



**Stadt Biel
Ville de Bienne**

20220128

Rapport du Conseil municipal au Conseil de ville

concernant

Crédit de réalisation pour le réaménagement du quai du Bas

Monsieur le Président du Conseil de ville,
Mesdames, Messieurs,

En bref

La Suze est un emblème de Bienne. La rivière forme une artère vitale ; point de repère incontournable, elle participe à la qualité de vie de la population ainsi que des visiteuses et visiteurs. La Ville de Bienne s'est engagée depuis des années à revaloriser la Suze. Elle a commencé par renaturer le tronçon entre les gorges du Taubenloch et les écluses Hauser, créant un espace de détente très populaire avec l'Île-de-la-Suze. Aujourd'hui, elle projette de mettre en valeur le secteur au cœur de la ville, le quai du Bas, entre la place Centrale et la future place Félicienne-Villoz-Muamba à la rue de l'Hôpital, où la nécessité d'intervenir saute aux yeux.

Ce tronçon urbain très caractéristique a perdu de son éclat au fil des ans ; les trottoirs et la chaussée nécessitent un assainissement important. La population a participé au projet de réaménagement du quai du Bas dès le lancement de la planification en 2019. Ses idées et les besoins exprimés ont été pris en compte (www.biel-bienne.ch/quai-bas). Le projet a aussi reçu le soutien du Service cantonal des monuments historiques.

Le réaménagement offrira à toutes et tous des voies de déplacement adaptées et des espaces de délasserement agréables à l'ombre des arbres. Le quai du Bas retrouvera son caractère de promenade généreuse tout en s'adaptant aux défis et besoins du 21^e siècle.



Ensemble, imaginons les quais
Gemeinsam die Quais gestalten

Le projet fait la part belle à la mobilité douce, tout en garantissant l'accès en voiture à celles et ceux qui se rendent le long du quai. Les arbres existants seront maintenus et la végétation des allées sera diversifiée et étoffée. Le sol sera perméabilisé pour permettre l'infiltration et le stockage de l'eau de pluie au profit de la végétation. En été, la Suze diffusera ainsi sa fraîcheur dans la ville et les quais offriront aux Biennoises et Biennois des espaces agréables en toute saison.

Le projet a été conçu dans le cadre d'un concours d'architecture paysagère. Depuis, il a été développé et concrétisé pour intégrer les demandes formulées par le Conseil de ville en juin 2022 ainsi que les contraintes techniques, financières et juridiques tout en cherchant à répondre au mieux aux attentes des usagères et usagers du site.

La réalisation de l'aménagement, études incluses, coûtera au total 7 millions de francs, dont env. 60 % devraient être subventionnés et 500 000 francs sont couverts par un financement spécial, ramenant l'investissement net effectif à charge des comptes ordinaires de la Ville de Bienne à environ 2,3 millions de francs. Le Conseil de ville a déjà libéré un investissement de 1,22 million francs en juin 2022. De fait, la réalisation du projet ne requiert plus qu'un investissement d'environ un million de francs. Si le crédit de réalisation n'était pas accordé, le montant déjà investi devrait être amorti à charge des comptes 2024.

Sommaire

En bref	1
1 Contexte.....	4
2 Enjeux et objectifs	5
3 Valorisation des quais de la Suze.....	8
3.1 Ambitions.....	8
3.2 Concept directeur	8
3.3 Échelonnement	10
4 Démarche de projet : une planification participative intégrée.....	12
4.1 Vue d'ensemble de la démarche.....	12
4.2 Démarche et évolution du projet en détails.....	13
4.3 Échéancier du projet	20
5 Le projet en détail.....	21
5.1 Vue d'ensemble du projet	21
5.2 Gestion des eaux de surface et perméabilisation des sols.....	22
5.3 Biodiversité et plantations	23
5.4 Régimes de circulation et stationnement	23
5.5 Identité du site	26
5.6 Qualité de séjour, usages et appropriation	26
5.7 Éclairage	27
5.8 Économie du projet	28
6 Variantes examinées.....	28
7 Organisation du projet.....	29
8 Conséquences pour le personnel et l'organisation de l'administration.....	29
9 Coûts.....	30
9.1 Coûts des investissements	30
9.2 Crédit d'engagement	31
9.3 Coûts induits.....	32
9.4 Besoin financier.....	33

10	Financement et contribution de tiers.....	33
10.1	Financement du Projet d'agglomération	33
10.2	Financement spécial	34
10.3	Financement de l'exploitation et de l'entretien par des tiers	34
11	Marchés publics	34
12	Répercussions sur le climat.....	35
12.1	Effets du projet sur les objectifs communaux de réduction des émissions de CO ₂	35
12.2	Effets du projet en ce qui concerne l'adaptation au changement climatique.....	35
13	Conséquences en cas de non-application ou de mise en œuvre retardée.....	36
	Projet d'arrêté.....	37

1 Contexte

Une ville riche de sa diversité et audacieuse, une capitale du bilinguisme, un espace urbain attractif et respectueux du climat. Voici ce vers quoi doit tendre Bienne, ville des possibles. Pour y parvenir, le Conseil municipal s'est notamment fixé pour objectifs de créer des espaces publics variés et attractifs et de montrer l'exemple en matière de climat, afin de soutenir un développement urbain durable et de renforcer Bienne parmi les plus grandes villes de Suisse.

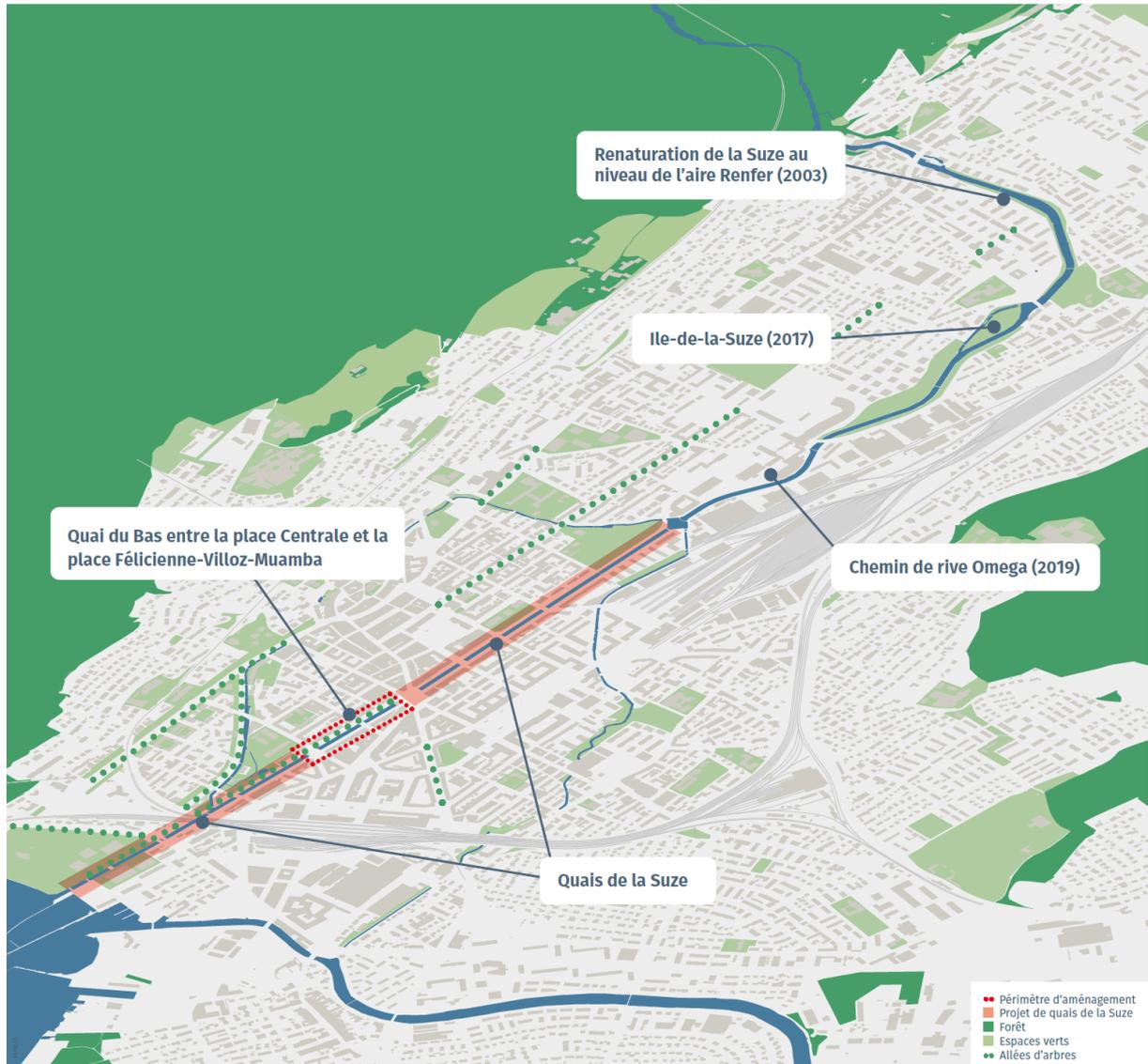
La démarche de projet [chap. 4] et la proposition de réaménagement [chap. 5] qui en découle s'inscrivent parfaitement dans ce cadre. Reposant sur une planification participative globale et intégrée, elles visent à la mise en valeur de l'espace de la Suze avec, comme premier élément, le réaménagement du quai du Bas entre la place Centrale et la future place Félicienne-Villoz-Muamba (sur le pont de la rue de l'Hôpital).

Plusieurs générations ont œuvré à l'aménagement des berges de la Suze et à la création d'une voie essentiellement destinée aux cyclistes, piétonnes et piétons sur sa rive droite. À l'heure actuelle, ce chemin de rive existe sur toute la longueur de la Suze, toutefois avec des qualités variables selon les tronçons.

Des écluses Hauser et jusqu'au bord du lac, le canal, construit au 19^e siècle, et ses quais constituent un ensemble majeur du patrimoine urbain de Bienne. Malgré leurs qualités intrinsèques, les quais de la Suze présentent un potentiel d'espaces publics paradoxalement encore peu ou mal exploité. Sur certains tronçons, l'état de vétusté de l'aménagement et son inadéquation aux besoins des usagères et usagers imposent une action. Pour autant, celle-ci ne peut que s'inscrire dans une stratégie d'aménagement à long terme [chap. 3], qui permette de reconstituer, au gré des opportunités et des étapes, une entité cohérente à l'échelle de la ville.

Un réaménagement, par étapes successives en fonction des besoins d'intervention dictés par l'âge des infrastructures, est prévu [chap. 3.3]. Le premier tronçon concerné se situe entre la place Centrale et la future place Félicienne-Villoz-Muamba, où le besoin d'assainissement est avéré. Son aménagement définira l'idée générale, le « fil rouge » à suivre pour la valorisation, à moyen-long terme, de l'ensemble des quais de la Suze, en tenant compte des spécificités de chaque tronçon.

Par arrêté SR-CV220059 du 29 juin 2022, le Conseil de Ville a pris connaissance des valeurs, objectifs et principes d'aménagement retenus pour le réaménagement du quai du Bas. Simultanément, par voie d'amendement, il a saisi l'opportunité de spécifier ses attentes concernant, en particulier, le renforcement de la liaison cyclable longeant le quai, la suppression des places de stationnement et la dénomination de la place Félicienne-Villoz-Muamba. Octroyant un crédit de planification d'un montant de 1,22 million de francs, il a reconnu le besoin d'agir et approuvé la poursuite du projet sur les bases existantes et dans le cadre de la démarche participative engagée. Conformément à ce qui avait été annoncé au Conseil de ville en juin 2022, le projet s'est développé depuis à un rythme soutenu, afin d'assurer la cohérence de l'ensemble de la démarche de planification participative. Le mandat ainsi donné au Conseil municipal a été exécuté, en accord avec l'échéancier communiqué, et aboutit au projet de réalisation aujourd'hui soumis au Conseil de ville, en vue d'une votation populaire.



