

ENQUÊTES SUR LE TRAFIC DE DESTINATION, D'ORIGINE ET DE TRANSIT





SITUATION INITIALE	04
OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE	05
MÉTHODOLOGIE	05
PÉRIMÈTRE	06-09
REPRÉSENTATIVITÉ	09
PREMIERS RÉSULTATS	10-13
RÉSULTATS PAR AXE D'ENTRÉE	14-22
PERSPECTIVES	23
MESSAGES CLÉS EN CONCLUSION	23

SITUATION INITIALE

- Les travaux de base d'EBBN ont révélé que, pour certaines questions techniques et politiques, des informations manquaient sur les flux de trafic globaux. En résumé, il est intéressant de savoir comment se compose le trafic, c'est-à-dire quel trafic observé a un rapport avec le cœur de l'agglomération et lequel n'en a pas (dans le jargon : trafic d'origine, de destination et de transit).
- Pour cette raison, une enquête de trafic approfondie correspondante a été réalisée en septembre 2022.
- La présente fiche d'information résume les principaux résultats de cette enquête globale sur le trafic.
- L'analyse est descriptive (ce que l'on peut observer). L'interprétation (que pouvons-nous en déduire pour les solutions de mobilité futures) ne peut pas être réalisée avec cette enquête seule. Elle fera l'objet d'études ultérieures.

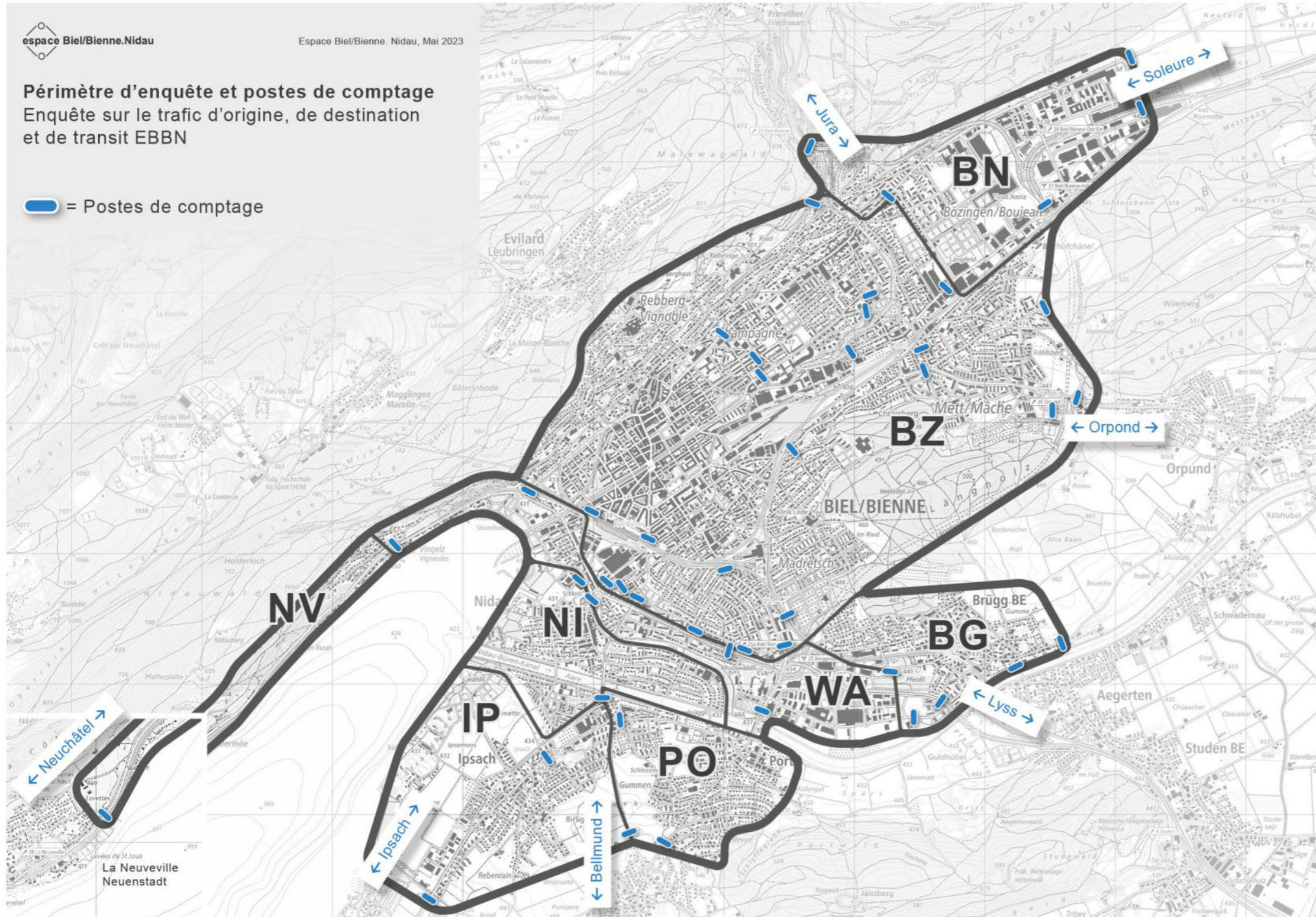
OBJECTIFS DE L'ENQUÊTE

- L'enquête a pour but de fournir des renseignements sur les flux de trafic supérieurs dans le cœur de l'agglomération de Biel / Bienne. L'accent est mis sur la question de savoir si le trafic a un lien avec le cœur de l'agglomération (trafic « interne ») ou non (« trafic de transit »).
- En plus de ces questions d'ordre général, l'enquête sert à obtenir des informations supplémentaires sur les relations de circulation et le type de véhicules.
- L'enquête comble ainsi en premier lieu les lacunes dans les bases de données pour les études approfondies de l'EBBN. Les chiffres constituent une base centrale, en particulier dans le cadre de l'étude de mobilité globale, qui analyse le potentiel de solutions à long terme, y compris l'évolution du trafic, les interactions et les effets de transfert.

MÉTHODOLOGIE

- Un relevé automatisé des plaques d'immatriculation avec 46 emplacements de caméras a permis de saisir les flux de circulation début septembre 2022 sur 3 jours ouvrables (analyse du trafic de travail).
- Le relevé des numéros de plaques d'immatriculation permet de catégoriser les véhicules (part du trafic lourd). La méthode choisie permet par ailleurs de disposer de données de grande qualité grâce à la grande précision de la saisie.
- D'autres modes de transport (TP & trafics pédestre et cycliste) ne sont pas pertinents pour cette question isolée et n'ont donc pas été considérés dans cette enquête.

