

PERSPECTIVES

DÉVELOPPEMENT URBAIN NIDAU



4 A5-BRANCHE EST: Comment Nidau se prépare

8 VIEILLE VILLE: Les plans du canton pour la traversée du cœur de la localité

RÜCKSEITE: PERSPEKTIVEN –
Stadtentwicklung Nidau



STADT NIDAU



Aperçu Photo: Anita Vozza
Nidau, Stadtgraben:
Miroir d'une époque.



EDITORIAL

Chères citoyennes et chers citoyens de Nidau

«Perspectives – développement urbain Nidau» a paru pour la première fois il y a six ans. Le magazine est né du souhait du Conseil municipal d'informer la population de première main sur les grands projets de développement urbain. Certains thèmes traités à l'époque nous occupent toujours, d'autres sont venus s'y ajouter.

Le trafic et les infrastructures sont des sujets de préoccupation constante. Une place primordiale leur est accordée dans le magazine que vous tenez en main. Le contournement de l'autoroute est d'une importance cruciale pour Nidau. La branche Est de l'A5 sera sous peu ouverte et la date du début des travaux pour le contournement Ouest approche à grands pas. D'ici l'achèvement du projet vers 2035, nous serons obligés de vivre des conditions plus difficiles sur nos routes. Nidau, les communes voisines et le canton ne ménagent pas leurs efforts pour faire face à ce défi.

Aussi bien en ce qui concerne l'A5 que d'autres projets, comme AGGLO-lac ou la planification des locaux scolaires, le Conseil municipal s'engage en faveur de solutions qui contribuent à ce que Nidau reste la ville où nous aimons tous vivre. Je suis optimiste en pensant pouvoir continuer à compter sur votre soutien.

Sandra Hess,
Maire de Nidau

PS: Votre avis nous importe. Veuillez adresser vos suggestions à info@nidau.ch ou par courrier à Stadt Nidau, Schulgasse 2, case postale 240, 2560 Nidau

IMPRESSUM

Le magazine Perspectives paraît à intervalles irréguliers. Tous les articles sont protégés par le droit d'auteur. Toute utilisation sans autorisation de l'éditeur est interdite et répréhensible. C'est notamment valable pour les photocopies, traductions, microfilms et le traitement pour des systèmes électroniques et multimédia.

Editeur Ville de Nidau, Schulgasse 2, Case postale 240, CH-2560 Nidau; www.nidau.ch, info@nidau.ch

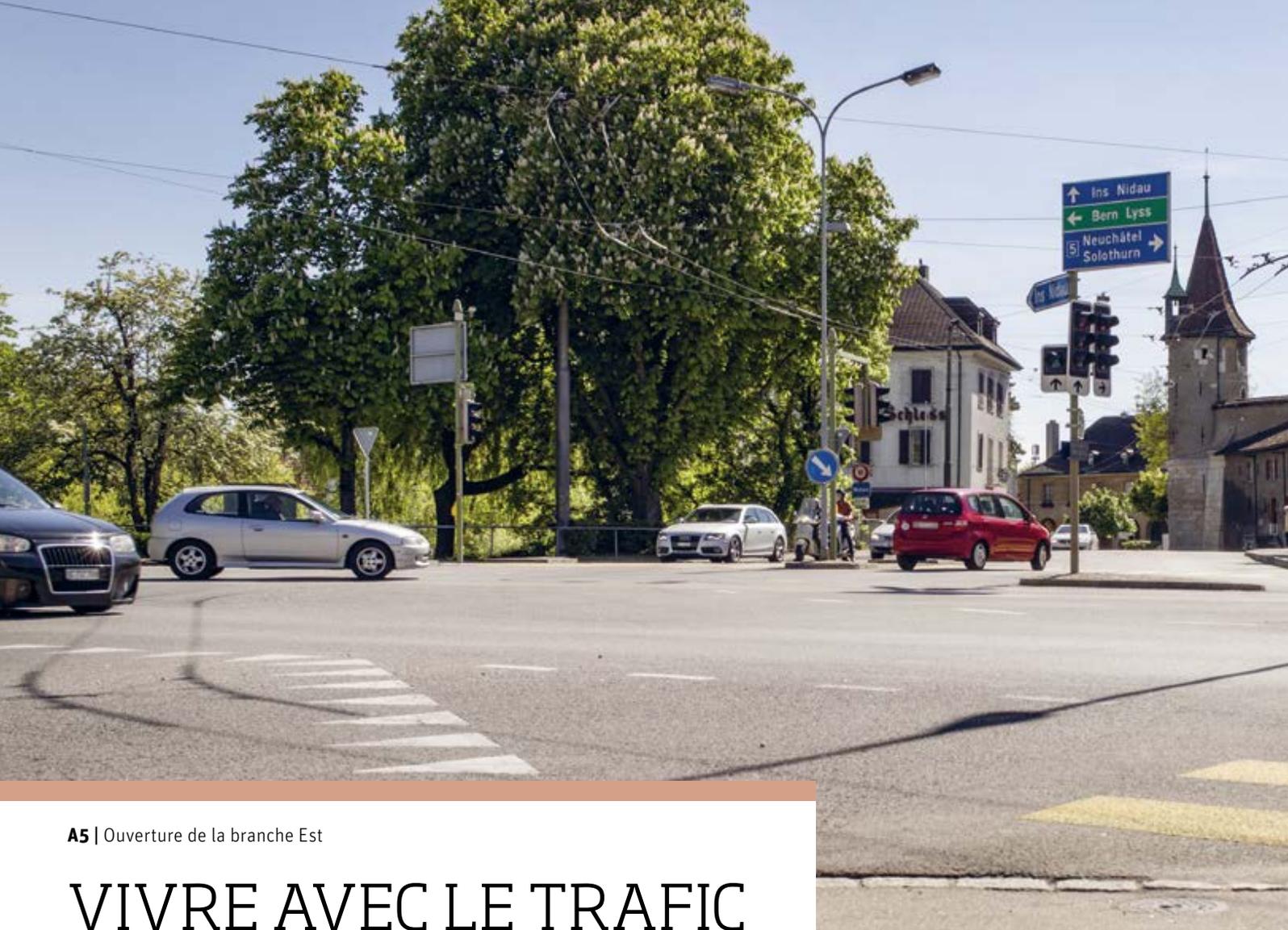
Direction Chancellerie communale de Nidau