À la suite des aménagements faits entre les gorges du Taubenloch et les écluses Hauser, la Ville de Bienne s'engage pour un réaménagement des quais, avec pour ambition de valoriser la liaison paysagère de la Suze jusqu'au lac

2 Enjeux et objectifs

La valorisation des quais de la Suze et le réaménagement projeté du quai du Bas répondent aux objectifs que s'est fixés la Ville de Bienne dans sa Stratégie 2030 en vue de promouvoir un développement urbain durable, soit une qualité de vie élevée pour les générations actuelles et futures. Il s'agit notamment de créer des espaces publics variés, attractifs et résilients face au changement climatique. L'objectif est ainsi de concevoir des lieux vivants aux affectations diversifiées, des lieux accessibles et rassembleurs pour toutes et tous, de mettre en valeur la Suze et de renforcer l'infrastructure destinée à la mobilité douce. Il s'agit également de prendre des mesures pour pouvoir faire face aux conséquences du changement climatique, en particulier les épisodes de chaleur et de pluie toujours plus intenses, et d'encourager la biodiversité.

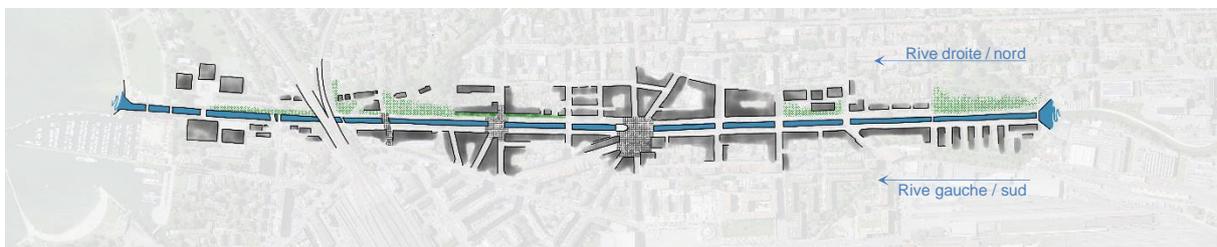


Promenade agréable à l'ombre des arbres en rive droite du quai du Bas (annexe 8)

De manière plus spécifique, les ambitions qui ont guidé les réflexions d'ensemble peuvent se décliner comme suit :

- **Une liaison forte vers le lac.** Le lien marquant entre les écluses Hauser, la place Centrale et le bord du lac de Biemme est renforcé grâce à une liaison particulièrement attractive pour les cyclistes ainsi que les piétonnes et piétons, tout en tenant compte des besoins du trafic individuel motorisé et des transports publics.
- **Une transition entre les quartiers.** Le franchissement du canal est un passage obligé des liaisons inter-quartiers. L'ouverture de l'espace et les échappées visuelles lointaines offertes participent à l'attrait des parcours, tandis que le traitement des ponts et des accroches avec le réseau des rues latérales fait l'objet d'une attention particulière.
- **Un aménagement paysager de qualité pour une identité remarquable.** La démarche permet la réalisation d'un espace public de grande qualité et dégage un fil rouge pour l'aménagement de l'ensemble des quais de la Suze. La nature des matériaux, le type de mobilier, les essences d'arbre proposées, de même que l'éclairage contribuent à la consolidation de l'identité des lieux.
- **Une valorisation des qualités de l'existant.** Le projet préserve les qualités architecturales, paysagères et patrimoniales propres au canal, telles que les murs de quai et les garde-corps longeant le canal, l'allée d'arbres, le rapport aux bâtiments historiques et à leurs jardinets sur la rue, sans pour autant exclure une certaine forme de contemporanéité.

- **Un espace de cohabitation.** Le projet favorise le partage de l'espace de la rue entre ses différents usagers et usagères, afin que les quais ne soient plus qu'un lieu de passage prisé, mais offrent également des espaces de rencontre à échelle humaine dans lesquels chacun se sent bien et en sécurité, en minimisant le plus intuitivement possible les conflits d'usages ou de voisinage.
- **Une conception exemplaire pour une réalisation par étape.** Le concept d'aménagement de l'ensemble des quais est suffisamment flexible pour pouvoir s'adapter aux usages et profils différents selon les tronçons, tout en gardant une grande cohérence et une certaine générosité. Il prévoit la réalisation en priorité du tronçon du quai du Bas compris entre la place Centrale et la place Félicienne-Villoz-Muamba, où le besoin d'agir est avéré. Le reste des quais pourra être aménagé par étapes successives, en fonction de l'état des infrastructures, à moyen et long terme.



Les quais de la Suze, entre les écluses Hauser et le bord du lac de Biene.

Répondant aux aspirations et aux défis d'aujourd'hui, le projet de réaménagement du quai du Bas, entre la place Centrale et la place Félicienne-Villoz-Muamba, offre ainsi à toutes et tous des espaces de déplacement et de séjour agréables à l'ombre des arbres, invite à la rencontre et au délasserment, fait la part belle à la mobilité douce et renforce les activités qui se déploient dans les bâtiments alentours. Il tient compte

- de la qualité du site et de son patrimoine,
- des attentes des usagères et usagers identifiés dans le cadre des divers événements participatifs, en particulier la nécessité d'améliorer les conditions de déplacement pour les cyclistes, les piétonnes et les piétons ainsi que d'intégrer davantage de végétation et d'espaces de détente,
- des évolutions sociétales comme les nouveaux comportements de mobilité, la transformation des centres-villes et l'envie d'appropriation de l'espace public par les habitantes et habitants,
- des conséquences du changement climatique, tels que les épisodes de chaleur et de pluie toujours plus intenses ou les enjeux phytosanitaires, et
- des contraintes économiques, notamment l'investissement ciblé des ressources limitées.

3 Valorisation des quais de la Suze

3.1 Ambitions

Le projet de réaménagement du quai du Bas s'inscrit dans une stratégie à long terme pour la valorisation de l'ensemble des quais de la Suze, des écluses Hauser au bord du lac. Celle-ci est guidée par une ligne directrice [chap. 3.2] qui garantit la cohérence des actions en matière de circulation et d'aménagement à moyen et long terme tout en tenant compte des spécificités spatiales et fonctionnelles des différents tronçons.

3.2 Concept directeur

Le concept directeur pour la valorisation de l'ensemble des quais de la Suze montre de quelle manière et avec quelles intentions les futurs projets pourront être développés, sachant que le réaménagement de l'ensemble des quais se fera au gré des opportunités et en fonction des besoins d'assainissement des infrastructures existantes. Il ne constitue pas un avant-projet, mais un cadre dans lequel viendront s'inscrire des futurs projets. Il s'inscrit dans un horizon de plus de vingt ans.

Le concept directeur offre un guide sur les thématiques de la mobilité, de l'environnement et de l'espace social. Il prévoit ainsi la mise en œuvre d'un réaménagement intégré, répondant aux besoins des générations actuelles et futures. Ses objectifs et qualités lui permettent de prétendre aux subventions fédérales en faveur des projets d'agglomération, qui couvrent généralement env. 60 % des coûts globaux. Ainsi, l'on parvient à faire beaucoup plus qu'un simple assainissement sans engager de fonds communaux supplémentaires.

Image guide

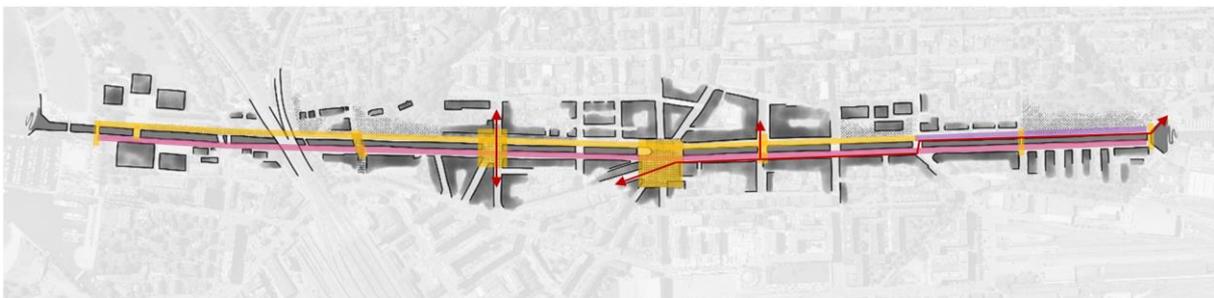
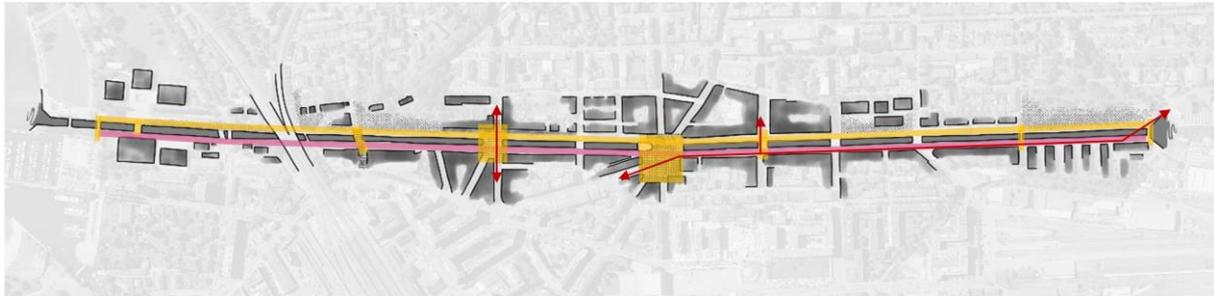


Espace piéton - asphalté	Jardin privé	Connecteur	Bâti ordinaire
Espace piéton - gravier	Surface verte	Traversées des voies	Bâti marquant
Zone de rencontre 20 km/h	Arbre existant	Activités commerciales	Aménagement proche de l'eau
30-50 km/h / rue cyclable	Arbre projeté	Lieu de convivialité	Arrêt de bus
Stationnement / livraison	Arbre majeur projeté	Projet connexe / opportunité	Point de vue

Concept directeur pour la revalorisation des quais de la Suze : image d'ensemble

Mobilité et circulation

La transformation des quais de la Suze (quai du Haut et quai du Bas) s'accompagne d'une stratégie d'apaisement des flux de circulation et de différenciation des caractéristiques de mobilité des deux rives. Le cheminement aménagé ces dernières décennies entre Boujean et les écluses Hauser est prolongé, par la réalisation progressive, en rive droite, d'une promenade confortable où l'on se déplace essentiellement à pied et à vélo. En rive gauche, un axe plus serviciel permet la création d'une rue cyclable, adaptée aux cycles plus rapides et aux transports publics sur le quai du Haut.



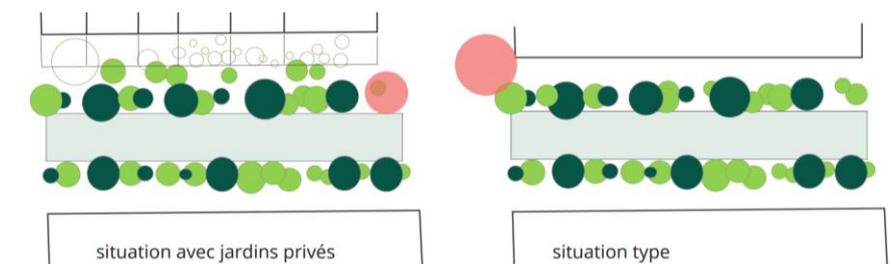
■ Zone de rencontre
■ Rue cyclable

■ Optimisation du régime de circulation
→ Lignes de bus

Stratégie de mobilité à long terme (en haut) et situation intermédiaire à l'horizon 2040 (en bas)

Environnement et climat

Le concept directeur pour la valorisation des quais de la Suze pose les bases d'une augmentation des surfaces plantées et perméables. Les arbres existants sont préservés. Des arbres supplémentaires viennent étoffer les allées. Leur ombrage et évapotranspiration permettent un rafraîchissement bienvenu. Les sols sont autant que possible perméabilisés pour assurer un environnement favorable aux arbres et permettre une gestion des eaux de surface pertinente, particulièrement intéressante lors de pluies intenses (infiltration) ou de longue période sèche (rétention, permettant de garder plus longtemps l'humidité dans les sols). Dans le même temps, l'on assure un corridor de biodiversité et une indispensable diversification des essences.



■ Arbres existantes
 ■ Nouveaux arbres

■ Arbres marquants aux abords des ponts

Principes de plantation : les allées existantes sont préservées étoffées et diversifiées

Espace social et ambiances

Le concept directeur pour la valorisation des quais de la Suze oriente vers des usages multiples et diversifiés : une place pour la nature et pour l'humain. Sa mise en œuvre vise à offrir aux Biennoises et Biennois des lieux de déplacement, de rencontre, de détente et de délasserement agréables. Il s'agit en particulier d'accueillir les rencontres et la convivialité en créant des micro-séjours appropriables et des articulations avec les parcs et espaces connexes. Les ponts deviennent des connecteurs de quartiers et des espaces de rencontre.

