait du tracé projeté de la liaison piétonne

reliant la gare de Bienne au débarcadère. L'effort visant à renforcer l'importance urbanistique du secteur est ainsi souligné en rendant possible une densification et un renouvellement des structures bâties dans le cadre d'une planification détaillée obligatoire.

- ZPO A5 04.1 – 04.8. Du fait de l'importance accrue du site aux environs de la jonction «Bienne-Centre», une densification des structures bâties se justifie. À proximité immédiate de l'ouverture de l'autoroute, il faut s'attendre à une restructuration urbanistique en parallèle à sa construction, alors qu'un tel réaménagement devrait plutôt avoir lieu sur une très longue période dans les autres secteurs en fonction des intentions des propriétaires fonciers et des conditions-cadre économiques. Les ZPO fournissent la flexibilité nécessaire à ce processus de longue durée.
- ZPO A5 06.1 – 06.3. En vue du développement homogène souhaité pour le quartier «Weidteile», une planification obligatoire est fixée pour les secteurs présentant des structures bâties différentes, au sein desquelles on peut, d'une part, assurer la sauvegarde de la substance existante dans le cadre de la garantie de l'acquis et, d'autre part, satisfaire au besoin de densification et d'adaptation à la mise en tunnel de l'autoroute.
- ZPO A5 03, 04.1 – 04.8, 06.1-06.3 (besoin de places de stationnement). La limitation du besoin de places de stationnement vise à restreindre le trafic dans les secteurs à restructurer et à contribuer à l'acceptation de la planification urbanistique eu égard à la circulation et aux immissions. Elle est aussi motivée au vu de la situation centrale. Quantitativement, elle avoisine les exigences minimales du Canton.

Dispositions selon la réglementation fondamentale en matière de construction et les plans de quartiers en vigueur

Dans le quartier «Weidteile», les secteurs partiels disposant de structures bâties stables sont réglementés au moyen de plans de quartiers (cf. ch. 4, PQ «Weidteile») parallèlement à la nouvelle version de la réglementation fondamentale en matière de construction. Le règlement de construction partiel et le plan de zones partiel ne contiennent qu'une remarque y afférente.

Déterminations maintenues

Dans les secteurs suivants, les dispositions de la réglementation fondamentale en matière de construction de la Ville de Bienne de 1999 demeurent valides:

- Les prescriptions en vigueur jusqu'ici pour le secteur «Rue du Débarcadère / Chemin de Saules» sont maintenues, afin de ne pas anticiper des mesures ultérieures en matière de droit de l'aménagement.
- Cela vaut également pour le secteur du Masterplan Biel/Bienne et de la Haute école spécialisée bernoise, pour lequel le développement est suffisamment préétabli dans sa forme actuelle dans le cadre des prescriptions en vigueur en matière de construction.
- Dans le secteur de la gare situé à proximité, il existe un besoin considérable d'harmonisation et de coordination, ce qui exclut de prime abord de redéfinir les prescriptions en vigueur aujourd'hui.

3. Plan des alignements

3.1 Généralités, but

Le principal contenu du Plan des alignements est la détermination de la voie publique. Il fixe ainsi de manière contraignante un élément fondamental de la structure urbanistique dans le périmètre de planification. Cela est le cas, en particulier, dans les secteurs à restructurer (quartier «Gurnigel») ainsi que dans les espaces routiers devant être (ré)aménagés (rue du Débarcadère, rue des Bains, rue d'Aarberg, route de Berne, Keltenstrasse).

3.2 Contenus du plan des alignements

Alignements Les alignements sont fixés pour des secteurs non définis comme zones à planification obligatoire (ZPO) et pour lesquels il n'existe pas de plan de quartier. Les alignements sont différenciés selon la situation (p. ex. obligation d'implantation sur l'alignement, etc.).

Voie publique La voie publique désigne les surfaces réservées à la circulation et à la rencontre de tous les modes de transport. Seules l'extension et la finalité fondamentale de la voie publique sont définies. L'aménagement «intérieur» des surfaces, soit leur subdivision en secteurs pour les divers modes de transport et de rencontre, demeure réservé.