Textes/rédaction textatelier.ch, rue de l'Elfenau 5, 2502 Bienne, www.textatelier.ch

Photos Anita Vozza, Valérie Chételat (page 12)

Conception graphique/mise en page virus Ideenlabor AG, rue du Cornouiller 6, Case postale, 2500 Bienne 4, www.virusad.com

Impression witschidruck, Martiweg 3, 2560 Nidau



A5 | Ouverture de la branche Est

VIVRE AVEC LE TRAFIC

Jusqu'à l'achèvement de l'auto-route de contournement A5, le trafic à Nidau continuera d'augmenter. Nidau et les communes de l'agglomération se préparent à relever les défis.

Environ 20 000 véhicules à moteur traversent la vieille ville de Nidau les jours ouvrables moyens. Après l'achèvement du contournement Ouest de l'A5 dans environ 18 ans, la traversée de la ville restera toujours un axe principal. Avec environ 15 400 véhicules estimés, la charge pour la population sera toutefois nettement plus faible. Sans la branche Ouest, il s'agirait d'ici là de 22 000 voitures et camions par jour!

Plus de trafic dès l'automne prochain

La mise en service de la branche Est de l'A5 le 27 octobre prochain soulagera le réseau routier à l'est de l'agglomération et au centre-

ville de Bienne mais le trafic augmentera dans la région non encore aménagée (Marais de Brügg-Nidau-Faubourg du Lac). La situation sera encore plus délicate lorsque les travaux de construction de la branche Ouest débiteront (à partir de 2020). La route de Berne, la rue de la Gabelle et d'autres connexions seront temporairement limitées ou fermées et la circulation déviée.