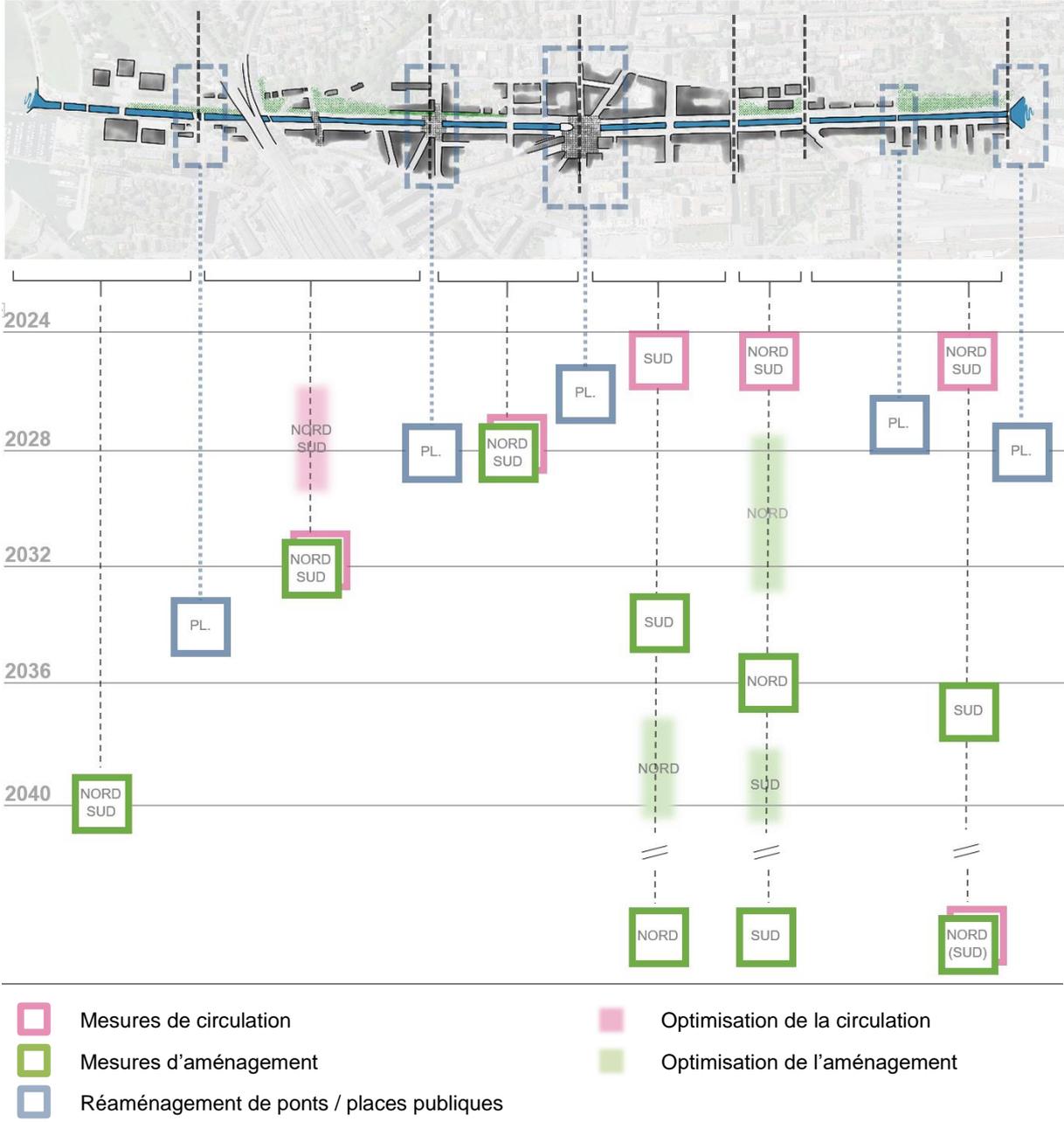


Inspiration : des quais accueillants pour toutes et tous.

3.3 Échelonnement

La mise en œuvre du concept directeur pour la valorisation de l'ensemble des quais de la Suze doit s'échelonner dans le temps. Des réaménagements ne sont faits que lorsque l'état des infrastructures l'exige. Ceci permet d'assurer l'amortissement de l'existant et de tenir compte des capacités d'investissement de la Ville de Bienne. La priorisation des tronçons se fera en fonction de critères d'opportunité et de pertinence politique, technique et financière ainsi que des exigences légales.

Le schéma suivant montre l'échelonnement prévisionnel des mesures de circulation (en rose) et d'aménagement (en vert) ainsi que des mesures de valorisation des ponts/places (en bleu) qui seront mises en œuvre le long du quai en rive droite (NORD) et gauche (SUD) dans les prochaines décennies.



Échelonnement prévisionnel des travaux d'aménagement et d'adaptation du régime de circulation le long des quais

Dans les prochaines années, les mesures suivantes devraient être mises en œuvre :

- Modération de la circulation en rive gauche (SUD) sur toute la longueur du quai du Haut des écluses Hauser à la place Centrale permettant l'introduction d'un régime de rue cyclable.
- Reconstruction et élargissement du pont pour cycles, piétons et piétonnes dans le prolongement de la rue Bubenberg et sécurisation de l'arrêt de bus « parc municipal » ; modération de la circulation en rive droite (NORD) des écluses Hauser à la rue du Jura.
- Prolongation du régime de promenade sans aménagement en rive droite (NORD) entre la rue du Jura et la rue du Marché-Neuf par l'introduction d'une interdiction de circuler pour les véhicules à moteur (pas d'investissements).
- Assainissement de la place Centrale, resp. du pont qui la constitue.
- Réaménagement du quai du Bas entre la place Centrale et la place Félicienne-Villoz-Muamba [chap. 5]
- Valorisation de l'espace et modération de la circulation entre la place Félicienne-Villoz-Muamba et la rue du débarcadère permettant l'aménagement d'une promenade en rive droite (NORD) et d'une rue cyclable en rive gauche (SUD). Il s'agit de poursuivre le réaménagement du quai du Bas dans la même logique que ce qui est prévu entre la place Centrale et la place Félicienne-Villoz-Muamba.
- Réaménagement du pont de la rue du Débarcadère dans le cadre du projet « rue de caractères » actuellement conduit par espace Biel/Bienne.Nidau.

Les mesures devant être réalisées d'ici à 2036 sont d'ores et déjà inscrites au projet d'agglomération.

4 Démarche de projet : une planification participative intégrée

4.1 Vue d'ensemble de la démarche

Le projet de réaménagement du quai du Bas a été élaboré dans le cadre d'une démarche de planification participative. Il trouve ses racines dans les échanges conduits en 2019 avec les usagères et usagers de l'espace. Se basant sur leur expérience, le projet cherche à s'adapter au mieux aux besoins des différentes personnes (jeunes, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, femmes, personnes issues de l'immigration, etc.). La population a ainsi pu exprimer ses attentes à chacune des étapes de planification. Toutes les réactions ont été analysées et intégrées au projet quand c'était possible.

Le projet a fait l'objet d'un processus de planification soigné, comprenant, outre le vaste accompagnement participatif public susmentionné, un concours d'architecture paysagère sous forme de mandats d'étude parallèles selon la norme SIA 143 et l'implication d'expertes et experts de nombreux domaines (architecture-paysagère, mobilité, urbanisme, patrimoine, génie civil, environnement, eau, etc.).

Afin d'assurer une information large de tous les intéressés potentiels, resp. des riveraines et riverains, usagères et usagers, ainsi que de la population dans son ensemble, une communication active a été mise en place parallèlement au dispositif participatif. La mobilisation et l'information dans les moments clés ont été assurées via les médias locaux, sur les réseaux sociaux et, au besoin, par des affiches et la distribution de flyers dans le quartier. L'ensemble du projet a été documenté de manière transparente sur les [pages Internet dédiées](#).

4.2 Démarche et évolution du projet en détails

Diagnostic

Le projet de réaménagement du quai du Bas a débuté en 2019 avec un « îlot d'été » au niveau du pont de la rue Karl-Neuhaus. Cette installation temporaire avait valeur de test et a permis d'engager le dialogue avec les usagères et usagers ainsi que les riveraines et riverains. Les observations faites sur place et les retours reçus pendant et à la suite de cette intervention (200 questionnaires remplis ; une table-ronde réunissant une quarantaine de personnes) ont mis en évidence le potentiel du site en termes d'usages et d'appropriation et permis d'identifier les besoins, attentes et craintes des acteurs locaux.



Contraste entre le quai du Bas aujourd'hui (à gauche) et approprié par la population dans le cadre des îlots d'été de 2019 (à droite).

L'analyse de cette démarche a été consignée dans un [rapport de synthèse](#). Il ressort que le quai du Bas est utilisé très régulièrement, principalement comme lieu de déplacement. C'est également un espace dans lequel de nouveaux usages, tels que ceux esquissés par l'îlot d'été seraient très appréciés, sachant que ceci implique une réduction de la pression des voitures. Une large majorité des personnes sondées souhaiteraient passer plus de temps sur le quai, y flâner et pouvoir y rester un peu sans obligation de consommation. Une minorité a pointé du doigt la limitation du trafic motorisé et des possibilités de stationnement en surface, ainsi que les nuisances sonores. Un point fait l'unanimité : le besoin de rénovation du quai.

Cette analyse des expériences et des besoins d'usage a ensuite été complétée par des réflexions sur la situation technique, juridique, politique et financière. Au final, un processus de conception réaliste, intégrant à la fois les composantes « planification » et « participation », a pu être défini et le crédit de conception nécessaire octroyé par le Conseil municipal en mai 2020.

Conception

Le projet a pris forme en 2020/2021 dans le cadre d'un concours d'architecture paysagère, organisé sous la forme de mandats d'étude parallèles (MEP) à deux degrés selon la norme SIA 143. Cinq équipes interdisciplinaires, sélectionnées dans le cadre d'une procédure de préqualification ouverte, ont travaillé en concurrence et indépendamment les unes des autres à l'élaboration d'une vision pour la valorisation de l'ensemble des quais de la Suze des écluses Hauser au lac (degré 1) puis à un avant-projet pour le réaménagement du quai du Bas, entre la place Centrale et la place Félicienne-Villoz-Muamba (degré 2).

Le programme relatif à cette procédure qualifiée s'est basé sur les résultats du diagnostic présenté au chapitre précédent pour fixer les objectifs, conditions-cadre, critères d'évaluation, etc. Il a été approuvé par la Société suisse des ingénieurs et des architectes (SIA).

Le dialogue avec les actrices et acteurs locaux a été maintenu tout au long de la phase de conception. En plus des spécialistes de l'architecture paysagère, de la mobilité, de l'urbanisme et de la protection du patrimoine, des associations locales¹ ont été consultées et un groupe d'accompagnement, composé de riveraines et riverains ainsi que représentantes et représentants des établissements de restauration, commerces et pourvoyeurs de services a été sollicité aux étapes clés de la démarche, à savoir lors de la rédaction du programme et au terme de chacun des deux degrés des mandats d'étude parallèles. Les échanges avec le groupe d'accompagnement ont toujours eu lieu en amont des délibérations du collège d'expertes et d'experts (jury), de sorte à ce que celui-ci puisse prendre ses décisions en connaissance de remarques des actrices et acteurs locaux.

Le collège d'expertes et d'experts était composé du Maire, de la Directrice des travaux publics, de l'énergie et de l'environnement, d'expertes et experts externes dans le domaine de l'architecture-paysagère, de l'urbanisme et de la mobilité, ainsi que des responsables des départements de l'urbanisme et des infrastructures de la Ville de Bienne. Il était conseillé dans ses décisions par divers spécialistes et personnes représentant l'administration municipale (Secteur des monuments historiques, Secteur de la circulation, Département de la sécurité publique, Service des espaces verts et cimetières, Département Générations & Quartiers) et cantonale (Service des monuments historiques, Arrondissement d'ingénieur en chef III et Office des immeubles et des constructions).