Par rapport à la situation actuelle, voici les principales transformations prévues:

- Rue des Bains. Sur le tronçon «Rue du Débarcadère – Rue d'Aarberg», la priorité est accordée au réaménagement et à la valorisation de la liaison piétonnière en direction du débarcadère, ce qui est soutenu en plus par la disposition relative à l'aménagement d'une place au débouché dans la rue d'Aarberg.
- Rue d'Aarberg. Redéfinition de la largeur de la rue (12 m, zone médiane incl.) tenant compte de sa fonction d'artère principale.
- Rue de la Gabelle: Fixation d'un espace routier homogène dont la largeur est prescrite par le tronçon nord avec la rampe d'accès. Prise en compte des exigences en matière de circulation et de la fonction d'axe de liaison urbanistique entre Bienne et Nidau.
- Place Guido-Müller. Formation d'un vaste espace libre en tant que point de jonction urbanistique entre la nouvelle zone urbaine au sud de la gare de Bienne et Nidau avec une relation spatiale au château. L'agrandissement de la place doit permettre de tenir compte de sa fonction d'important nœud routier sans lui donner un aspect dominant.
- Route de Berne. (tronçon «Place G.-Müller / Keltenstrasse»). Réduction de la largeur de chaussée en accord avec sa nouvelle fonction de desserte de quartier et de sa conception.
- Rue de Morat – Keltenstrasse. Redéfinition en tant que desserte de quartier avec voie de chemin de fer intégrée (asm) et zone médiane.
- Quartier «Gurnigel». Fixation d'un réseau routier attrayant en tant qu'espace public interne au quartier avec un aménagement différencié. Les éléments essentiels sont la «Gurnigelstrasse» avec le cours d'eau intégré de la Suze et l'axe «Weidteile» – Rue de la Gabelle – Rue Aberli – Gare de Bienne» dans le secteur de l'actuel «Schützenmattweg».

Dans le cas du quartier «Gurnigel» notamment, la fixation de l'espace réservé à la voie publique nécessite l'utilisation de parcelles privées, ou tout au moins partiellement. Les cas difficiles et conflits en résultant doivent être atténués par une procédure échelonnée et la collaboration avec les propriétaires fonciers.

Plantations d'arbres

Les plantations d'arbres esquissées sont une indication schématique, c.-à-d. qu'elles ne portent pas préjudice aux concepts d'aménagement restant à élaborer. Le but de l'indication est que des endroits prévus pour la plantation d'arbres ne soient pas mis en danger ou gênés par des mesures de construction ou autres.

Espace réservé au cours d'eau

Le nouveau tracé de la Suze de Madretsch est garanti par la fixation de l'espace réservé au cours d'eau selon l'art. 41a de l'Ordonnance fédérale sur la protection des eaux (OEaux). Il correspond à la largeur du lit du cours d'eau de 3m50 prévue à la «Gurnigelstrasse».

4. Plan de quartier «Weidteile»

4.1 Généralités, but

Le plan de quartier «Weidteile» englobe les secteurs considérés comme valables pour la structure urbanistique actuelle et appropriés pour leur futur développement. Cela concerne lesdites «Schindlerhöfe» avec le secteur situé entre la «Guglerstrasse» et la limite communale de Bienne ainsi que le secteur comprenant les maisons-tours en direction de la route de Port. En outre, lesdites «Schindlerhöfe» figurent dans l'inventaire architectural de Nidau en tant qu'ensemble et bâtiments individuels dignes de protection ou de conservation.

Diverses dispositions ci-après découlent d'actuelles prescriptions spéciales pour le lotissement «Weidteile».

4.2 Contenus du plan de quartier «Weidteile»

Chapitre 1 – Généralités

*Art. 101
Champ d'action* Le plan de quartier est conçu en tant qu'unité, même s'il n'est pas d'un seul tenant au plan géographique, et que les divers périmètres sont répartis entre les territoires communaux de Bienne et Nidau, car leur conception est étroitement liée.

*Art. 102
Projet directeur «Weidteile»* Le résultat de la planification urbanistique fait office de projet directeur déterminant pour les futures phases de planification. Ses parties intégrantes sont définies dans le Plan directeur (cf. ch. 5 du Plan directeur urbanistique de la branche Ouest de l'A5). Cela doit permettre de conserver sa substance sur la longue période de réalisation, sans restreindre la marge de manœuvre pour des adaptations urbanistiques dues à des contingences temporelles.