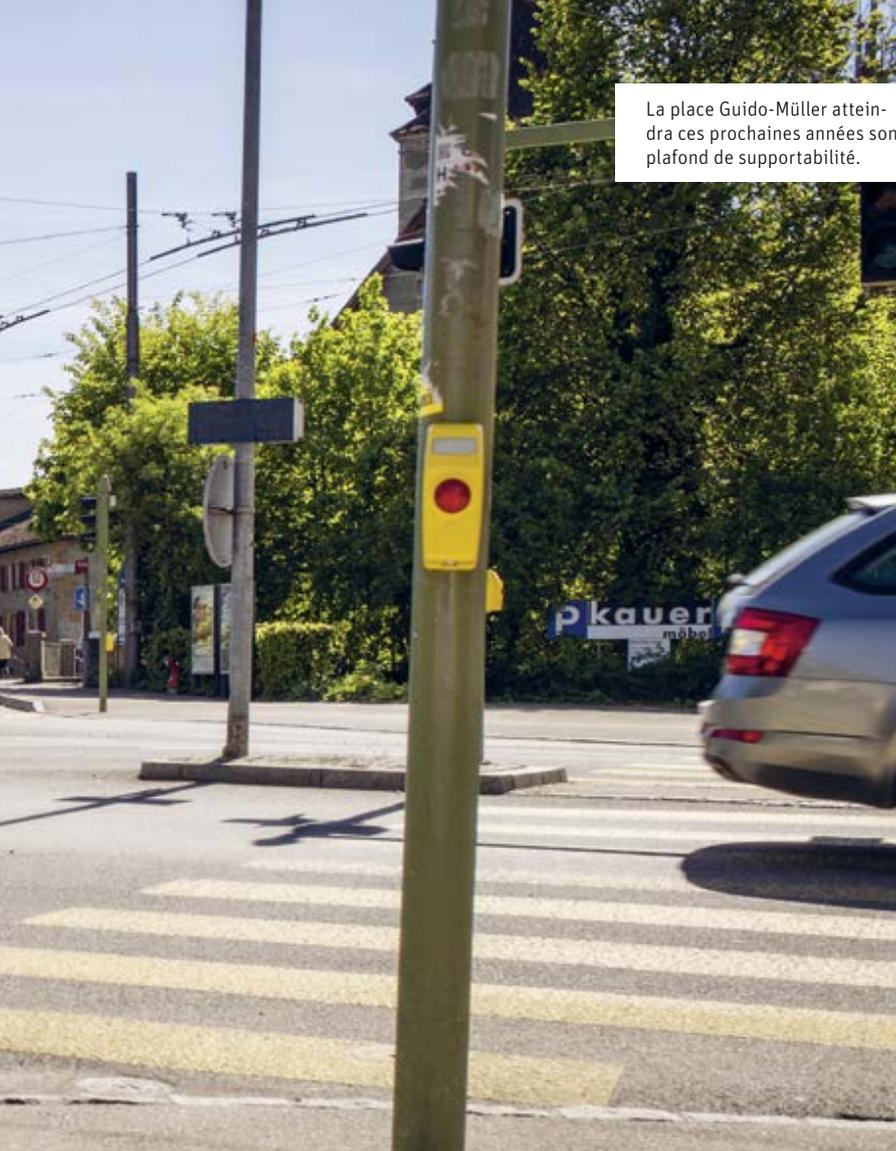
On devra faire face à des moments difficiles. Sans mesures correctrices, cela impliquerait probablement un engorgement routier ayant des répercussions négatives sur l'économie et la population. Par conséquent, Nidau et les communes avoisinantes doivent apprendre à gérer la situation. Les planificateurs et les autorités des communes affectées ainsi que du canton travaillent depuis plusieurs années sur des stratégies et des mesures concrètes. Sur mandat de l'association seeland.biel/bienne, un bureau de planification a élaboré des propositions, dont certaines pouvant être mises en œuvre immédiatement.

Changer de mode de transport

La plupart des mesures suivent un même objectif: encourager les gens à emprunter le plus souvent possible les transports publics (TP) et le vélo en ville plutôt que la voiture, ce qui semble facilité si les bouchons sont plus fréquents. Il est toutefois nécessaire que les personnes ne soient pas déçues et qu'elles arrivent rapidement et en toute sécurité à destination, sans quoi le retour à la voiture ne se fera pas attendre. Il est important de protéger les usagers de la route vulnérables là où piétons, cyclistes et automobilistes se partagent un espace limité. Ceci est également l'objectif poursuivi par le réaménagement prévu de la route principale à travers la vieille ville (voir page 8).

S'il y a le feu, la «task force» est prête

En dépit de nouvelles offres de TP, d'une amélioration des infrastructures et d'une gestion du trafic sophistiquée, il y a des incertitudes. Comment les usagers de la route se comporteront-ils lorsque la branche Est sera ouvert? La



La place Guido-Müller atteindra ces prochaines années son plafond de supportabilité.

Des mesures d'urgence contre la paralysie du trafic

Le «concept global de mobilité, branche Est de l'A5» liste les nombreuses mesures devant permettre de maîtriser les problèmes de circulation dans les zones de Port, Nidau et Bienne jusqu'à la mise en service de la branche Ouest. Les communes de l'association seeland.biel/bienne ont approuvé un programme de mesures à réaliser jusqu'en octobre prochain, dont:

- Création d'une «task force» du trafic;
- Monitoring du trafic (mesures et analyses du trafic en continu);
- Elaboration d'un concept de gestion du trafic (guider et doser les flux de circulation);
- Communication et gestion de la mobilité (informer, sensibiliser et inciter à adopter les TP et le vélo).