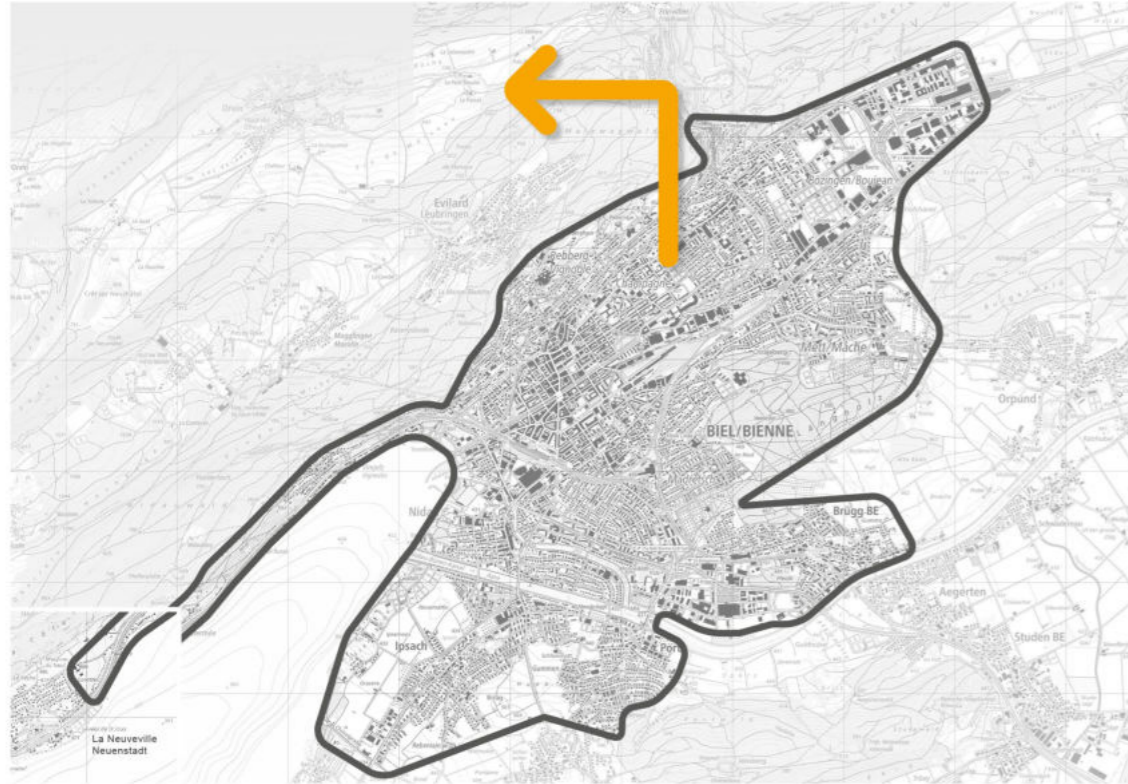
PÉRIMÈTRE



Le périmètre de l'enquête, représenté ci-dessous, correspond également au cœur de l'agglomération. Le périmètre a été divisé en 8 sous-périmètres pour l'analyse. Les six axes d'entrée (Jura, Soleure, Orpond, Lyss, Bellmund, Ipsach et Neuchâtel) sont également indiqués.

Sous-périmètres

- BN = Champs de Boujean
- BZ = Centre de Bienne
- BG = Brügg
- WA = Branche Ouest
- NI = Nidau
- PO = Port
- IP = Ipsach
- NV = Rive gauche du lac de Bienne

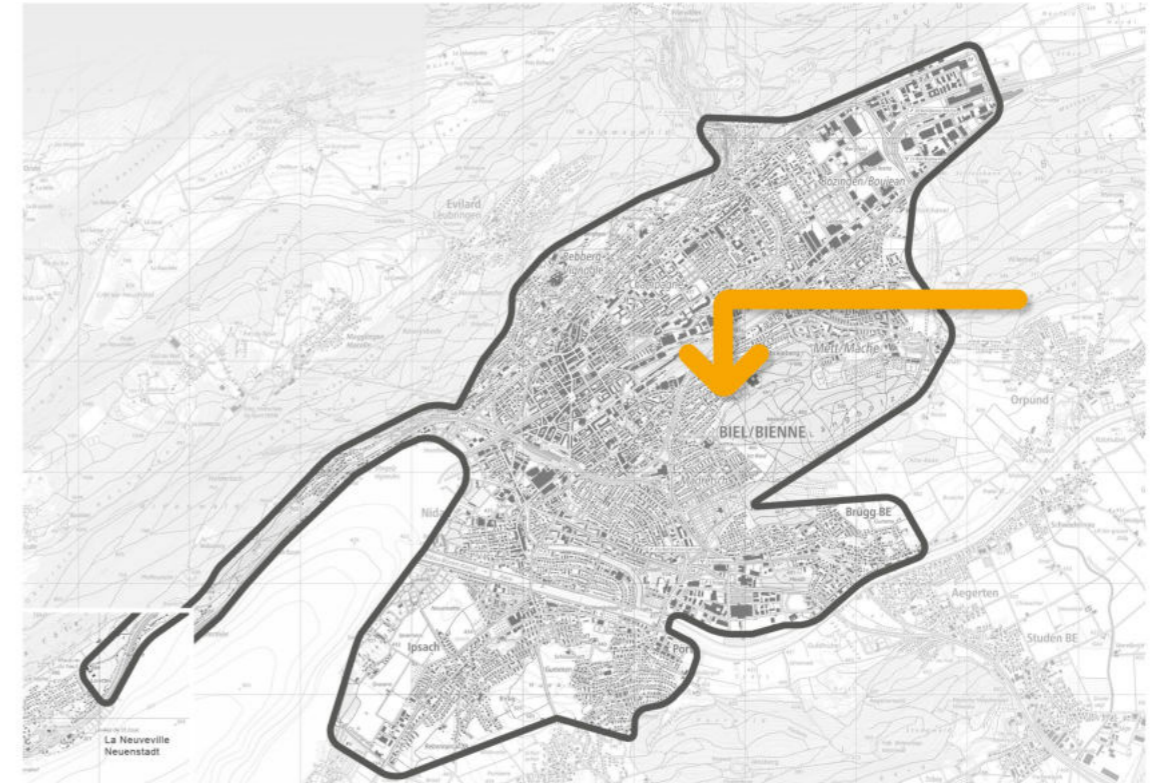


Trafic d'origine :

le trafic d'origine fait partie du « trafic de nature interne » qui quitte le cœur de l'agglomération en direction de la périphérie.