*Art. 103
Assurance-qualité* La mise sur pied d'un comité de spécialistes vise à garantir une assurance-qualité continue et la mise en œuvre des conceptions envisagées. Compte tenu des liens urbanistiques, il convient certes de recommander un organe supracommunal, mais aussi de ne pas (déjà) fixer de disposition juridique pour des raisons de flexibilité organisationnelle.

L'obligation fixée à l'alinéa 2 quant à la tenue d'une procédure devant garantir la qualité pour tous les immeubles dépassant six étages est motivée par l'effet urbanistique de bâtiments élevés.

Chapitre 2 – Secteurs

21 Secteur A

*Art. 211
Secteur A* Le secteur A délimite les terrains constructibles. En fonction des objets, ils admettent une extension des actuelles dimensions, mais définissent la position des bâtiments de manière relativement étroite, afin de garantir des ensembles. Le degré et la nature de l'affectation sont fixés pour chaque terrain constructible, de même que le nombre d'étages (selon la situation ou les prescriptions en vigueur) et les autres indicateurs de la police des constructions. Les dimensions suivantes sont appliquées aux hauteurs de façades:

Hauteur des rez-de-chaussée: 5 m
Hauteur des étages: 3 m

L'alinéa 2 interdit des niveaux en attique supplémentaires, mais par rapport à aujourd'hui, l'alinéa 1 permet d'augmenter le nombre d'étages d'un niveau complet.

L'admission expresse pour le terrain constructible A 08 de commerces

de détail avec plus de 500 m² de surface de vente (cf. art. 20, al. 3 LC) soutient l'implantation envisagée d'un centre de quartier dans le secteur de l'actuel garage Paoluzzo.

*Art. 212
Rez-de-chaussée* L'agencement des rez-de-chaussée constitue une caractéristique importante de la structure urbaine dans le quartier «Weidteile». Tant sur le plan de la conception que de la transparence et de la fonction, il doit assurer la transition entre les aménagements extérieurs communautaires et publics des bâtiments et l'utilisation privée de ces derniers.

*Art. 213
Conception des toitures* Les toits plats sont une caractéristique typique du quartier. L'obligation correspondante découle des prescriptions spéciales du lotissement «Weidteile».

*Art 214
Alignements* Les alignements sont fixés dans le plan de quartier avec une marge de manœuvre suffisante, de sorte que des éléments de construction saillants sont superflus.

22 Secteur B

*Art. 221
Zone d'utilité publique (ZUP)* La fixation des espaces extérieurs devant être remis en état sous forme d'espaces publics au sein des lotissements après l'achèvement de l'autoroute constitue une mesure fondamentale pour garantir le caractère de parc visé au plan de la conception, tant du point de vue optique que fonctionnel. La surface fixée dans le plan de quartier délimite le secteur considéré comme nécessaire pour intégrer l'autoroute mis en tunnel et devant, par principe, faire l'objet d'une mesure d'expropriation avec le Canton (Section des routes nationales de l'OPC). L'admission d'installations privées (aires de loisirs et places de jeux légales, parkings souterrains) requiert la réglementation des droits et devoirs (entre autres du financement) entre les pouvoirs publics et les particuliers (cf. art. 401).

*Art. 222
Affectations intermédiaires
et provisoires* Durant la construction de l'autoroute, il faut s'attendre à des développements imprévus pouvant engendrer des mesures de remplacement. Cette prescription doit créer le cadre requis pour des mesures de construction potentielles, en partie provisoires.

*Art. 223
Restrictions en matière
de police des constructions* Dans la zone d'utilité publique à aménager sous forme de parc, des bâtiments relativement grands (avec une destination particulière) sont admissibles dans l'intérêt d'une affectation multiple et de l'encouragement d'activités sociales et de contacts.

*Art. 224
Principes d'aménagement* En plus de l'effet déterminant du concept directeur, les principes d'aménagement visent à mettre en œuvre la teneur et la nature du concept urbanistique.

23 Secteur C

*Art. 231
Destination* Le secteur C englobe les surfaces définissant le caractère de parc du quartier «Weidteile» qui doivent présenter un certain degré d'affectations (accès, dépôt, services) pour les ouvrages qui en font partie. Elles conserveront donc un statut privé.