Ces mesures seront financées conjointement par la Confédération, le canton, la région et les communes-siège. D'autres mesures d'urgence sont en préparation:

- Etablissement d'axes de liaison cyclistes sûrs et rapides de Port (respectivement Ipsach) par Nidau jusqu'au centre de Bienne, ainsi que d'un chemin pédestre agréable de Nidau jusqu'à la gare (dès 2018/19);
- Essais de lignes de bus sur les trajets Brügg-Champs de Boujean (dès l'automne 2017) et éventuellement Bienne-Ipsach haut du village (dès l'automne 2018 ou 2019).

De plus, l'offre en TP sera étendue dans le cadre du concept de bus 2020. Nidau en profitera directement (voir l'article en page 7).



Une offre en transports publics adéquate doit inciter à changer de moyen de transport.

gestion du trafic fonctionnera-t-elle comme les professionnels le prédisent? Comment réagir lorsque les automobilistes prennent des raccourcis par des rues de quartiers? Et que faire si le système de contrôle des feux de circulation est incapable de faire face au trafic supplémentaire sur la place Guido-Müller?

Pour de tels cas, une force d'intervention rapide («task force») sera mise en place. Dans ce groupe, représentants de la Confédération, du canton, des communes, des TP ainsi que de la police travailleront en étroite collaboration. Dès l'ouverture de la branche Est, la situation sera surveillée et ils interviendront si nécessaire. La «task force» doit rapidement faire les ajustements nécessaires à la gestion du trafic – méthode qui a notamment fait ses preuves lors de la construction du giratoire du Wankdorf à Berne.



Route de Berne et Keltenstrasse avec passage à niveau: avec l'installation des feux de circulation, le croisement est équipé pour les prochaines années.

BRANCHE OUEST A5: SUITE DES OPÉRATIONS

Du 18 avril au 23 mai, le projet de réalisation du contournement ouest (branche Ouest, bretelle de raccordement de la rive droite du lac de Biene avec le tunnel de Port et celui de Vigneules) a été mis en consultation publique. Les personnes concernées pouvaient faire opposition et faire valoir leurs droits. Après traitement des oppositions par la Confédération, le canton de Berne élaborera le projet détaillé et mettra les travaux au concours. Ceux-ci commenceront au plus tôt en 2020 et dureront environ 15 ans. Le tunnel de Port pourra probablement être ouvert plus tôt, voyant la vieille ville de Nidau désengorgée du trafic de transit.

→ Plus d'informations: www.a5-biel-bienne.ch

En janvier, Nidau et Biene ont présenté leurs idées du développement à long terme des secteurs le long de la branche Ouest. Le but de la Planification d'accompagnement urbanistique de la branche Ouest de l'A5 est que, à long terme, l'autoroute soit intégrée au mieux dans le paysage urbain. Dans ce but, les deux villes revoient leurs réglementations fondamentales en matière de construction afin de profiter des chances offertes par la construction de la branche Ouest, dont la revalorisation du

quartier Weidteile et la création de meilleures relations piétonnières et cyclables entre le centre de Biene et la ville de Nidau ainsi que le lac. Un autre objectif est la rénovation et la densification du quartier Gurnigel. Il n'y a toutefois pas d'urgence à agir pour les propriétaires fonciers privés dans cette zone, pour autant que leur propriété ne soit pas directement concernée par la construction de l'autoroute. Ils ont par contre la possibilité de construire et d'utiliser leurs parcelles conformément aux nouvelles dispositions.

Environ 400 personnes et organisations se sont exprimées dans le cadre de la consultation publique concernant la Planification d'accompagnement urbanistique. Les prises de position seront examinées et traitées dans un rapport de participation. Plusieurs années devraient encore s'écouler jusqu'à ce que le Conseil de ville de Nidau et éventuellement le corps électoral (référendum facultatif) ne se prononcent définitivement sur les nouveaux plans d'affectation et plans de zones à bâtir.

→ Plus d'informations: www.bienne-nidau-2050.ch



Le trolleybus circulera bientôt jusqu' au quartier de Beunden.

TP | Extension de l'offre

DAVANTAGE DE BUS ET D'ARRÊTS

Le Concept de bus 2020 améliore l'offre des transports à Nidau à partir de fin 2019. Le quartier de Beunden en profite tout particulièrement.