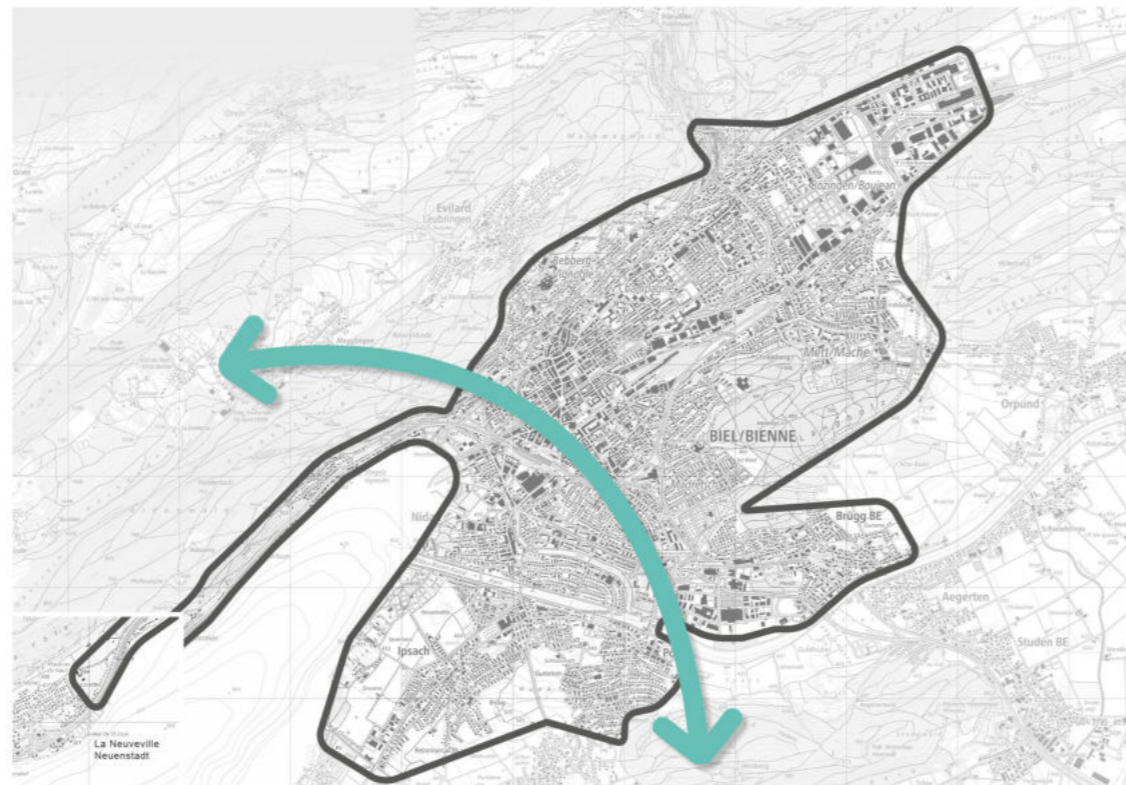
Trafic de destination :

le trafic de destination est le contraire du trafic d'origine et fait également partie du « trafic de nature interne ». Le trafic de destination vient de la périphérie et se termine au cœur de l'agglomération.



Trafic de transit :

le trafic de transit n'a aucun lien avec le cœur de l'agglomération et la traverse sans lien effectif avec le territoire.



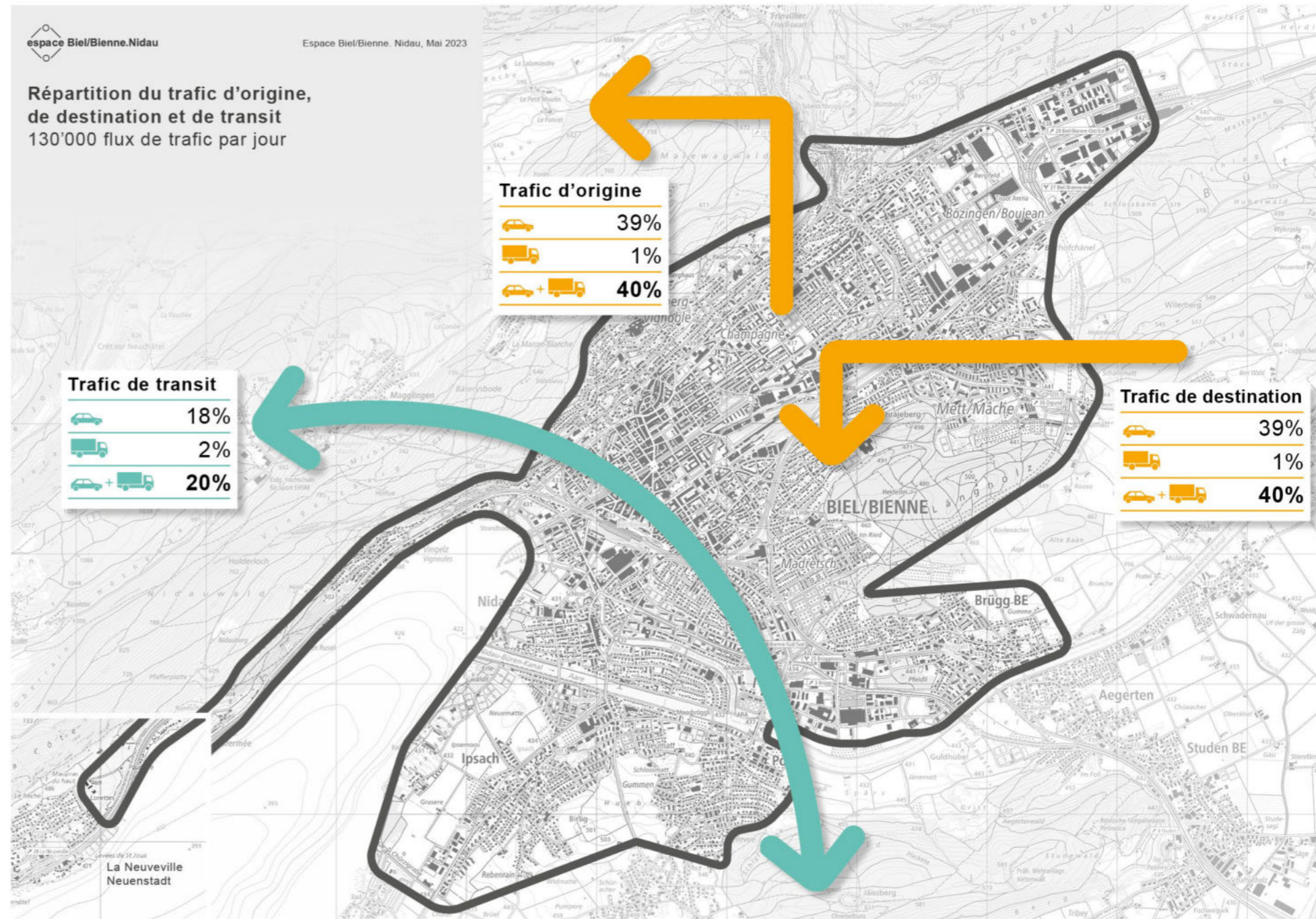
Représentativité : quelle est la qualité de nos données?