*Art. 232
Restrictions en matière
de police des constructions* La restriction des dimensions des constructions est axée sur leur fonction en tant qu'affectations de service (places de dépôt couvertes pour deux-roues, places de collecte d'ordures ménagères, etc.) et doit soutenir leur disposition spatiale.

Art. 233 Les principes d'aménagement découlent du Concept directeur
Principes d'aménagement «Weidteile» (cf. Plan directeur urbanistique de la branche Ouest de l'A5, fiche de mesures 3). Ils doivent garantir des espaces libres cohérents dans le quartier.

24 Secteur D

Art. 241 La destination en tant qu'espace de desserte et de stationnement
Destination correspond à la création visée d'un centre de quartier.

25 Délimitation des secteurs B, C et D

Art. 251 Dans l'intérêt de la marge de manœuvre en matière d'aménagement, la
Marge de manœuvre délimitation entre espaces libres et espaces extérieurs fixée dans le plan de quartier pour les différents secteurs peut encore varier.

3 Desserte

Art. 31 Seuls les tracés de la «Guglerstrasse» et du chemin des Landes ont
Voie publique valeur de voie publique, et seul ce dernier a une fonction d'axe de circulation selon le concept.

Art. 32 La liaison longitudinale traversant le quartier «Weidteile» et surplombant
Chemin piétonnier et cycliste l'ouvrage autoroutier en grande partie est l'épine dorsale du quartier, et doit donc être garantie sur le plan du droit de l'aménagement. Sa conception s'intègre dans le caractère de parc du secteur, d'où son tracé sinueux.

Art. 33 La limitation du besoin de places de stationnement vise à réduire le
Places de stationnement volume du trafic routier dans les zones à restructurer et contribue ainsi à rendre supportable la planification urbanistique eu égard à la production de trafic et aux immissions. Elle se justifie également par la situation centrale et la meilleure desserte à venir par les transports publics. Quantitativement, elle avoisine les exigences minimales du Canton.

Art. 34 L'exigence d'un concept de mobilité soutient l'objectif visé d'une
Concept de mobilité production de trafic supportable par la limitation du nombre de places de stationnement.

4 Dispositions finales

Art. 41 Les interdépendances entre les espaces extérieurs privés et publics
Conventions nécessiteront très probablement des accords entre les divers propriétaires fonciers et/ou les pouvoirs publics qui ne peuvent pas être déjà conclus à l'heure actuelle. Avec l'obligation de conclure de telles conventions, on veut éviter la naissance de rapports juridiques équivoques et permettre d'exploiter les marges de manœuvre créées en vue d'une utilisation coordonnée des différents secteurs.

Art. 42 Le plan de quartier «Weidteile» remplace en particulier les prescriptions
Droit à abroger spéciales pour le lotissement «Weidteile» à Nidau et une autre prescription spéciale à Bienne, de sorte que les actes législatifs correspondants doivent être abrogés.

5. Plan directeur urbanistique de la branche Ouest de l'A5

5.1 But et structuration du Plan directeur

L'actuel Plan directeur urbanistique de la branche Ouest de l'A5 comprend de vastes contenus à caractère obligatoire pour les autorités s'appuyant sur la planification urbanistique de 2012. Les présents projets de plans d'affectations (plan de zones, règlement de construction, plan des alignements, plans de quartiers) fixent une grande partie de ces états de fait de manière contraignante pour les propriétaires fonciers. Le nouveau Plan directeur est complètement repensé. Il se concentre donc sur des faits qui ne peuvent pas encore avoir un caractère obligatoire, en raison de points à clarifier, d'un besoin spécial d'harmonisation ou de réglementations apparaissant prématurées.

Le Plan directeur se compose au total de huit fiches de mesures, dont le champ d'action géographique fait partie intégrante.

5.2 Contenus du Plan directeur

Fiche de mesures 1 Transformation urbanistique

Les différentes incidences sur les secteurs dues à la construction de l'autoroute sont réparties entre secteurs A et B.