Ceux qui habitent à l'ouest de la rue Dr.-Schneider, ne sont pas vraiment gâtés par l'offre des transports publics. Près du lac et dans le quartier de Beunden, la distance à pied jusqu'à l'arrêt de bus le plus proche peut atteindre près d'un kilomètre. Cela va bientôt changer. Le parlement cantonal bernois a récemment approuvé le projet d'extension de l'offre des transports publics dans l'agglomération de Bienne. La population de Nidau en sera l'une des principales bénéficiaires. Le Concept de bus 2020 sera mis en œuvre en deux étapes. Peu de choses changeront en 2017, seule la ligne 8 (Nidau–Port–Champ-du-Moulin–Gare de Bienne) devient dorénavant la ligne 6 et prolonge son parcours jusqu'au centre hospitalier.

Meilleure desserte grâce à deux lignes

Le réaménagement et l'extension du réseau des Transports publics biennois (TPB) n'interviendront que deux années plus tard. Nidau sera alors desservie par deux lignes. La ligne 4 continuera à traverser la vieille ville mais poursuivra sa route jusqu'au sud du canal Nidau-Büren. Parallèlement, la nouvelle ligne 3 empruntera la rue Dr.-Schneider et le Beundenring. Son terminus se trouvera alors près de la station ASm Beunden. Les lignes 3 et 4 circuleront à intervalles de 15 minutes ou de

20 minutes (heures creuses et dimanches). Par rapport à aujourd'hui, cela signifie une fréquence réduite pour les arrêts de la ligne 4 compensée par la nouvelle offre de la ligne 3. Quant à la population vivant près du lac et dans le quartier de Beunden, elle aura accès aux transports publics «directement devant sa porte».

Le prolongement de la ligne 4 ainsi que la nouvelle ligne 3 peuvent être réalisés sans l'installation de coûteuses caténaires. En effet, les trolleybus parcourront les nouveaux tronçons du trajet en «mode batterie». En revanche, le terminus Beunden de la ligne 3 nécessite l'aménagement d'une boucle de retournement. Le terminus de la ligne 4 pourrait se trouver près du Ruferheim ou faire demi-tour sur le rond-point du Kreuzweg.

Motiver les pendulaires à changer d'habitudes

Les autorités de Nidau attendent d'une bonne offre TPB que celle-ci contribuera à désengorger le trafic routier pendant les travaux du contournement Ouest de l'A5 (voir article page 4). D'autres mesures de développement des TPB sont à l'étude. Une proposition consiste à desservir les quartiers d'Ipsach situés un peu à l'écart de la ligne ASm – par exemple avec un bus local conduisant les usagers jusqu'à l'arrêt ASm le plus proche ou en assurant une liaison directe en bus vers la gare de Bienne. Cela motiverait davantage la population d'Ipsach d'utiliser les transports publics, ce qui contribuerait par ailleurs à désengorger sensiblement la vieille ville de Nidau.



Traversée de la localité | Avant-projet cantonal

UN VISAGE CONTEMPORAIN POUR LA VIEILLE VILLE

L'aménagement routier actuel provoque sans cesse des situations dangereuses.

La rue principale à travers la vieille ville n'est plus à la hauteur des exigences actuelles. Un réaménagement conçu par le canton a pour objectif d'y remédier.

Il y a 200 ans, l'espace routier dans la vieille ville couvrait une vaste surface où chacun pouvait se déplacer librement – c'était plutôt une place qu'une rue empruntée sporadiquement par une charrette qui s'était faufilée à travers les portails étroits de la ville. Ces portails ont par la suite cédé la place au trafic sans cesse plus important. Aujourd'hui, la vieille ville est principalement composée par la rue principale, la traversée de la localité.

La chaussée large de neuf mètres occupe le plus de place. Des deux côtés de la route et des voitures en stationnement, il ne reste que peu d'espace pour les piétons. Ils risquent à tout instant de trébucher à cause de la hauteur des bords de trottoirs tandis que les râteliers à vélos et étals de magasins constituent autant d'obstacles à éviter. Traverser la large rue

est particulièrement désagréable pour les enfants et les personnes âgées. S'il existe bien des passages cloutés, les voitures garées empêchent souvent de distinguer ces piétons. Les cyclistes quant à eux sont constamment dépassés et doivent en même temps faire attention aux voitures garées – à tout instant, une portière imprudemment ouverte peut nécessiter une dangereuse manœuvre d'évitement. Ce sont des situations de ce type qui sont à l'origine de quelques-uns des 33 accidents routiers survenus entre le 1er mars 2011 et le 29 février 2016 sur ce tronçon.