La proposition retenue au terme du concours est, de l'avis du jury (resp. du collège d'expertes et d'experts)², « à la fois résolument tournée vers l'avenir et solidement ancrée dans son contexte urbain, patrimonial et social. La maturation des propositions au fil des étapes des MEP a démontré la robustesse du parti pris face aux contraintes pléthoriques auxquelles l'espace public doit pouvoir répondre. L'équipe lauréate a su convaincre le collège d'experts que les solutions innovantes dictées par l'urgence climatique font sens sur le plan culturel, de l'urbanité et sont techniquement réalisables. Elle a également démontré une réceptivité

¹ Les associations d'architecture n'ont pas été conviées, partant du principe que les architectes intéressés pouvaient participer dans une équipe de planification. Il a été ensuite constaté que cette option n'a pas été saisie mais qu'un nombre important d'architectes s'est engagé dans le groupe d'accompagnement.

² Selon Rapport du collège d'experts, Valorisation des quais de la Suze Bienne, décembre 2021

féconde aux enjeux patrimoniaux, permettant d'inscrire les quais de la Suze dans un continuum vivant. ».

Le groupe d'accompagnement a également considéré le projet lauréat comme enthousiasmant, visionnaire et répondant aux défis actuels. De manière générale, les valeurs du projet ont été largement soutenues. Ainsi, le renforcement de la végétalisation et la gestion du cycle de l'eau, la diminution importante de la place dédiée à la voiture et l'aménagement différencié des deux rives ainsi que les nouveaux espaces de détente et de rencontre ont globalement été plébiscités. Des points faibles avaient également été identifiés, en particulier le côté fragmenté et surchargé de l'aménagement proposé dans le cadre strict du canal de la Suze et en lien avec les façades des bâtiments. Tous les éléments rapportés ont été pris en compte dans la suite du projet.

Développement du projet

Les résultats du concours ont été présentés lors d'une conférence de presse et d'une exposition, au printemps 2022. En juin 2022, le Conseil de ville a octroyé un crédit de planification d'un montant de 1 220 000 francs, approuvant la poursuite du projet sur les bases existantes et dans le cadre de la démarche participative engagée. Simultanément, par voie d'amendement, il a saisi l'opportunité de préciser ses attentes concernant, en particulier, le renforcement de la liaison cyclable longeant le quai, la suppression des places de stationnement et la dénomination de la place Félicienne-Villoz-Muamba. Le rapport sur la mise en œuvre des directives pour la planification émises par le Conseil de ville dans son arrêté n° SR-CV 220059 se trouve en annexe [annexe 4].

Le projet s'est ainsi poursuivi en concertation avec les usagères et usagers de l'espace public. Pour cette phase, le processus participatif se voulait plus ouvert. Des formats aussi différenciés que possible ont été mis en œuvre. Le but était d'atteindre différents groupes de population et de permettre à toutes les personnes intéressées de participer. Une soirée d'information et d'échange destinée au riveraine et riverains a eu lieu en juin 2022 au parc de l'Elfenau. À la même période, deux soirées ont permis de discuter le projet dans le cadre du Laboratoire urbain, chapeauté par la BFH et les associations professionnelles. Un « Îlot d'été » a été installé pendant toute la période estivale, avec la possibilité de s'informer sur le projet et une invitation à répondre à des questionnaires thématiques. En septembre, des balades ont été organisées avec des publics et des thématiques différentes. Finalement, un atelier tout public et plusieurs ateliers avec des écolières et écoliers de la Plänke ainsi qu'avec des élèves du gymnase de Bienne et du Jura bernois ont eu lieu en octobre 2022.





Des formats aussi différenciés que possible ont été mis en œuvre, afin d'atteindre différents groupes de population et de permettre à toutes les personnes intéressées de participer ; photos de différents événements participatifs

Entre juin et décembre 2022, plus de 300 personnes ont ainsi fait part de leurs besoins et souhaits pour le réaménagement du quai du Bas. Les principaux retours des participantes et participants portaient sur la nécessité de :

- repenser la place de la voiture le long du quai en diminuant fortement sa présence et en favorisant les mobilités actives ;
- aménager des espaces de détente et de rencontre le long du quai, permettre des activités culturelles et conviviales sur les ponts ;
- avoir un quai accessible à toutes et à tous, particulièrement adapté aux personnes à mobilité réduite.
- accroître fortement la végétalisation, notamment pour permettre un meilleur ombrage ;
- mettre en valeur l'aspect historique du lieu et renforcer le caractère de promenade ;
- conférer davantage de sobriété aux aménagements prévus.

L'équipe de projet a ainsi fait évoluer sa première proposition vers un projet mieux ancré localement en tenant compte du point de vue des usagères et usagers du site, des recommandations du collège d'experts et des directives du Conseil de ville [annexe 4]. Le projet a ainsi suffisamment mûri pour qu'une demande de permis de construire puisse être déposée et que la demande de crédit de réalisation correspondante puisse être soumise aux électeurs et électrices biennois.



Un trottoir et une rue cyclable pour favoriser la mobilité douce, une accessibilité garantie aux commerces, services et autres activités ; la rive gauche gagne en qualité [annexe 7]

Le projet qui ressort de cette phase de développement est le résultat d'un consensus élaboré de manière participative. Il tient compte de tous les besoins et avis recueillis en prenant soin d'avoir également une oreille attentive pour les personnes qui ne sont pas membres d'un groupe d'intérêt et ont moins l'habitude de s'exprimer dans le cadre de projets publics. Il conserve les valeurs et caractéristiques qui faisaient la force du projet initial tout en gagnant en robustesse, en finesse et en sobriété. La sinuosité du chemin est restreinte, intervenant uniquement là où elle est judicieuse pour dégager des espaces de micro-séjour et ponctuer ainsi la promenade en rive droite. Le concept de plantation prend égard aux façades des bâtiments (aucun nouvel arbre n'est planté entre la voie principale et les bâtiments privés). Les places de stationnement sont largement supprimées et une rue cyclable est réalisée en rive gauche.



Plan du projet de réaménagement du quai du Bas [annexe 6]

Permis de construire et traitement des oppositions

La demande de permis de construire a été déposée en été 2023 et elle a fait l'objet d'un dépôt public, en même temps que les mesures de circulation correspondantes à l'automne 2023. Le choix a été fait de lancer cette procédure avant l'approbation de la présente demande de crédit, sachant qu'elle pourrait prendre du temps. La procédure a été accompagnée par l'installation d'un îlot d'été pendant trois mois, dans le cadre duquel le projet était présenté aux passantes et passants et le dépôt public annoncé.

Dans le cadre du dépôt public, trois personnes privées ont déposé un recours contre les mesures de circulation. Ces recours sont en cours de traitement par la Préfecture. Seul un d'entre eux remet en cause la suppression du stationnement sur rue, et aucun ne remet en cause le régime de circulation dans son ensemble.

Concernant la demande de permis de construire, seize oppositions sont encore pendantes. Il s'agit en particulier d'une opposition de Patrimoine Suisse, dont les arguments se retrouvent également dans six oppositions de particuliers et dans la pétition lancée simultanément par le groupe d'intérêt « Sauvons le quai du Bas ! ». Concrètement, les opposantes et opposants ne remettent pas en question les objectifs du projet mais critiquent la manière dont ils ont été mis en œuvre. Selon eux, le tracé non rectiligne de la voie de circulation, les arbres supplémentaires et le mode de différenciation des surfaces obscurcissent la linéarité et la générosité de l'ensemble classé monument historique. La procédure d'autorisation de construire suit actuellement son cours, avec le traitement des oppositions pendantes.

Le Conseil municipal a répondu à la pétition susmentionnée au début de l'année 2024 [annexe 5]. Il a ensuite rencontré les pétitionnaires à plusieurs reprises en février et mars 2024, dans le but de trouver un compromis. Dans ce cadre, des propositions concrètes et sérieuses ont été faites au comité pétitionnaire. Elles répondaient à leurs principales critiques matérielles, sans pour autant remettre fondamentalement en question le projet et ses principes fondamentaux (mobilité active et durable, ville-éponge, espaces appropriables par la population, augmentation de la canopée, biodiversité) et sans trahir les autres personnes qui se sont préalablement impliquées dans le cadre du vaste processus participatif, au cours duquel une végétalisation plus abondante et des espaces de détente appropriables ont été revendiqués [chap. 4.2].

Concrètement, le Conseil municipal a proposé de réduire les plantations d'arbres, d'assurer un passage continu en gravier le long des garde-corps, de simplifier les surfaces végétalisées, de supprimer les pavés au sud du croisement de la rue du Rüschi, de revoir la géométrie de la voie asphaltée en rive droite, de supprimer la structure d'ombrage fixe sur le pont Neuhaus et d'adapter les interfaces entre le pont et le quai. Ces adaptations ont été intégrées au projet. Le Conseil municipal regrette que, malgré ces adaptations, le comité pétitionnaire ne soutienne pas le projet. En effet, ce dernier préfère que la structure actuelle des quais soit conservée et ne souhaite pas la plantation d'arbres supplémentaires.

Le Conseil municipal est convaincu que le projet qu'il présente aujourd'hui [chap. 5] est solide et résolument tourné vers l'avenir. Le projet ayant également reçu du soutien d'autres groupes de population, le Conseil municipal est d'avis qu'il est juste de le soumettre à une votation

populaire sans attendre, afin de permettre de poursuivre la planification dans un cadre clair, permettant l'efficacité recherchée en termes de coûts.



Plan des adaptations (en rouge) répondant aux principales critiques matérielles de pétitionnaires

Nouvelle place Félicienne-Villoz-Muamba

Conformément à la demande du Conseil de ville, le nom de la place Félicienne-Villoz-Muamba a été choisi en collaboration avec l'association Femmes en réseau et avec le concours du public. Dans le cadre d'un sondage, auquel plus de 1000 personnes ont répondu, la population a pu faire connaître, parmi une liste de propositions, le nom de la personne qu'elle souhaitait le plus voir s'afficher sur le pont de la rue de l'Hôpital, lequel devient une véritable place avec le réaménagement prévu [chap. 5.6]. Le Conseil municipal a arrêté ce nouveau nom en février 2024, sous réserve de l'approbation du crédit de réalisation pour le réaménagement du quai du Bas.

Suite de la démarche de projet

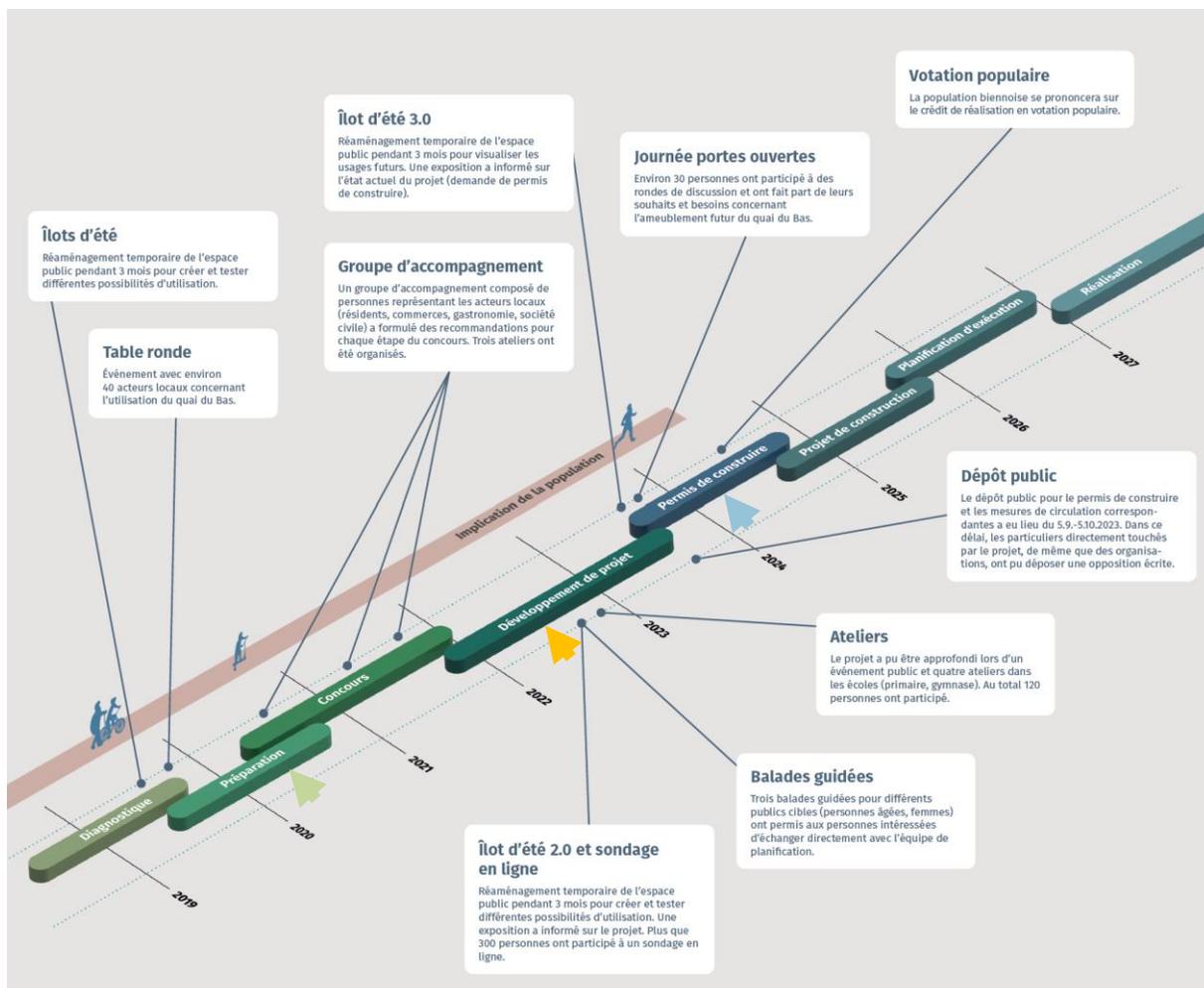
Parallèlement au traitement de la demande de permis de construire, le projet est poursuivi en vue de sa réalisation, sous réserve de son approbation dans le cadre de la votation populaire à venir.