La représentativité des données a été vérifiée. L'analyse a montré que les écarts sont minimes sur l'ensemble des mesures, c'est-à-dire entre les trois jours de mesure. Le mercredi 06.09.2022 a donc été choisi comme jour de référence. La comparaison du volume de trafic du jour de référence avec les données des points de comptage permanents de la zone n'a en outre révélé que des écarts minimes (précision de 96%). Les données sont donc fiables resp. solides et permettent de tirer des conclusions.

PREMIERS RÉSULTATS

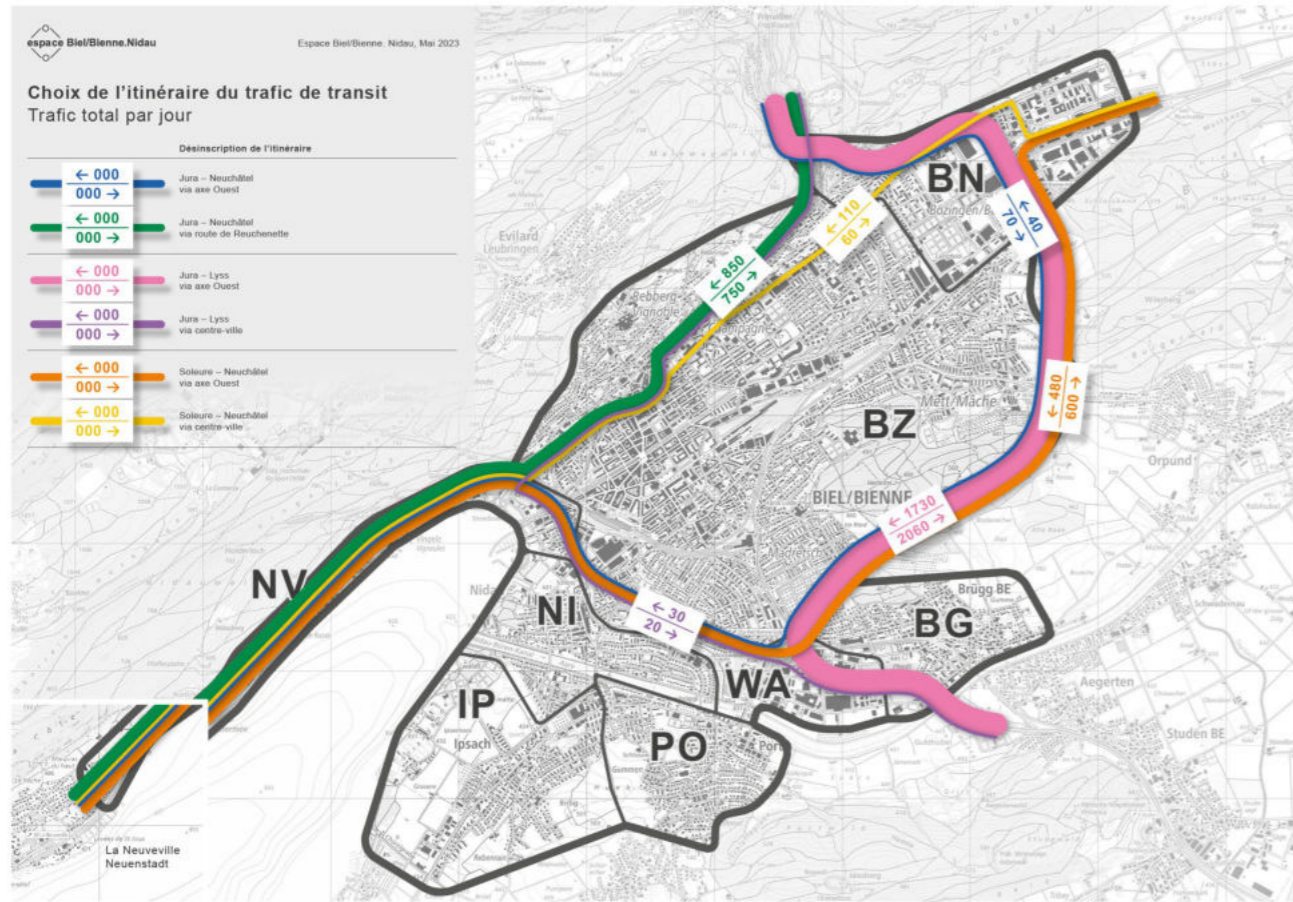
Flux de trafic globaux

- L'analyse du trafic total montre qu'en une journée, on mesure au total plus de 130 000 flux de trafic qui sortent du cœur de l'agglomération, y entrent ou le traversent. Le trafic interne (trafic à l'intérieur du cœur de l'agglomération, c'est-à-dire ayant son origine et sa destination dans le cœur de l'agglomération) n'a pas été pris en compte.
- Une grande partie du trafic (80%) a un lien avec le cœur de l'agglomération. Seuls 20% du trafic n'ont pas de lien fonctionnel avec le cœur de l'agglomération et le traversent en tant que trafic de transit.
- L'analyse des heures de pointe (matin et soir) montre que le trafic de transit se situe également à environ 20% aux heures de pointe. Pour le trafic d'agglomération, la différence se manifeste au cours de la journée : le matin, le trafic arrive davantage depuis l'extérieur vers l'agglomération et le soir, le trafic quitte davantage le cœur de l'agglomération. Cela pourrait être lié au trafic de travail ou au fait que le cœur de l'agglomération se rend le soir à des activités de loisirs « à l'extérieur ». Les données chiffrées ne permettent pas d'en savoir plus à ce sujet.
- La part globale du trafic lourd est de 4% sur les 130'000 flux de trafic recensés. Cette part de trafic lourd comprend également les bus des transports publics.