Au canton d'agir

Le Canton de Berne est propriétaire de la rue principale. Ses experts ont constaté certains «déficits en matière de sécurisation du trafic». Le canton en portant la responsabilité, il ne peut se permettre d'ignorer ce constat et doit agir. La solution simple consisterait à améliorer les conditions de visibilité en réduisant le nombre de places de stationnement. Moins de places pour se garer dans la vieille ville? Cela ne susciterait certainement pas l'engouement des propriétaires de restaurants et de magasins.

L'Office des ponts et chaussées mise heureusement sur une solution plus équilibrée. Son concept prévoit un réaménagement de l'espace routier entre le château et le Knettnauweg. L'objectif consiste à améliorer la sécurité de tous les usagers des transports tout en rendant l'espace public plus attractif. Pour y parvenir, l'espace réduit est réparti plus équitablement: un peu plus de place est accordée aux piétons, cyclistes et commerçants au dépens des voitures. Voici à quoi ressemble la nouvelle répartition:

- Largeur de la chaussée: 6.60 m; en cas de trafic en sens inverse, il ne sera plus possible de dépasser les vélos. Les bords de trottoir obliquement aplatis permettent aux cyclistes d'éviter des situations périlleuses. La chaussée étant nettement plus étroite qu'aujourd'hui, la traversée de la rue sera plus facile pour les piétons. Des arrêts de bus sont prévus près des banques UBS et BCBE.
- Des surfaces d'utilisation «multifonctionnelle» d'une largeur d'environ 5.50 mètres s'étendent des deux côtés de la chaussée. On y trouve des voitures garées à une distance sécurisée de la chaussée. Il reste suffisamment de place pour les piétons, les étals de magasins et les terrasses de cafés.

Respect réciproque

Le réaménagement de la rue principale a pour but de pousser les gens à davantage de respect réciproque. Afin d'encourager la «coexistence», les rédacteurs du concept proposent par ailleurs d'introduire une limitation à 30 km/h de la circulation

et de supprimer la majorité des passages piétons. De telles mesures ont prouvé leur efficacité ailleurs pour sensibiliser davantage les différents utilisateurs de transports et consolider le flux du trafic. N'oublions pas non plus que la vitesse actuellement limitée à 50 km/h ne dépasse dans la pratique guère les 30 km/h.

Rien ne va sans compromis

Le canton a intégré très tôt déjà dans les négociations les autorités de Nidau, les commerces, propriétaires immobiliers, sociétés de transports, Pro Velo et le service des monuments historiques. Cela a permis de prendre en considération les différentes préoccupations. Une disponibilité à conclure des compromis était cependant nécessaire.

Le Conseil municipal est convaincu que Nidau profiterait globalement du réaménagement qui serait intégralement financé par le canton. Celui-ci revalorise l'image de la vieille ville, stabilise le trafic et augmente la sécurité. Les conditions sont optimisées pour les commerces, restaurants, riverains et passants.

Pour l'instant, ce plan ne constitue qu'un avant-projet. L'analyse des prises de position déposées lors de la procédure de participation montrera si la population pourra se familiariser avec ce concept d'aménagement et d'exploitation et d'en améliorer si possible certains aspects. Différentes procédures seront en revanche encore nécessaires jusqu'à la mise en œuvre du projet.

Roduner BSB + Partner AG / Maurus Schifferli, architecte paysagiste / Schär Buri architectes



Pour l'instant rien qu'une vision et un avant-projet.

Le site de la gare doit à l'avenir répondre à des exigences d'aménagement et d'utilisation accrues.



Gare ASm | Réaménagement

UN NOUVEL ÉLAN POUR LA GARE

Le réaménagement de l'aire de la gare ne peut pas être reporté plus longtemps. La planification pose quelques casse-têtes.

L'aire de la gare Aare Seeland mobil (ASm) est une sorte d'antichambre ou de «salle d'attente» – plus qu'une simple intersection mais pourtant pas un endroit où l'on aime flâner. Beaucoup d'espace est pris par le trafic; d'un côté par la route principale très fréquentée, de l'autre par les quais et les voies de la ligne ASm. A cela s'ajoutent des places de stationnement, des bus au terminus, le centre de voyage bleu, quelques pelouses isolées et des arbres. Rien qui ne rende l'entrée de la vieille ville bien attrayante, un lieu dont l'image est caractérisée par les hasards et les contraintes.

Le chemin de fer sous pression

Cette situation devrait bientôt appartenir au passé. La ville s'est déjà lancée à deux reprises avec différents partenaires dans une revalorisation de la zone – sans succès. Dans les années 1990, le principal investisseur s'est retiré d'un projet prêt à être réalisé. En 2007, un

nouveau projet a échoué suite au rejet par le peuple de l'octroi du crédit pour les conduites.