Afin de garantir une continuité et un lien avec la population, le choix a été fait de soumettre l'affaire à la votation au terme du processus participatif, dont le dernier événement important, le 23 septembre 2023, portait sur l'ameublement.

Une fois le crédit de réalisation approuvé, le projet sera poursuivi en vue d'une réalisation entre 2027 et 2030. Les travaux seront organisés avec tout le soin requis pour garantir les accès nécessaires aux riverains et riveraines et gêner le moins possible les habitudes des Biennoises et Biennois. Ils s'échelonneront sur une période de deux ans environ.

4.3 Échéancier du projet

L'échéancier ci-dessous présente de manière synthétique la démarche du projet présentée ci-avant en détail [chap. 4.2].



Un projet en phases successives avec décisions aux différents niveaux de compétences financières : crédit approuvé par le Conseil municipal pour la conception (flèche verte), par le Conseil de ville pour la planification (flèche jaune) et, par le Souverain pour la réalisation (flèche bleue).

5 Le projet en détail

5.1 Vue d'ensemble du projet

S'appuyant sur les qualités du site ainsi que sur les expériences et attentes de ses usagères et usagers, le projet de réaménagement du quai du Bas parvient à conjuguer patrimoine urbain, identité urbaine, mobilité douce, multiplicité des usages, attentes sociales, adaptation aux changements climatiques, diversité environnementale, contraintes techniques et économicité.



Plaçant l'humain au centre des préoccupations, le réaménagement du quai du bas concilie les enjeux sociétaux, économique et écologique d'aujourd'hui [annexe 6]

Le quai du Bas est aujourd'hui essentiellement dévolu à la circulation – on s'y déplace sans vraiment s'y arrêter. La majorité de sa surface est dédiée à la voiture. Il manque des bancs et de lieux d'accueil pour les passantes et passants qui souhaiteraient profiter plus longuement d'une pause au bord de la Suze.

Avec son réaménagement, le quai du Bas évolue vers une nouvelle forme d'espace public. Ses éléments marquants, comme le canal, les rambardes, le rapport aux bâtiments historiques et à leurs jardinets sur rue ainsi que les allées d'arbres sont conservés. Le projet leur adjoint de nouvelles qualités, mettant en valeur l'ensemble du site [chap. 5.2-5.7]. Le quai du Bas retrouve ainsi son caractère de promenade généreuse tout en s'adaptant aux défis et besoins du 21^e siècle.

Les allées d'arbres sont complétées puis étoffées avec des plantations qui se subordonnent à l'allée originelle. Les distances entre les arbres diminuent et les allées deviennent un peu plus épaisses et moins strictes qu'aujourd'hui tout en restant reconnaissables. Elles offrent un ombrage bienvenu et contribuent au renforcement de la biodiversité. Profitant d'un environnement plus favorable, les arbres se développent mieux ; leur diversification contribue à rendre les allées plus résistantes aux maladies et autres conséquences du changement climatique [chap. 5.3].

Sous les arbres s'organisent des espaces de séjour, où pourront par exemple être installés des bancs [chap. 5.6]. Les surfaces sont parfois enherbées et invitent à s'asseoir à même le sol

ou à glisser les pieds dans les brins de verdure. Les ponts se muent en places publiques et lieux de rencontre. Alors même que les terrasses des restaurants s'agrandissent, il devient également possible de s'attarder le long des quais sans obligation de consommation.

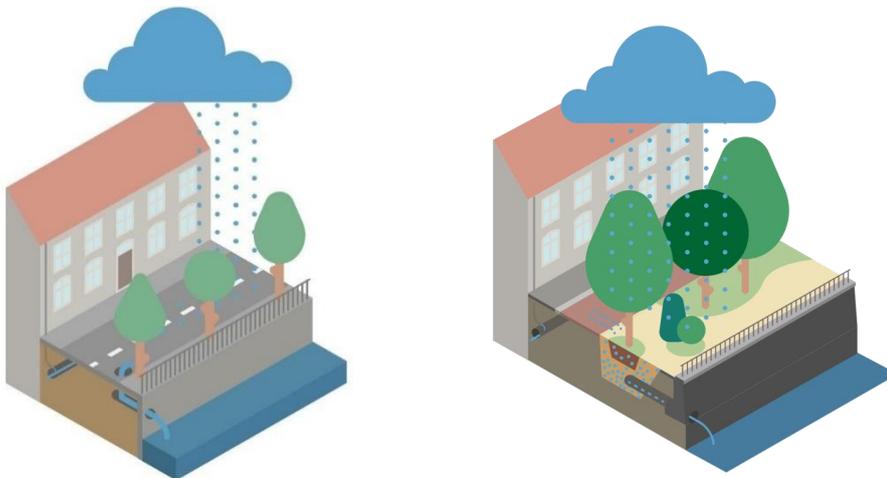
Le projet fait la part belle à la mobilité douce, tout en garantissant l'accès en voiture pour celles et ceux qui se rendent le long du quai [chap. 5.4]. La rive droite accueille une belle promenade, tandis que la rive gauche garde un caractère plus serviciel et intègre une rue cyclable. Les voies principales de déplacement sont asphaltées, tandis que le long de la rambarde, l'on peut longer le cours d'eau sur une surface en gravier stabilisé.

5.2 Gestion des eaux de surface et perméabilisation des sols

Le projet cherche à perméabiliser la quasi-totalité des surfaces et sous-sols non dédiés au trafic motorisé pour optimiser la gestion des eaux de pluie. Ce faisant, le sol est rafraîchi et la végétation peut davantage prospérer, ce qui contribue à réguler le climat urbain et favorise la biodiversité.

Il offre ainsi une réponse locale en matière d'adaptation au changement climatique. Les niveaux sont travaillés de telle sorte que les eaux de surface sont dirigées vers des zones au revêtement perméable puis infiltrées dans des sols également retravaillés et munis d'un dispositif spécifique (fosses de Stockholm) pour permettre la rétention des eaux sur place.

Le but de ces aménagements de gestion des eaux est d'une part de décharger le réseau d'évacuation des eaux existant car l'eau est stockée, mais également de mettre à disposition des arbres une réserve d'eau suffisante en cas de période sèche.



Actuellement (à gauche), l'eau de pluie est évacuée dans la Suze ; À l'avenir (à droite), l'eau de pluie s'infiltrera dans des fosses de plantation et sera stockée.

5.3 Biodiversité et plantations

Le projet prévoit de conserver les allées. Les arbres existants sont maintenus et profitent d'un environnement plus favorable ; les spécimens malades (12 spécimens sur les 62 que compte le périmètre de projet) et manquants sont remplacés. Les allées sont ensuite étoffées avec d'autres arbres qui se subordonnent dans leurs dimensions à l'allée originelle. Les distances entre les arbres diminuent et l'allée devient un peu plus épaisse et moins stricte qu'aujourd'hui tout en restant reconnaissable.

Pour les nouvelles plantations, l'on recourt à diverses espèces, afin de renforcer la biodiversité et de renforcer la résistance phytosanitaire. Il s'agit notamment de se prémunir contre des dégâts majeurs en cas de maladie. Cette logique de plantation prévaut aujourd'hui dans beaucoup de villes suisses. Il s'agit d'assurer la pérennité de l'ensemble, en recourant à des espèces capables de se développer dans des conditions climatiques différentes que celles que nous connaissons aujourd'hui et en diversifiant les plantations. Le concept de plantation tient également compte des questions de sécurité, assurant les visibilitées, resp. la transparence nécessaire à hauteur d'yeux.

La stratégie d'arborisation vise à maintenir en tout temps la prégnance de l'alignement originel, en particulier en cas de remplacement ultérieur des sujets en place. Cette thématique est étroitement suivie par le Service cantonal des monuments historiques.

5.4 Régimes de circulation et stationnement

Le réaménagement prévu correspond à la volonté de la Ville de Bienne de favoriser les mobilités douces le long du canal de la Suze, sur ses deux rives. Il ne promeut pas seulement les déplacements à vélo et à pied à l'échelle de la ville, mais encourage également les pratiques quotidiennes de courtes distances empruntant des portions de quai ou traversant l'espace de la Suze.

Le projet favorise la marche et le vélo, tout en garantissant une cohabitation optimale entre les différents modes de déplacement. Le Conseil municipal a validé les mesures de circulation y relative en juin 2023, après information de l'Organe consultatif en matière de circulation (OCC) et du Conseil de ville. Il s'agit en particulier des points suivants :

- Les places de stationnement publiques se situant le long des quais sont supprimées.
- Des places de stationnement dédiées aux livraisons, aux personnes à mobilité réduite (PMR) et aux « dépose-minute » sont agencées en rive gauche, en lien avec les activités commerciales et de service du voisinage.
- La rive droite devient une zone de rencontre avec interdiction de circulation sauf pour les cyclistes et les bordiers autorisés.
- La rive gauche est maintenue en zone 30km/h avec un sens unique et un contresens vélo, mais avec un gabarit plus large qu'aujourd'hui pour faciliter les croisements. De plus, elle recevra le statut de rue cyclable afin d'y privilégier les déplacements à vélo.

- La place Félicienne-Villoz-Muamba, point de transit à l'échelle de la ville, est restructurée et passe en zone de rencontre, à l'image de la place Centrale.
- Le pont Karl-Neuhaus est totalement fermé à la circulation motorisée.

Le projet répond ainsi aux directives pour la planification fixées par le Conseil de ville dans son arrêté n° SR-CV220059 du 29 juin 2022 concernant l'octroi du crédit de planification du présent projet [annexe 4].