Trafic récurrent

L'analyse des flux de trafic a montré que sur les 133'000 flux de trafic mesurés, environ la moitié représente un trafic récurrent. Le trafic récurrent signifie que les véhicules ont été détectés plusieurs jours au même endroit. Le trafic récurrent est donc l'équivalent du trafic de pendulaires.



Itinéraire Jura – Neuchâtel

94% du trafic de transit sur cet itinéraire traverse le cœur de l’agglomération par la route de Reuchenette. Cela correspond à environ 1600 véhicules par jour, dont environ 60 poids lourds.

Itinéraire Jura – Lyss

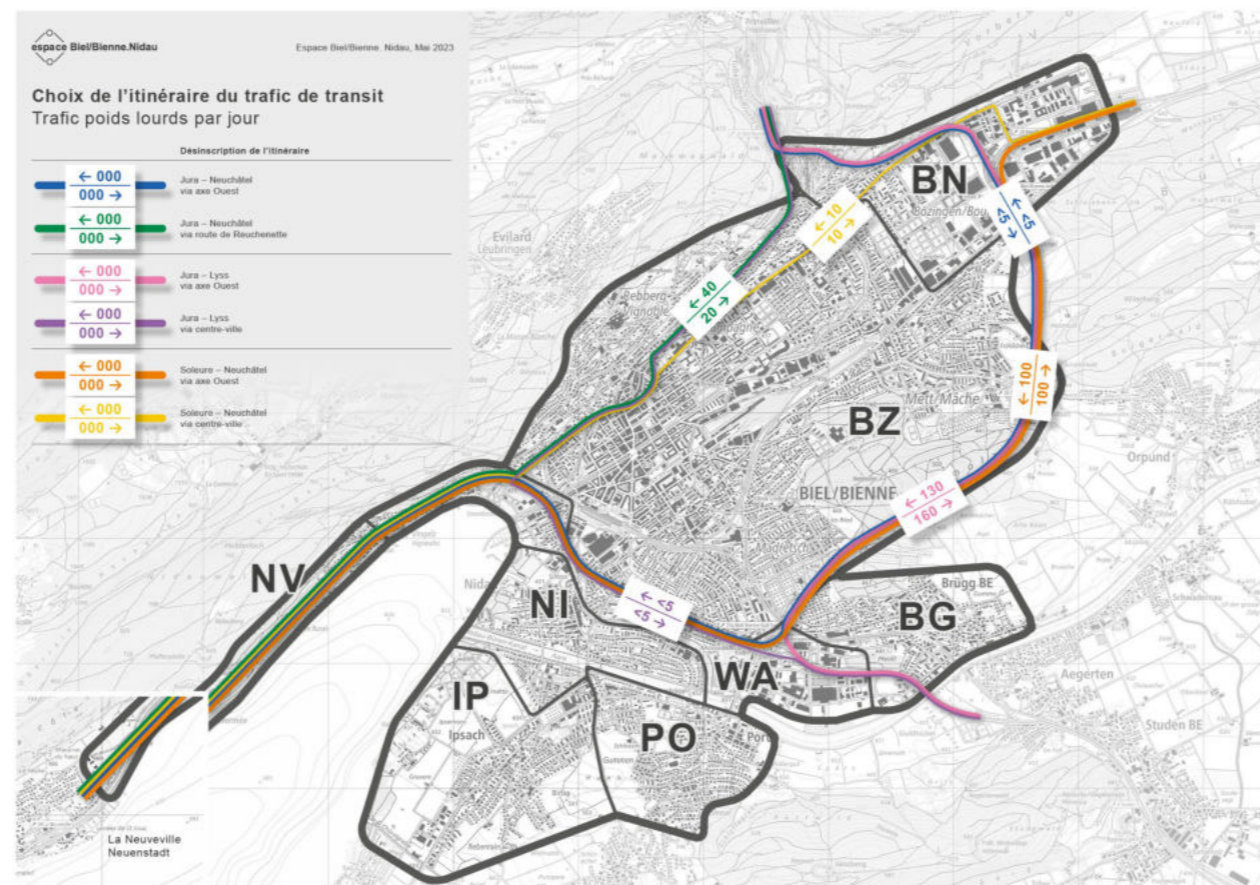
Près de 99% du trafic de transit emprunte la branche Est. Seul 1% du trafic de transit traverse la ville par la route de Reuchenette, ce qui atteste de l’important effet de délestage de la branche Est de l’A5.