Aujourd'hui, il n'est plus possible d'ajourner ce remaniement. L'ASm doit moderniser les équipements, afin de répondre aux normes de sécurité et aux exigences de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées. Par ailleurs, les installations doivent satisfaire aux besoins futurs d'exploitation (aménagement d'une seconde voie, trains plus longs).

Une revalorisation de la zone offre également d'autres possibilités. La ville de Nidau recherche un endroit approprié pour un parking souterrain. Un réaménagement permettrait également une meilleure desserte des quartiers adjacents ainsi que l'implantation d'une grande surface commerciale. Et enfin, la place de manœuvre des bus nécessitant actuellement une large surface disparaîtrait enfin (voir page 7).

Pas à pas vers la nouvelle gare

Différentes attentes se rencontrent, certaines entrant en collision les unes avec les

autres. De plus, un nouvel aménagement de l'aire doit être de haute qualité en raison de la proximité de la vieille ville et de la protection des sites construits. Une approche prudente est donc indispensable. Le Conseil de ville a approuvé les crédits nécessaires. Cela permet de clarifier les questions en suspens et de développer étape par étape la conception et l'utilisation futures de la zone. Plusieurs équipes de planificateurs élaboreront différentes propositions qui seront éva-

luées par un jury spécialisé.

Les parties concernées, à l'instar d'ASm, doivent être impliquées dans ce processus. Finalement, la popula-

tion pourra elle aussi se prononcer. Le but de l'exercice est une adaptation des dispositions réglementaires sur la construction et l'occupation des sols pour cette zone.

Ainsi, la voie serait libre pour un site de la gare qui réponde aux besoins variés du lieu. De surcroît, l'arrivée d'un grand distributeur à cet endroit rendrait Nidau plus attrayant comme lieu commercial, au bénéfice des magasins de la vieille ville.

Une approche
prudente est
indispensable.

GRAND BESOIN DE RÉNOVATIONS

Les bâtiments scolaires ont besoin d'un rafraîchissement et de plus d'espace pour le nombre croissant d'élèves. Les défis sont grands, mais la première étape a été franchie.

Un communiqué du Conseil municipal en début d'année en a effrayé plus d'un. Sur mandat de la commune, des spécialistes externes ont rédigé un rapport sur la planification des locaux scolaires. Leur conclusion: Nidau doit investir environ 70 millions de francs dans ses complexes scolaires. Tout d'abord, le nombre d'élèves croissant et les méthodes d'enseignement d'aujourd'hui nécessitent plus d'espace dans les écoles. Coûts: environ 22 millions de francs. Et d'autre part, l'on fait face à un important besoin d'assainissement, à l'exception de l'école Balainen récemment rénovée. Les établissements Weidteile et Burgerbeunden (écoles Beunden et Burgerallee), datant des années soixante et septante, requièrent de vastes rénovations. Cela comprend des mesures visant à améliorer l'efficacité énergétique, légalement obligatoire. Les coûts d'assainissement se montent à environ 47 millions de francs.

Tout d'abord, un nouveau bâtiment scolaire

Passé le choc initial, le Conseil de ville a posé les jalons en janvier, permettant à Nidau de faire face à cette tâche difficile. Tout d'abord, la ville prévoit un nouveau bâtiment scolaire Beunden Est comprenant 14 salles de classe, des salles spécialisées et de groupes, ainsi que les locaux pour l'école infantine et l'école à journée continue. Après son achèvement en 2020, le bâtiment couvrira les besoins en locaux pour six à huit ans et soulagera les autres établissements scolaires. Les coûts ne peuvent excéder 18,75 millions de francs. Parallèlement, des analyses approfondies permettront de définir les mesures d'assainissement les plus urgentes et les plus judicieuses.

Le rapport d'experts propose de rénover et agrandir les établissements Burgerbeunden

et Weidteile en seulement huit ans. Des investissements de 70 millions de francs sur une si courte période représentent toutefois une surcharge pour les finances de Nidau. Par conséquent, le Conseil municipal et le Conseil de ville se sont prononcés en faveur d'un plan par étapes, en fixant les priorités. Le projet Beunden Est sera en tête de liste: sans nouvelle construction, Nidau devrait très prochainement louer des bâtiments scolaires temporaires; autant donc investir dans une nouvelle construction.