Dans le secteur A, une transformation urbanistique est indispensable, raison pour laquelle les terrains concernés doivent être mis à disposition. Dans le secteur B, la qualité élevée du site fournit les conditions préalables à une densification, et donne l'occasion de procéder à une restructuration urbanistique échelonnée à long terme.

Fiche de mesures 2 Bienne-Centre Ouest / Gare Sud

Le secteur partiel «Bienne-Centre Ouest / Gare Sud» nécessitera une coordination permanente ces prochaines années en raison de besoins divergents et décalés dans le temps. Un processus d'harmonisation obligatoire pour les acteurs concernés est donc au cœur des dispositions du Plan directeur (ch. 4 des mesures). La désignation des mesures prévues ainsi que la définition des états de fait devant être harmonisés (ch. 1 – 3 des mesures) constituent le cadre thématique.

Les coûts englobent les études prévues ou s'avérant nécessaires au cours du processus.

Fiche de mesures 3 Concepts directeurs Bienne-Centre, Faubourg du Lac, «Weidteile»

L'effet déterminant des concepts directeurs est fixé dans les plans d'affectations (principes d'aménagement ZPO, plan de quartier «Weidteile»). Le Plan directeur décrit leur contenu et met en place un jury (cf. art. 103 des prescriptions de construction «Weidteile»). Compte tenu de la longue période de réalisation, ce jury n'est pas défini plus en détail, mais les deux Villes doivent y être représentées du fait de la planification supracommunale.

Fiche de mesures 4 Aménagement du paysage et des espaces routiers

Concernant les prochaines études s'avérant nécessaires au fil des travaux de réalisation, il conviendra d'élaborer des instructions concrètes approfondies pour l'aménagement du paysage et des espaces routiers (p. ex. sous forme de manuels), et ce, dans le but de l'harmoniser en prescrivant des principes d'aménagement pour les éléments individuels en matière de construction et d'aménagement paysager. Dans la mesure où leurs champs d'action se recoupent avec les périmètres des concepts directeurs, ils constitueront un complément à ces derniers.

Fiche de mesures 5 Besoin d'agir, planification urbanistique

Concernant le secteur «Rue du Débarcadère / Chemin des Saules» qui doit être utilisé intégralement, ou en grande partie, durant la construction de l'autoroute, puis complètement réaménagé, une

planification urbanistique approfondie est prématurée à ce jour. Par conséquent, la réglementation fondamentale en matière de construction demeure tout d'abord en vigueur. La nécessité d'une (nouvelle) planification urbanistique opportune doit être fixée au niveau du Plan directeur.

Fiche de mesures 6
Gestion du quartier «Weidteile»

Le lancement de la gestion du quartier «Weidteile» prend en compte sa situation problématique particulière. Le besoin de valorisation indépendant de la construction de l'autoroute eu égard à un plus grand attrait et à son image est rendu plus urgent par le fait des transformations de l'espace routier. Par le biais d'une gestion tenant compte des aspects spatiaux et sociaux du quartier, il faut exploiter et soutenir de manière optimale les possibilités résultant de la transformation urbanistique pour améliorer sa structure et contrer les effets négatifs dus aux travaux de construction.

La mesure correspond à la recommandation du jury concernant la planification-test «Weidteile»¹⁾.

Fiche de mesures 7
Circulation cycliste

Les approches développées dans le cadre de la planification d'accompagnement urbanistique quant aux liaisons cyclistes ne peuvent être finalisées et réglementées de manière judicieuse qu'en relation avec la planification cycliste. Cette tâche est ancrée de manière contraignante pour les autorités dans la fiche de mesures 7.

Fiche de mesures 8
Procédure de suivi (monitoring)

La planification urbanistique se concentre sur la garantie du développement urbanistique après l'achèvement de la branche Ouest de l'A5. Afin de maîtriser le besoin d'agir naissant au cours des travaux de construction, et ne devant donc pas être défini plus en détail à ce jour, on met en place une procédure de suivi (monitoring), en vue d'assurer l'information mutuelle entre les acteurs (surtout Canton de Berne, Section des routes nationales de l'OPC, Villes de Bienne et Nidau), et des interventions conjointes.

¹⁾ Cf. *Planification d'accompagnement urbanistique de la branche Ouest de l'A5, quartier «Weidteile», rapport du jury, 7 mars 2016*