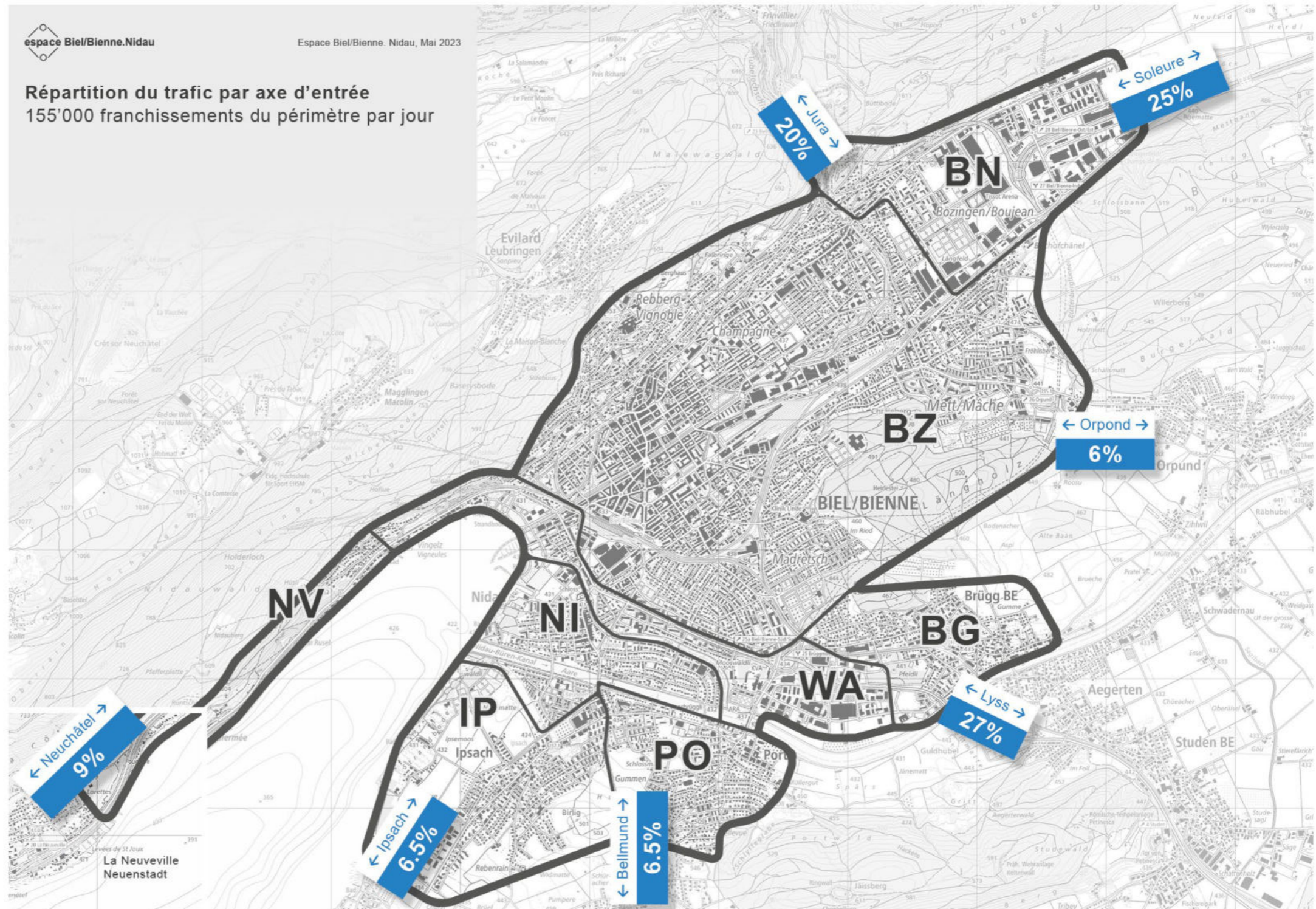
Itinéraire Soleure – Neuchâtel

Environ 86% du trafic de transit de cet itinéraire traverse la branche Est via l’axe Route de Berne – Route de Neuchâtel. 14%, soit environ 170 véhicules, traversent la ville resp. le cœur de l’agglomération par l’axe nord, dont environ 20 poids lourds.