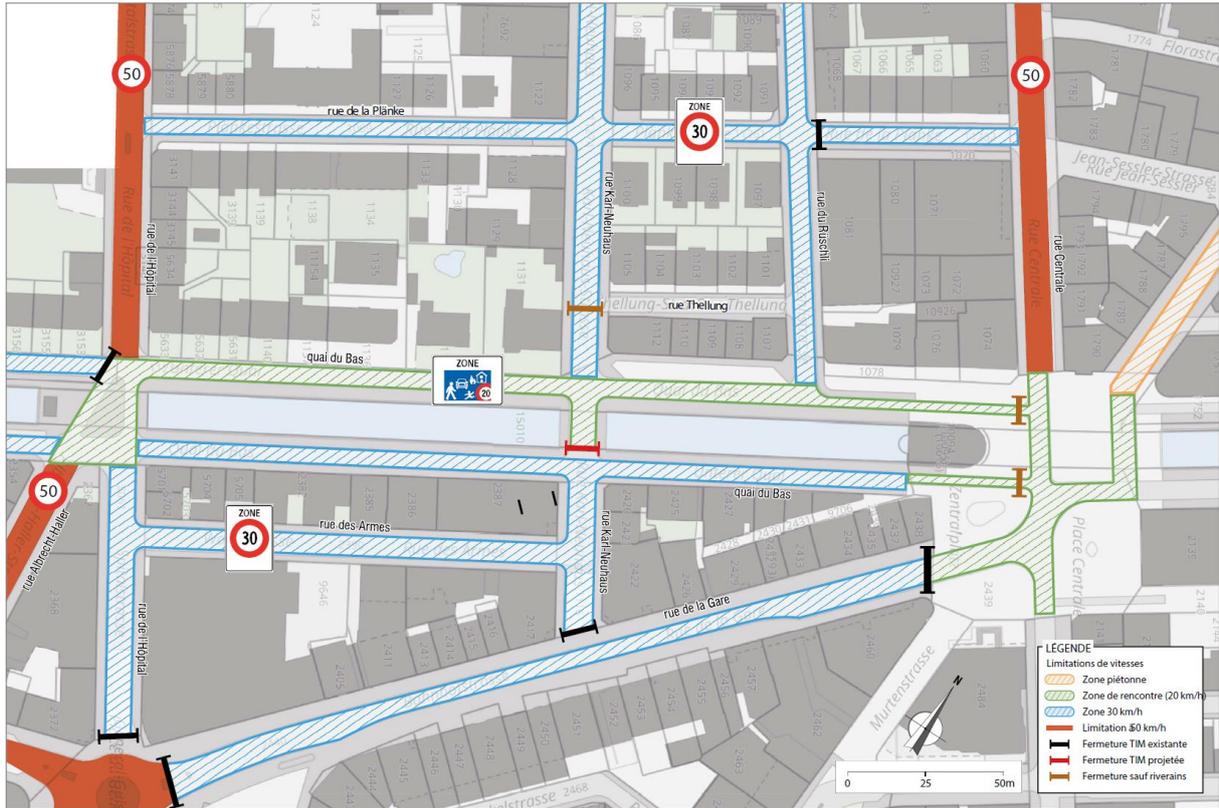
Régimes de circulation

En rive droite, un espace de circulation partagé par tous les modes de déplacement sera aménagé, sous forme de zone de rencontre continue de la place Centrale jusqu'à la rue de l'Hôpital y compris. Le trafic motorisé reste autorisé aux riveraines et riverains, afin qu'ils puissent rejoindre leur lieu de domicile et/ou de travail. Les cycles électriques rapides et les cyclomoteurs ne disposent en rive droite que d'un accès riverain.

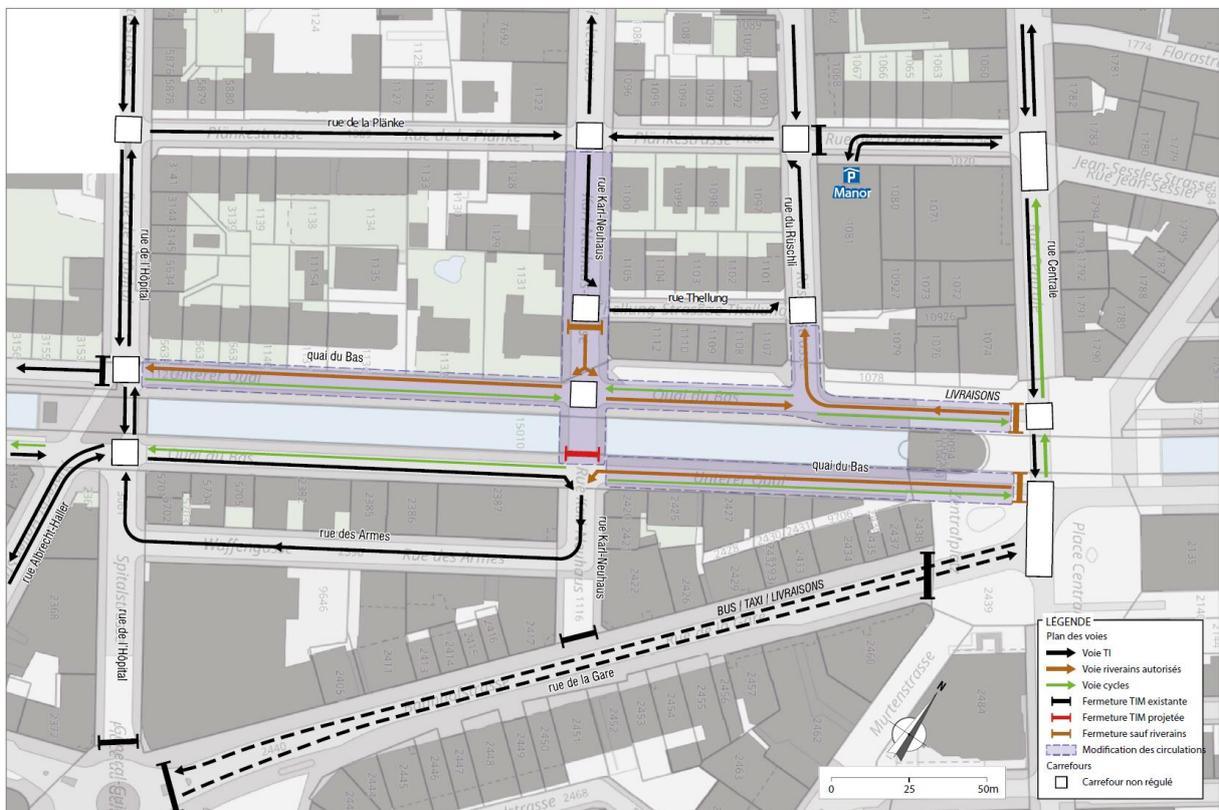
En rive gauche, un itinéraire cyclable mixte (sens unique TIM avec contresens vélo) à 30 km/h est prévu. Ce régime est identique au régime actuel, mais la voie de circulation a une largeur augmentée et présente désormais un gabarit de 4.0 m avec des dégagements latéraux dépourvus d'obstacles. Ceci permet un meilleur croisement entre cycles et véhicules motorisés. La sécurité des vélos est encore renforcée par la réduction très significative du nombre de places de stationnement longitudinal et par les restrictions du trafic motorisé sur le tronçon entre la rue Karl-Neuhaus et la place Centrale (sauf riveraines et riverains) qui se traduit par une diminution considérable de la circulation motorisée. Ceci permet l'aménagement d'une voie correspondant à l'itinéraire cyclable direct prévu entre la place Centrale et le lac. Elle recevra d'ailleurs le statut de rue cyclable et sera marquée en conséquence (grands pictogrammes vélo au sol dans les deux sens).

Au niveau de la future place Félicienne-Villoz-Muamba, une diminution significative de l'emprise des voies de circulation est planifiée sur le pont. Ceci permettra de dégager de l'espace pour d'autres usages, de sécuriser les piétons et d'inviter à une modération naturelle des vitesses favorable à la cohabitation des modes de déplacement actifs et motorisés. L'introduction d'une zone de rencontre implique la priorisation des piétons, l'introduction d'une priorité de droite pour les autres modes de déplacement et une obligation de ne pas dépasser des vitesses de 20km/h. Ce nouveau régime de circulation permet également de faciliter les déplacements à pied et à vélo dans le sens des quais par rapport à la situation actuelle.

Le pont de la rue Karl-Neuhaus sera entièrement libre de circulation motorisée. Seuls les cyclistes et les piétonnes et piétons auront la possibilité de l'emprunter. L'on crée ainsi un espace protégé invitant à s'arrêter quelques instants pour profiter de la vue dégagée sur la Suze.



Plan schématique des régimes de vitesse



Plan schématique des régimes de circulation

Stationnement

En rive droite, le stationnement est complètement supprimé et le tronçon n'est accessible qu'aux riveraines et riverains (zone de rencontre avec circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs, riveraines et riverains exceptés). Cette suppression permet l'aménagement d'espaces de détente et de déambulation de qualité le long du quai, et diminue également le trafic induit dans le quartier par la recherche de places de stationnement.

En rive gauche, ne sont maintenues que 8 places de stationnement pour artisans, livraisons et dépose-minute. Cette suppression permet d'augmenter l'espace de croisement des véhicules motorisés (sens unique) et des vélos, améliorant ainsi la sécurité et le confort, en particulier pour les cyclistes. Dans le même temps, la réduction du stationnement et son attribution à des besoins particuliers du site permet de réduire le trafic au strict nécessaire (logements et activités du voisinage). D'autant plus que la circulation motorisée sera interdite (à l'exception des riveraines et riverains) sur le tronçon entre la rue Karl-Neuhaus et la place Centrale. Il est à noter qu'avec la création de places de stationnement pour artisans, le projet apporte également une réponse au postulat « Places de stationnement libres pour artisans et artisanes au centre-ville ».

Le **stationnement pour vélos** est concentré proche des petites places publiques que constituent les ponts et facilement accessible.

5.5 Identité du site

Le quai du Bas est un espace public marquant au centre-ville de Bienne. Ses qualités architecturales et patrimoniales sont remarquables. La valeur identitaire et patrimoniale du site constitue un ancrage du projet, lequel conserve intégralement les éléments historiques des quais, soit le canal et ses garde-corps, les allées d'arbres, les alignements de façades et, en rive droite, les murets (parfois déjà détruits en profit de places de stationnement). Il cherche à les mettre en valeur, et les complète en amenant une plus-value environnementale, de gestion des eaux urbaines, de mobilité et d'espace social. Le caractère de promenade est particulièrement renforcé sur la rive droite.

Le projet propose un équilibre entre mise en valeur de l'existant et adaptation aux usages et défis du 21^e siècle.

5.6 Qualité de séjour, usages et appropriation

Le projet place l'humain au centre des préoccupations et fait le pari d'une mixité de fonctions et d'usages dont les conditions s'incarnent dans les aménagements. Il reconnaît également le potentiel encore peu exploité des ponts comme lieux de rencontre et de sociabilité.

En mettant en valeur des espaces actuellement sous-exploités et en créant de nouveau espace de séjour, le projet propose l'aménagement de lieux de détente calmes le long du quai et d'espaces de rencontre plus animés sur le pont de la rue Karl-Neuhaus et la place

Félicienne-Villoz-Muamba. Situés à la croisée des chemins, légèrement à l'écart des habitations, bénéficiant de vues privilégiées sur la Suze et partiellement libérés du trafic motorisé, les ponts permettent d'envisager une intensification des usages ; ils ne serviront plus seulement de points de passage, mais constitueront des endroits pour flâner. Il s'agit de créer des lieux où il fait bon être, où l'on a envie de passer un peu de temps et où l'on se sent en sécurité à toute heure et en toute saison.

Libéré de toute circulation motorisée, le pont Karl-Neuhaus est aménagé en une place publique de quartier. Sur la place Félicienne-Villoz-Muamba, il y a davantage d'espace devant le petit bâtiment pour réaliser une véritable place publique. Des lieux sans obligation de consommer sont aménagés ainsi que des éléments de jeux pour les familles. Des fontaines d'eau potable sont installées en bordure des places publiques.

Les variations dans la qualité des sols soutiennent les variations des usages. Le long des quais, l'on trouve des espaces de séjour en gravier stabilisé, où pourront par exemple être installés des bancs. Sous les arbres, les surfaces sont parfois enherbées et invitent à s'asseoir à même le sol ou à glisser les pieds dans les brins de verdure. Sur la place Félicienne-Villoz-Muamba une zone pavée hors circulation offre un espace à même d'accueillir des activités socio-culturelles. Les terrasses des restaurants s'agrandissent. Les commerces et autres activités dans les rez-de-chaussée profitent du nouvel aménagement.

La conception des lieux de séjour et leur programmation comprend également l'implication des usagères et usagers. Ce sont eux qui *in fine* s'approprient ces lieux et les animent de leur présence. Ainsi, la population a pu énoncer ses besoins et ses aspirations en ce qui concerne le mobilier urbain lors des nombreux ateliers participatifs organisés pendant la phase de développement de projet, et particulièrement lors d'un atelier spécifique le 23 septembre 2023. L'équipement des espaces de micro-séjour et des places se fera dans le cadre du projet de l'ouvrage, consécutif à la demande de permis de construire.

5.7 Éclairage

L'éclairage fait partie intégrante du projet. Il s'agit en particulier d'assurer la sécurité des passantes et passants aux heures tardives et au petit matin. Sur chacune des rives, des candélabres sont installés le long de la voie principale, de sorte à minimiser les endroits sombres et désécurisant, comme cela peut être le cas actuellement. Chacun des quais sera ainsi éclairé jusqu'à la rambarde, afin de garantir un sentiment de sécurité aussi élevé que possible. Comme pour le reste du mobilier, l'on recourt à des modèles de candélabres déjà en utilisation en ville, afin de simplifier l'entretien.