Des pronostics à long terme peu sûrs

Des démarches précipitées seraient contestables, pas uniquement sur le plan financier. Bien que l'on puisse anticiper le nombre d'élèves ainsi que les besoins en locaux pour quelques années, des prédictions sur plus de

dix ans paraissent peu sûres. L'une d'entre elles se nomme AGGLOlac. Le plus important projet de développement de Nidau créerait des surfaces d'habitation pour quelques 1500 habitants. Ce n'est toutefois qu'après les votations de l'automne 2018 à Nidau et Bienne que l'on saura définitivement si le nouveau quartier au bord du lac sera concrétisé comme prévu. La réalisation dépend également de conditions cadre, lesquelles sont pour le moment difficilement prévisibles. L'évolution démographique en est elle aussi dépendante.

Un plan par étapes, fixant les priorités.

En prenant en considération cette incertitude tout comme d'autres, il paraît donc conseillé d'agir pas après pas dans la planification des locaux scolaires et d'analyser la situation en continu.



Première étape d'agrandissement de l'école Burgerbeunden.



Le lac fournisseur de chaleur des quartiers voisins.

LA CHALEUR QUI VIENT DU FROID



Certains quartiers de Nidau seront bientôt raccordés à la source thermique qu’est le lac de Biene. Mais il s’agit de résoudre en amont quelques questions en suspens.

En hiver, la température de l’eau du lac de Biene avoisine souvent à peine les 4° C. Et pourtant, l’eau contient encore suffisamment de chaleur pour pouvoir chauffer des maisons et fournir de l’eau chaude. Le mérite en revient aux pompes thermiques qui extraient de l’énergie thermique de l’eau du lac. Le Plan directeur de l’énergie intercommunal de l’agglomération biennoise désigne de vastes zones de Nidau comme aptes à être approvisionnées en chaleur par l’eau du lac. Les meilleures conditions sont proposées aux alentours d’AGGLOlac. Le quartier voisin au sud s’y prête également. Principe adopté: plus le réseau d’approvisionnement en chauffage est grand, plus les coûts d’investissement et d’exploitation sont bas pour l’utilisateur raccordé.

Biene s’intéresse aussi

Nidau est en train d’étudier le moyen de construire et d’exploiter économiquement un réseau de chauffage à distance. Ces travaux préparatoires sont effectués dans le cadre d’estimations des coûts pour les conduites urbaines dans la zone d’AGGLOlac. Nidau travaille en étroite collaboration avec Energie Service Biene (ESB). Biene dispose également de zones de développement pouvant faire partie d’un réseau de chauffage à distance. Cela concerne surtout les périmètres du campus de la Haute école spécialisée bernoise en phase de planification et du futur Swiss Innovation Park. Un pompage commun de l’eau du lac et une centrale de chauffage collective permettraient de nettement améliorer la rentabilité.

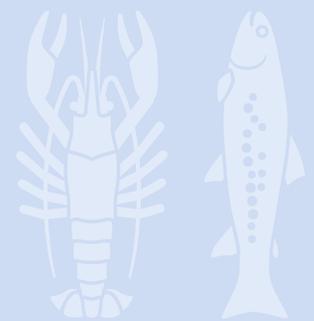
Selon le Plan directeur de l’énergie, le futur quartier d’AGGLOlac est lié contractuellement à se raccorder à un réseau de chauffage, s’il en existe un. Mais serait-il même imaginable d’acheminer la chaleur jusqu’à la vieille ville? A partir de quelle taille un réseau de chauffage est-il rentable? La ville doit-elle construire et exploiter son réseau elle-même ou solliciter un contractant pour s’en charger?

Obligation de développement durable

Les négociations liées au projet de création d’un réseau de chauffage à Nidau et les poses de conduites sont en plein cours. Jusqu’à la votation sur AGGLOlac fin 2018, il faudra se mettre d’accord sur les infrastructures censées équiper le nouveau quartier. Le Règlement de la ville et le Plan directeur de l’énergie intercommunal obligent Nidau à choisir le développement durable pour l’approvisionnement en énergie.

AGGLOLAC: LE FILM

A quoi ressembleront les rives du lac à Nidau après le réaménagement selon le projet AGGLOlac? La société de projet AGGLOlac a reporté les constats actuels de la planification sur un modèle d’ordinateur et «filmé» une promenade virtuelle de la plage de Biene via le port de la petite batterie et du petit bois Erlenwäldli jusqu’à la Seematte. Consultable sur www.agglolac.ch/actuel



STADT NIDAU

Ville de Nidau
Schulgasse 2 | Case postale 240
2560 Nidau | E-mail: info@nidau.ch