Choix de l’itinéraire des poids lourds

Le relevé des plaques d’immatriculation permet de comprendre le choix d’itinéraire du trafic de transit dans le cœur de l’agglomération.



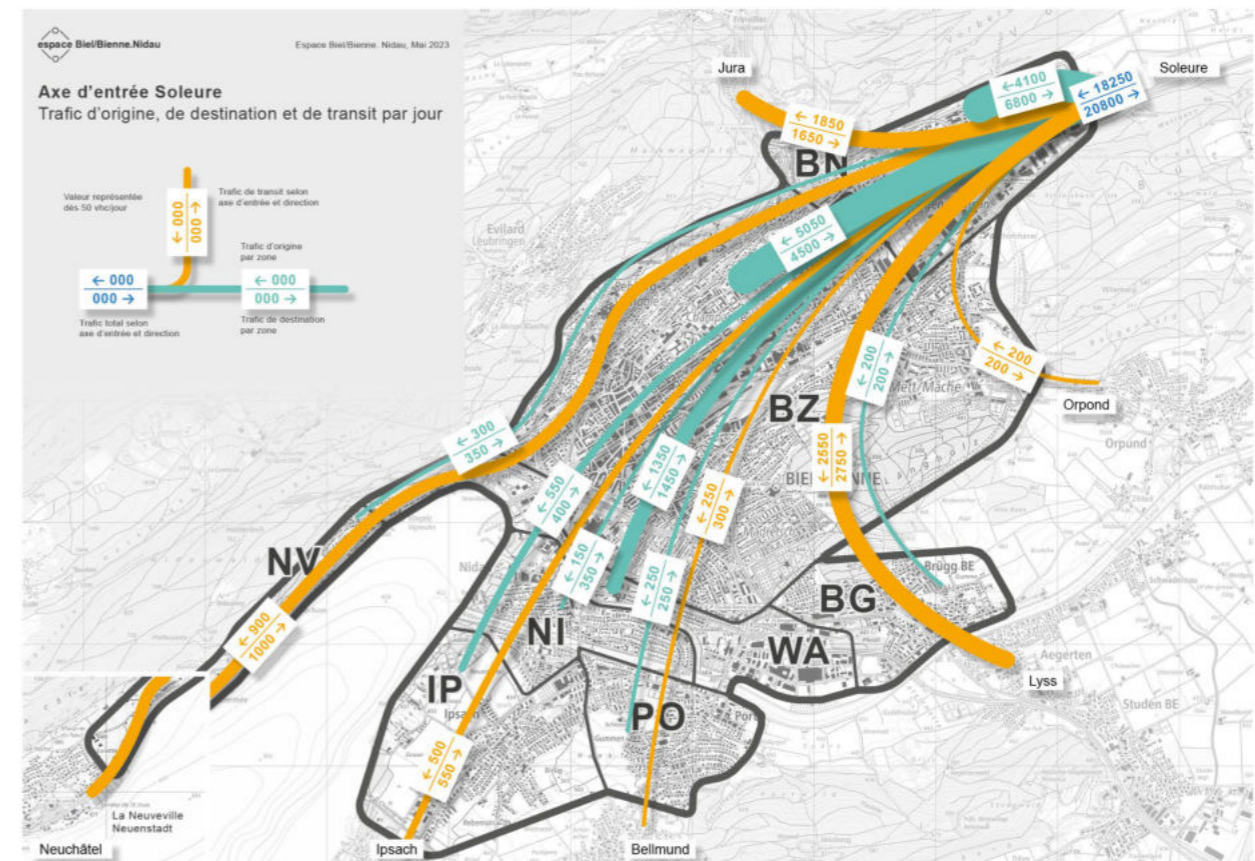
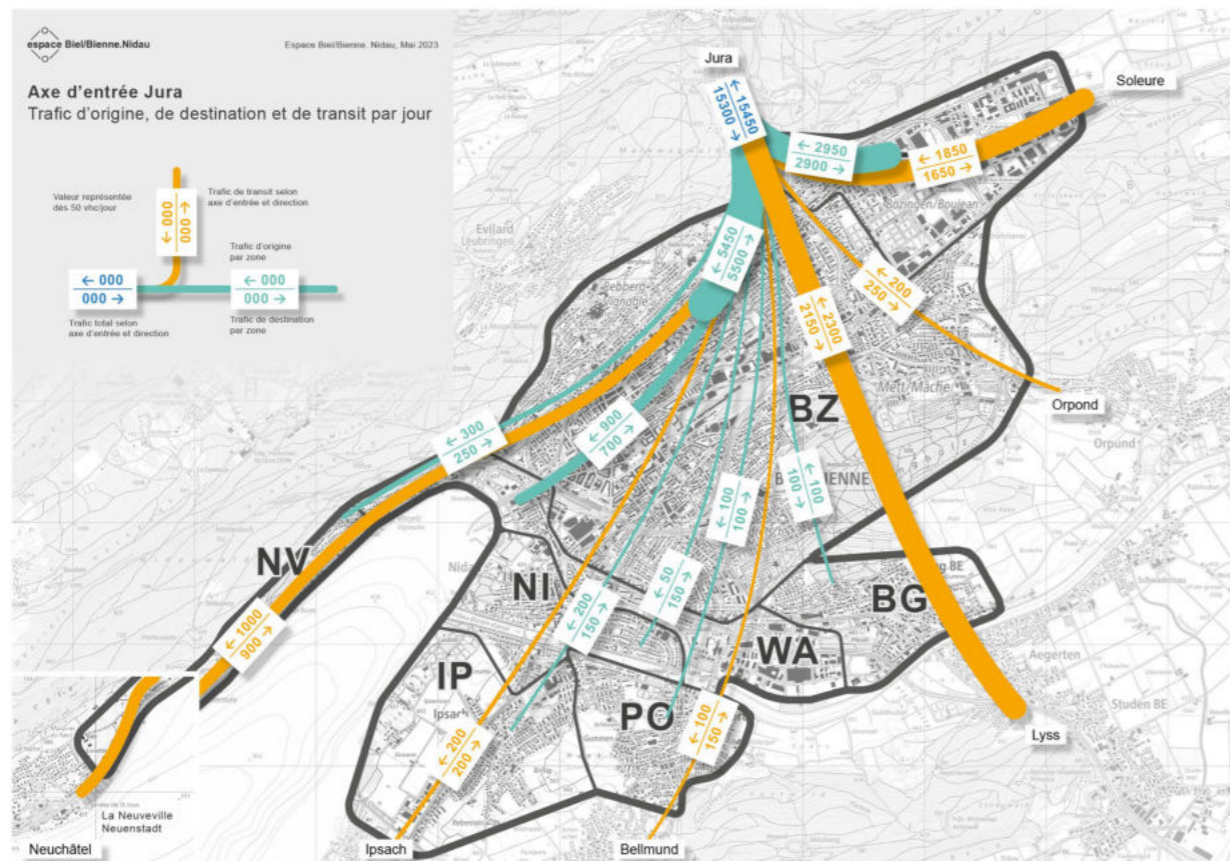