Au niveau des ponts, l'éclairage est différent, afin de marquer également les différences d'ambiance.

5.8 Économie du projet

Le développement du projet a visé à une économie générale dans tous les domaines. Il s'agissait non seulement d'optimiser le rapport coûts/bénéfices du projet de construction [chap. 9 et 10], mais également de veiller à ce que les exigences d'entretien courant (y compris en hiver) et constructif soient supportables pour les finances communales [chap. 8 et 10.3].

Concrètement, il s'agissait d'une part de veiller à faire des aménagements raisonnables en termes de coûts et d'autre part d'assurer un maximum de financement externe. Les qualités du projet [chap. 5] sont telles qu'un subventionnement cantonal et fédéral de l'ordre de 60 % est attendu [chap. 10.1]. En définitive, si le projet peut être qualifié de « projet phare », c'est surtout par son excellent rapport qualité/prix, resp. le fait qu'il amène une plus-value très significative sans coûter plus cher à la Ville de Bienne qu'un simple assainissement [chap. 6, 9 et 10].

6 Variantes examinées

Le projet proposé est le résultat d'un concours sous la forme de mandats d'étude parallèles à deux degrés. Les cinq équipes participantes ont chacune présenté une première proposition. Le collège d'expertes et d'experts a alors sélectionné les trois idées les plus prometteuses pour poursuivre les réflexions. Les équipes concernées ont approfondi et concrétisé leurs idées. Le collège d'expertes et d'experts a ensuite sélectionné un projet lauréat sur la base des critères fixés dans le programme du concours. Le projet proposant le meilleur rapport coûts/bénéfices a ainsi été choisi dans le cadre d'une démarche comparative à plusieurs niveaux, afin de répondre au mieux aux attentes et besoins de la population biennoise et de respecter les contingences légales, tout en veillant à une utilisation rationnelle des ressources restreintes de la Ville de Bienne.

Le projet a été approfondi et concrétisé dans le cadre d'une démarche de planification participative. Le projet présenté aujourd'hui n'est plus le « canal éponge » du concours mais un projet développé par itérations, pour intégrer les contraintes technique, financières et juridiques et répondre au mieux aux attentes des usagères et usagers du site.

Un « simple assainissement » de la chaussée ne peut être considéré comme une variante au présent projet. Il ne répondrait pas aux objectifs de développement de la Ville en termes de mobilité, cadre de vie et adaptation aux changements climatiques. À toute fin utile, il est noté qu'un tel assainissement coûterait *in fine* plus cher à la Ville de Bienne, qui serait contrainte de le financer intégralement, ne pouvant prétendre à des subventions fédérales ou cantonales. Compte tenu des coûts de planification participative déjà occasionnés, une réorientation du projet vers un « simple assainissement », sans réaménagement et sans plus-value, coûterait environ 3,5 millions de francs à la Ville de Bienne. Un projet moins ambitieux coûterait donc plus cher sans apporter de plus-value.

7 Organisation du projet

La direction de projet a été assumée par la Mairie (Urbanisme) jusqu'à la demande de permis de construire et est reprise par la Direction des travaux publics, de l'énergie et de l'environnement (Infrastructures, Génie civil – nouvelles constructions) pour les développements ultérieurs. Afin de garantir la continuité, un groupe de pilotage du projet constitué de représentantes et représentants des deux unités concernées a été institué. Il assure le suivi de l'ensemble du processus.

Le projet est développé par l'équipe interdisciplinaire conduite par le bureau d'architectes-paysagistes apaar, auteur du projet lauréat du concours en mandats d'étude parallèles portant sur la valorisation des quais de la Suze de 2020/2021. Divers experts et expertes ont été associés aux études techniques et l'équipe de projet sera renforcée dans la prochaine phase de projet dans le domaine du génie civil en particulier [chap. 4].

Pour mener à bien la démarche participative liée au projet et dans le cadre de laquelle toutes les personnes intéressées ont eu l'occasion de s'exprimer [chap. 4], le soutien d'un bureau spécialisé dans ce domaine était indispensable. Une communication professionnelle était ici également indispensable, afin que le projet puisse être présenté à la population de manière correcte et transparente pour que toutes les personnes intéressées puissent en saisir les enjeux et la portée. Cette communication active, qui s'est échelonnée tout au long du projet, a également bénéficié d'un soutien externe qualifié.

L'Organe consultatif en matière de circulation (OCC) a été informé en juin 2023 des intentions du Conseil municipal en ce qui concerne le régime de circulation. Il a été consulté le 15 janvier 2024, en amont de la présente demande de crédit. Dans ce cadre, l'OCC a déclaré soutenir le projet.

Par arrêté SR-CV220059 du 29 juin 2022, le Conseil de ville a pris connaissance des valeurs, objectifs et principes d'aménagement retenus pour le réaménagement du quai du Bas et a octroyé un crédit de planification pour la poursuite du projet sur les bases existantes et dans le cadre de la démarche participative engagée. En juin 2023, le Conseil de ville a été informé de l'avancement du projet et des mesures de circulation envisagée en lien avec les exigences qu'il avait fixées par voie d'amendement. Conformément au planning annoncé, le Conseil de ville est maintenant amené à s'exprimer sur un crédit de réalisation de la compétence du Souverain.

8 Conséquences pour le personnel et l'organisation de l'administration

L'asphalte constitue un matériau globalement peu onéreux, surtout à l'entretien (résistant, facilement réparable, facile à nettoyer avec des machines balayeuses, etc.) ; il serait ainsi certainement moins cher à l'entretien de reconstruire des surfaces asphaltées et non perméables. Par contre ce revêtement renforce l'effet d'îlot de chaleur et ne présente pas une réponse adéquate aux changements climatiques. Il est indispensable d'augmenter les surfaces perméables et d'augmenter la canopée de manière générale et d'intégrer cet objectif en parallèle avec les autres besoins de manière systématique dans les infrastructures

en zone bâtie. Dans cette logique, l'entretien des surface plus qualitatives, tant pour les citoyennes et citoyens qu'au niveau climatique, va se déplacer vers un entretien d'éléments de verdure qui s'avère plus gourmand en heures de travail.

L'exploitation et l'entretien pourront être intégrés dans l'organisation actuelle en ce qui concerne les tâches et les compétences, mais l'on constatera un déplacement de l'entretien technique à l'entretien des espaces verts. La perméabilisation du sol permettra par exemple de réduire les dépenses relatives à l'entretien des canalisations des rues. En revanche, l'entretien de l'infrastructure écologique augmenteront. Les surfaces de gravier, les nouveaux arbres et les plantations choisies pour renforcer la biodiversité ainsi que le mobilier urbain généreront des charges annuelles de personnel supplémentaires estimées à 1200 heures, soit 0,5 équivalent temps plein (environ 45 000 francs), et des charges supplémentaires de biens et services de quelque 15 000 francs.

Ce déplacement s'accompagnant d'une hausse des charges permettra toutefois d'avoir des espaces publics de plus grande qualité, qui profiteront aussi au climat à Bienne et à la biodiversité en ville. La Confédération et le Canton en tiennent compte, puisqu'ils ne soutiennent pas seulement la construction, mais aussi l'entretien de l'infrastructure écologique dans le cadre du programme de la Confédération en faveur de la biodiversité et de la qualité du paysage dans les agglomérations (péréquation financière nationale), en s'inspirant des paiements dans l'agriculture versés lorsque les exigences liées aux prestations écologiques sont satisfaites. Si l'on table sur une part de contribution moyenne de 50 %, les coûts et les ressources en personnel nécessaires à l'entretien de l'infrastructure écologique diminueront ainsi de moitié [chap. 10.3].

9 Coûts

La réalisation du réaménagement du quai du Bas entre la place Centrale et la place Félicienne-Villoz-Muamba, qui fait l'objet de la présente demande de crédit, comprend l'ensemble de la planification et de la réalisation du projet. Il intègre ainsi le crédit d'engagement de 1,22 million de francs déjà approuvé et libéré par le Conseil de ville en juin 2022 pour la planification participative dudit réaménagement (concours en mandats d'étude parallèles, avant-projet, demande de permis de construire, projet de l'ouvrage) et l'établissement d'une ligne directrice pour la valorisation de l'ensemble des quais. Calculé au m², ces coûts sont d'un ordre de grandeur comparable au réaménagement de la rive droite du quai du Haut entre la rue du Marché-Neuf et la place Centrale ou à la réalisation de la promenade Arthur-Villard.

9.1 Coûts des investissements

Le projet d'ensemble englobe le réaménagement des deux rues situées de part et d'autre du canal de la Suze entre la place Félicienne-Villoz-Muamba ainsi que des deux ponts de la rue Karl-Neuhaus et de la rue de l'Hôpital. Les coûts totaux sont estimés à 7 millions de francs. Ce montant tient compte des coûts de construction ainsi que des honoraires des bureaux d'architectes paysagistes et d'ingénieurs mandatés, des experts et expertes externes

impliqués, des spécialistes dans la gestion des processus de participation publique ainsi que des spécialistes en communication.

Il s'agit de coûts bruts dont pourront être déduites les subventions perçues de la Confédération et du Canton, estimées à env. 60 % du montant global, et dont 500 000 francs sont couverts par un financement spécial, ramenant l'investissement net effectif à charge des comptes ordinaires de la Ville de Bienne à environ 2,3 millions de francs, soit 1,1 million de francs de plus que le crédit de planification déjà libéré.

Concours et planification du projet, <i>crédit déjà libéré</i> (hors TVA)	Fr.	1 130 000
Travaux préparatoires et démolitions	Fr.	900 000
Terrassements et revêtements	Fr.	2 100 000
Espaces verts et plantations, mobilier urbain	Fr.	1 600 000
Autres travaux de construction	Fr.	250 000
Planification d'exécution, direction des travaux, prestations maître d'ouvrage et coûts annexes	Fr.	500 000
Total des coûts (hors TVA)	Fr.	6 480 000
TVA, 8.1 %, montant arrondi	Fr.	520 000
Total TTC, investissement brut	Fr.	7 000 000
Financement spécial pour une mobilité douce sûre	Fr.	500 000
Subventions attendues, env. 60 %	Fr.	4 200 000
Solde à charge des comptes ordinaires, env.	Fr.	2 300 000

Le projet présenté dans le présent rapport ne chargera ainsi pas davantage les comptes de la Ville qu'un simple assainissement de la voirie sans réaménagement et sans plus-value. En effet, dans ce cas, la Ville serait contrainte de le financer intégralement, ne pouvant prétendre à des subventions fédérales ou cantonales. Compte tenu des coûts de planification participative déjà occasionnés, une réorientation du projet à ce stade vers un « simple assainissement », sans réaménagement et sans plus-value, coûterait environ 3,5 millions de francs à la Ville de Bienne.

9.2 Crédit d'engagement

Le crédit d'engagement brut requis pour la réalisation du réaménagement du quai du Bas entre la place Centrale et la place Félicienne-Villoz-Muamba s'élève à 7 millions de francs (compte n° 56000.0394), dont 1,22 million de francs (OTP 17000.0147) ont déjà été approuvés par

arrêté du Conseil de ville n° 220059 du 29 juin 2022 pour le développement participatif du projet.³

Le présent projet, hors phase de conception, figure dans le plan des investissements 2024-2033 sous « Quai du Bas nord (rue du Viaduc – place Centrale), réaménagement » (MAN 560000394) avec un montant de 8 millions de francs.

Selon art. 53, al. 1, let. b, du Règlement de la Ville (RDCo 1.0-1) l'approbation du présent crédit d'engagement de 7 millions de francs est de la compétence du Souverain.

9.3 Coûts induits

Amortissement	Fr.	175 000
2.5 % du crédit d'engagement : 7 000 000 x 2.5 %		
Intérêts	Fr.	175 000
5 % sur la moitié du capital investi : (7 000 000 / 2) x 5 %		
Frais de capital et d'amortissements moyens bruts	Fr.	350 000

Tenant compte des subventions attendues et du prélèvement sur le compte de financement spécial [chap. 10], soit de l'investissement net effectif à charge des comptes ordinaires de la Ville de Bienne de 2,3 millions de francs, les coûts induits effectifs estimés se présentent comme suit : ⁴

Amortissement	Fr.	57 500
2.5 % du crédit d'engagement : 2 300 000 x 2.5 %		
Intérêts	Fr.	57 500
5 % sur la moitié du capital investi : (2 300 000 / 2) x 5 %		
Frais de capital et d'amortissements moyens effectifs estimés	Fr.	115 000

Les frais nets du projet sont pratiquement entièrement financés par des tiers.

³ Le crédit de 1 220 000 francs (OTP 17000.0147) approuvé et libéré par arrêté du Conseil de ville n° 220059 du 29 juin 2022 pour le développement participatif du projet (concours en mandats d'étude parallèles de 2020/2021, avant-projet, demande de permis de construire, projet de l'ouvrage, établissement de la demande de crédit de réalisation et ligne directrice pour la valorisation de l'ensemble des quais) sera intégré au présent crédit, conformément au principe d'unité de matière.

⁴ D'un point de vue financier, les prélèvements sur les financements spéciaux peuvent être utilisés pour couvrir les charges d'amortissement du compte de résultats, mais pas pour les frais financiers découlant de la rémunération d'éventuels capitaux de tiers. Le tableau ci-dessus montre un calcul approximatif avec un intérêt théorique projeté à 5 % et un rapprochement linéaire du niveau du capital. Par soucis de clarté, on renonce donc à établir une différenciation supplémentaire dans le tableau.

9.4 Besoin financier

En fonction du calendrier provisoire, le besoin financier est le suivant :

Jusqu'à 2023	Fr.	700 000
Année 2024	Fr.	100 000
Année 2025	Fr.	200 000
Année 2026	Fr.	200 000
Année 2027	Fr.	500 000
Année 2028	Fr.	2 600 000
Année 2029	Fr.	2 500 000
Total	Fr.	7 000 000

10 Financement et contribution de tiers

Le crédit d'engagement relatif au réaménagement du quai du Bas pourra être financé comme suit (détails dans les chapitres suivants) :

Crédit d'engagement brut	Fr.	7 000 000
– Financement spécial pour une mobilité douce sûre	Fr.	500 000
– Subventions du projet d'agglomération valorisation / sécurité de l'espace routier	Fr.	4 200 000
Solde à charge des comptes ordinaires de la Ville de Bienne	Fr.	2 300 000

10.1 Financement du Projet d'agglomération

Le réaménagement des quais de la Suze entre la place Centrale et la place Félicienne-Villoz-Muamba a été introduit au Projet d'agglomération de 4^e génération dans la catégorie « valorisation / sécurité de l'espace routier ». Dans le cadre de son examen, la Confédération a reconnu le besoin d'agir et le bien-fondé des objectifs visés. Elle n'a toutefois pas cru à l'échéancier ambitieux que poursuivait le Conseil municipal et exigé le report de la mesure. Le projet de réaménagement est ainsi partie intégrante du Projet d'agglomération de 5^e génération. Sous réserve de l'approbation de cet instrument de financement, le réaménagement prévu bénéficiera d'une subvention fédérale et cantonale couvrant environ 60 % des coûts d'investissement. La Confédération devant en principe financer 35-40 % des coûts et le Canton de Berne 35 % du solde. Les coûts de conception et de planification seront également subventionnés dans ce cadre, pour autant que le projet se réalise effectivement dans les délais impartis, soit entre 2028 et 2032. Sous réserve des procédures en cours, un début anticipé des travaux sera négocié avec les instances compétentes.

Les subventions pour le réaménagement du quai du Bas sont ainsi estimées, sur la base des connaissances actuelles, à environ 60 % des coûts totaux, soit 4,2 millions de francs, ramenant les investissements à 2,8 millions de francs.

10.2 Financement spécial

Le projet de réaménagement du quai du Bas bénéficie d'un montant de 500 000 francs à la charge du financement spécial n° 29300.5500 pour une mobilité douce sûre. Ce montant, respectivement les amortissements y relatifs, ne grèvera ainsi pas les comptes ordinaires de la Ville de Bienne.

10.3 Financement de l'exploitation et de l'entretien par des tiers

Le programme partiel « Qualité du paysage » de la nouvelle péréquation financière nationale permet de soutenir financièrement des mesures de valorisation dans les zones urbaines. La perméabilisation des sols, la valorisation d'espaces verts à l'intérieur des zones bâties et les plantations d'arbres sont des exemples de mesures soutenues. Un montant unique finance les investissements, tandis que des contributions annuelles financent l'entretien. Les contributions pour l'infrastructure écologique vont de 25 % à 75 % des dépenses, en fonction de différents critères d'évaluation. Dans le cas présent, nous tablons sur une part moyenne de 50 %.

Les contributions nationales allouées par différents programmes (qualité du paysage, mesures d'accompagnement en matière de circulation liées à l'A5, projets d'agglomération) ne peuvent pas être cumulées pour des parties distinctes, ce qui nécessite une coordination avec les services concernés en fonction de la situation. Dans le cas présent, le projet d'agglomération servira à financer les investissements [chap. 10.1], mais c'est le programme partiel « Qualité du paysage » de la nouvelle péréquation financière nationale qui financera l'entretien. Ce programme fédéral permettra ainsi de financer environ la moitié des futures dépenses pour l'entretien de l'infrastructure écologique.

Pour obtenir les contributions, il faut en faire la demande au service cantonal concerné dans le cadre de conventions-programmes conclues entre la Confédération et le Canton qui couvrent quatre ans, la prochaine période concernant 2025-2028. Les paiements pour l'entretien sont répartis proportionnellement sur les années. Les contributions peuvent être modifiées et étendues aux surfaces et aux éléments prévus pour la prochaine période.

11 Marchés publics

Les acquisitions se font selon l'Accord intercantonal du 15 novembre 2019 sur les marchés publics (AIMP 2019 ; RSB 731.2-1) et l'ordonnance concernant l'accord intercantonal sur les marchés publics (OAIMP ; RSB 731.21). La sélection du mandataire principal, à savoir le bureau d'architecture paysagère, résulte du concours (mandats d'étude parallèles selon SIA 143) conduit en 2020/2021. Le choix du bureau d'ingénieur qui lui sera associé fera l'objet d'un

appel d'offres (a priori en procédure sur invitation), conformément aux exigences des marchés publics. Le bureau de participation collaborait déjà avec les architectes-paysagistes sélectionnés dans la phase de concours et a été engagé sur cette base (procédure de gré à gré). La communication a fait l'objet d'une procédure de gré à gré. Des appels d'offres en procédures ouvertes ou sur invitation seront organisés pour les autres travaux (gros-œuvre, jardinage, etc.), conformément aux exigences des marchés publics.

12 Répercussions sur le climat

12.1 Effets du projet sur les objectifs communaux de réduction des émissions de CO₂

Le projet de réaménagement du quai du Bas entre la place Centrale et la place Félicienne-Villoz-Muamba induira une diminution des émissions de CO₂, rendra la ville plus résiliente face au changement climatique et augmentera la biodiversité en ville.

Le projet place la mobilité douce au premier plan. Il favorise les trajets de proximité et de moyenne distance à vélo et à pied. La conception de l'espace-rue se fait autour des besoins de la mobilité douce, avec un régime de circulation spécifique et des aménagements favorisant les vitesses basses, afin de soutenir le report modal de la voiture vers le vélo et la marche. La réduction significative du nombre de places de stationnement et les mesures de gestion de la circulation permettront de limiter la circulation générée dans le quartier par la recherche de places de stationnement.

12.2 Effets du projet en ce qui concerne l'adaptation au changement climatique

La perméabilisation du sol permet de mieux gérer le cycle de l'eau selon le principe de la « ville éponge » et, ce faisant, de lutter contre les îlots de chaleur en ville en abaissant la température de l'espace concerné grâce à l'augmentation de l'évaporation et de l'ombrage. Des sols plus perméables et mieux irrigués favorisent également la croissance de la végétation et, par extension, le stockage de CO₂. Les plantations supplémentaires prévues pourront ainsi croître de manière optimisée. Leur diversité constituera en outre un atout en termes de biodiversité, de résistance aux maladies et de résilience aux aléas climatiques.

De par son espace généreux et ses fonctions, le quai du Bas est l'une des rares rues au centre-ville permettant de mettre en place une vaste palette de mesures d'adaptation aux changements climatiques. C'est une occasion bienvenue d'offrir aux Biennoises et Biennois un peu plus de verdure et de fraîcheur.

13 Conséquences en cas de non-application ou de mise en œuvre retardée

Sur sa partie amont, le quai du Bas doit aujourd'hui impérativement et urgemment être assaini. Compte tenu de l'âge de l'infrastructure routière et des trottoirs, le revêtement est en très mauvais état et les pentes latérales générées par les importants tassements ont atteint les limites de l'admissible pour un espace public de cette importance. En outre, la ségrégation de l'espace public (en chaussées circulantes, trottoirs et stationnement), l'étroitesse des trottoirs et leur forte fréquentation ainsi que le mobilier urbain disparate péjorent la qualité d'utilisation de cet espace pour toutes les catégories d'usagères et usagers.

Une non réalisation de ce projet repousserait la rénovation du quai du Bas et mettrait en danger l'obtention des subventions liées au projet d'agglomération, sans possibilité d'amélioration de l'état actuel des infrastructures.

Par arrêté n° 220059 du 29 juin 2022, le Conseil de ville a approuvé un crédit de 1,22 million de francs (OTP 17000.0147) pour de développement participatif du projet, soit pratiquement la moitié de l'investissement net effectif à charge des comptes ordinaires de la Ville de Bienne d'environ 2,3 millions de francs [chap. 9]. De fait, la réalisation du projet ne requiert plus qu'un investissement d'environ un million de francs. Si le crédit de réalisation n'était pas accordé, le montant déjà investi devrait être amorti à charge des comptes 2024.

Projet d'arrêté

Vu le rapport du Conseil municipal du 28 février 2024,
vu l'art. 40, al. 1, ch. 1, let. a, du Règlement de la Ville du 9 juin 1996 (RDCo 1.0-1),
le Conseil de ville arrête :

- I. Il est recommandé aux ayants droit au vote biennois d'approuver le projet d'arrêté suivant :
Vu le message du Conseil de ville du 18 avril 2024, et s'appuyant sur l'art. 11, al. 1, let. a, du Règlement de la Ville du 9 juin 1996 (RDCo 1.0-1), la Commune municipale de Bienne arrête :
 1. Le réaménagement du Quai du Bas entre la place Centrale et la place Félicienne-Villoz-Muamba est approuvé et un crédit d'engagement brut correspondant de 7 millions de francs (crédit n° 56000.0394), dont 1,22 million de francs ont déjà été approuvés et libérés par le Conseil de ville, est octroyé.
 2. Toute subvention éventuelle (notamment Projet d'agglomération) est imputée au crédit d'engagement.
 3. Toute dépense supplémentaire due au renchérissement ou à une hausse de la taxe sur la valeur ajoutée est d'ores et déjà approuvée.
 4. Le Conseil municipal est chargé d'exécuter cet arrêté. Il est habilité à procéder à des modifications de projet s'avérant nécessaires ou indispensables, dans la mesure où elles ne changent pas le caractère global du projet. Le Conseil municipal est habilité à déléguer cette compétence à la direction responsable.
- II. Le prélèvement de 500 000 francs sur le financement spécial n° 29300.5500 « pour une mobilité douce sûre » est approuvé pour le financement du crédit d'engagement de 7 millions de francs, sous réserve de l'approbation par le Souverain dudit crédit d'engagement.
- III. Le projet de message aux ayants droit au vote biennois concernant le réaménagement du quai du Bas est approuvé.

Bienne, 28 février 2024

Au nom du Conseil municipal

Le maire :

Erich Fehr

La chancelière municipale :

Barbara Labbé

Annexes :

1. Corapport du Département des finances et des impôts (document public)
2. Prise de position du Conseil municipal sur le corapport du Département des finances et des impôts (document public)
3. Message aux ayants droit au vote (document public)
4. Rapport sur la mise en œuvre des directives pour la planification émises par le Conseil de ville dans son arrêté n° SR-CV 220059 (document public)
5. Réponse du Conseil municipal à la pétition du groupe d'intérêt « Sauvons le quai du Bas ! » (document public)
6. Plan du projet, état mars 2024 (format A3) (document public)
7. Visualisation de la rive gauche selon plan du permis de construire (2023) (document public)
8. Visualisation de la rive droite selon plan du permis de construire (2023) (document public)

Les annexes publiques sont consultables en ligne sur www.biel-bienne.ch/cv/odj ou au Secrétariat parlementaire.