RÉSULTATS PAR AXE D'ENTRÉE

- Le cœur de l'agglomération possède sept axes d'entrée par lesquels le trafic peut passer entre la périphérie et le cœur de l'agglomération. Le graphique ci-dessous montre comment les flux de trafic se répartissent sur les axes d'entrée.
- Au total, environ 70% du trafic passe par l'axe d'entrée Soleure, Jura et Lyss. Les autres axes d'entrée sont de nature secondaire et les flux de trafic sont de 6% à 9% chacun.

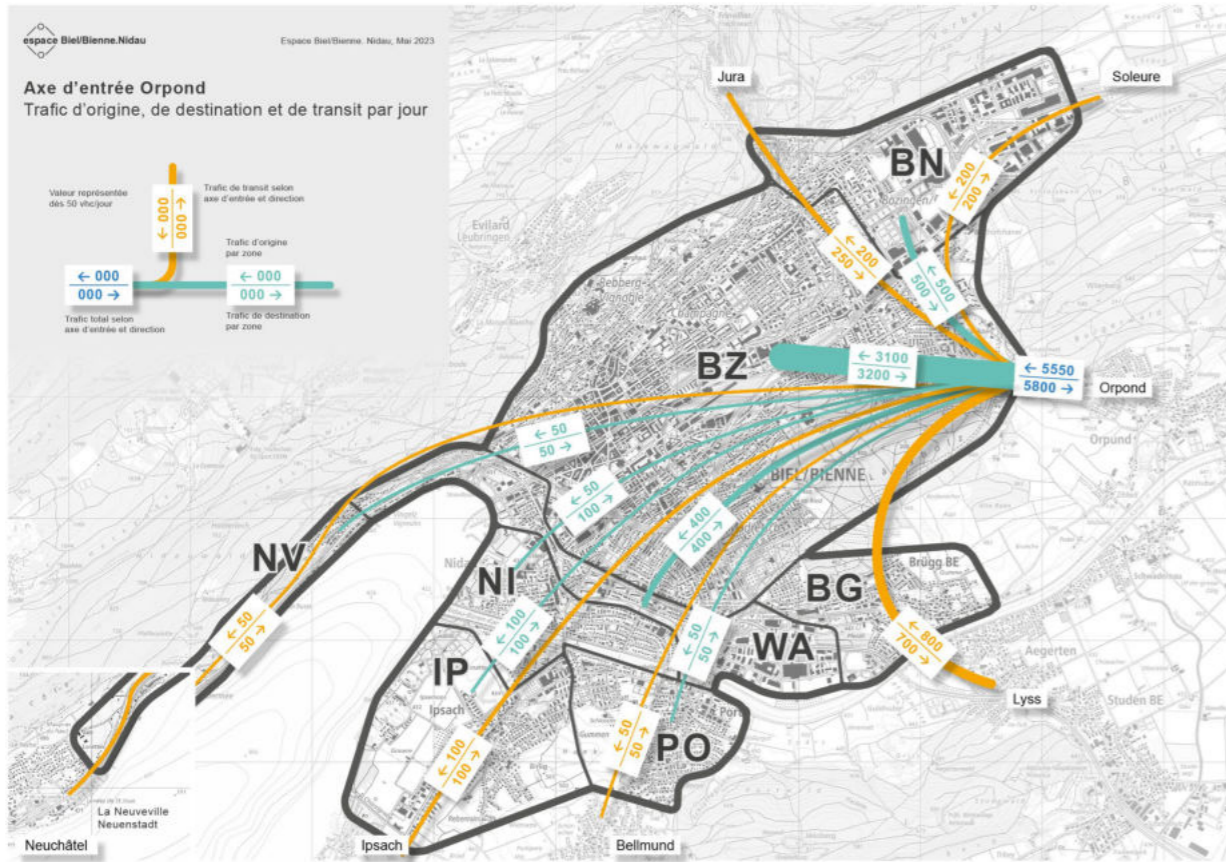
Axe d'entrée Jura

- Environ 20% (~31'000 vhc/j) de tous les flux de trafic recensés passent par l'axe d'entrée Jura.
- La majorité (60% ~20'000 vhc/j) du trafic qui passe par l'axe d'entrée Jura est en relation avec le cœur de l'agglomération. Le centre de Bienne (~11'000 vhc/j) et les Champs-de-Boujean (~6'000 vhc/j) en constituent en grande partie le point de départ ou d'arrivée.
- Le trafic de transit s'effectue principalement en direction de Soleure (~3'500 vhc/j) et de Lyss (~4'500 vhc/j).
- ¾ du trafic de poids lourds qui passe par l'axe d'entrée du Jura est du trafic de transit, qui se répartit sur les axes principaux, Soleure et Lyss. Dans le cœur de l'agglomération, le trafic lourd se termine ou démarre principalement au centre de Bienne et aux Champs-de-Boujean.



Axe d'entrée Soleure

- Environ 25% (~39'000 vhc/j) de tous les flux de trafic recensés passent par l'axe d'entrée Soleure.
- La majorité (70% ou ~26'000 vhc/j) du trafic passant par l'axe d'entrée de Soleure est en relation avec le cœur de l'agglomération. Le centre de Bienne (~10'000 vhc/j) ainsi que les Champs-de-Boujean (~11'000 vhc/j) en constituent en grande partie le point de départ ou d'arrivée.
- Le trafic de transit se dirige principalement vers le Jura (~2'000 vhc/j) et vers Lyss (~5'000 vhc/j).
- Le trafic de poids lourds se concentre d'une part sur les Champs-de-Boujean (~600 vhc/j) et d'autre part en tant que trafic de transit en direction de Lyss (~650 vhc/j), du Jura (~400 vhc/j) et de Neuchâtel (~250 vhc/j).

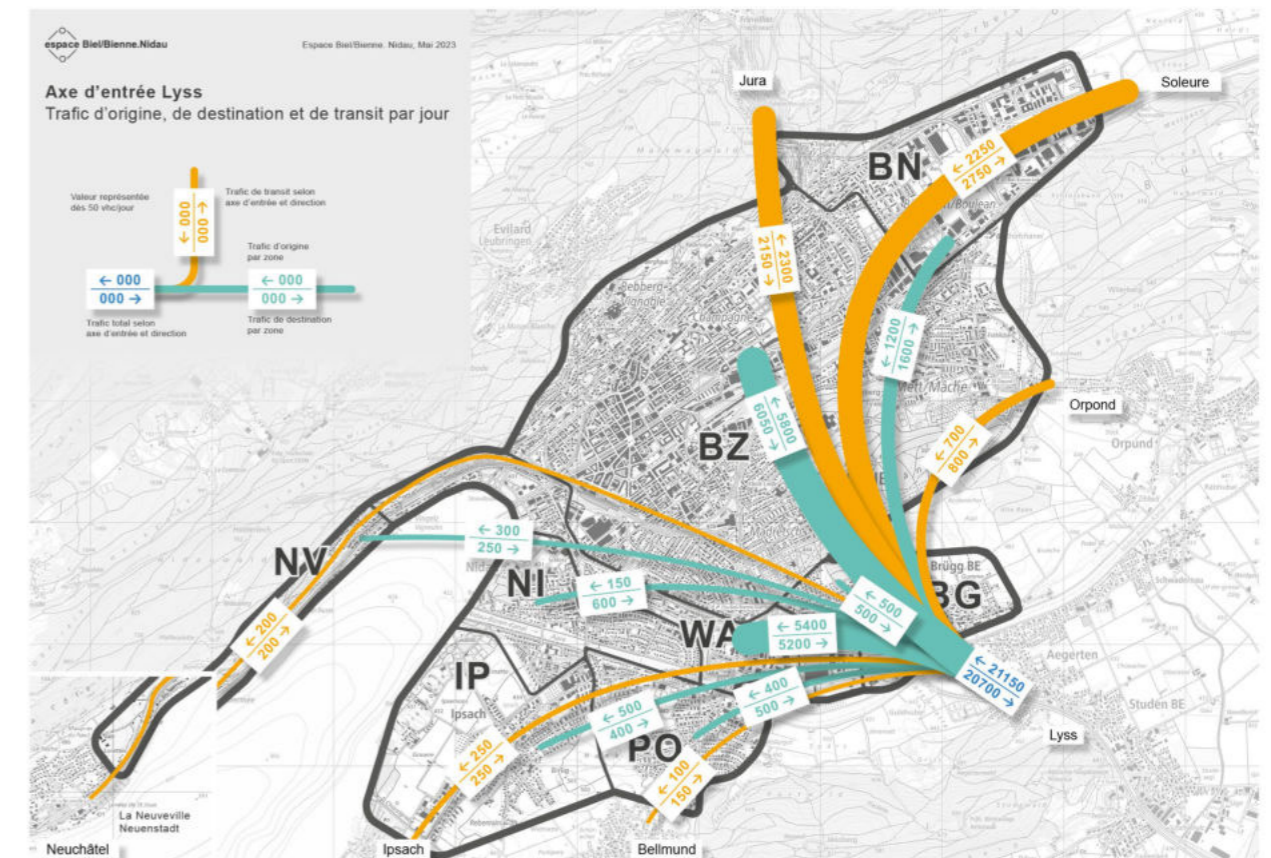


Axe d'entrée Orpund

- Environ 6% (~9'000 vhc/j) de tous les flux de trafic recensés passent par l'axe d'entrée d'Orpund. La moitié de ce flux se concentre sur le centre ville de Bienne (~4'500 vhc/j).
- Le trafic de transit ne représente qu'une petite partie (20%, soit ~2000 vhc/j), et se répartit entre les directions Lyss, Soleure et Jura.
- Le trafic de poids lourds est surtout lié au centre de Bienne (~150 vhc/j), ainsi qu'à Lyss en tant que trafic de transit (~40 vhc/j).

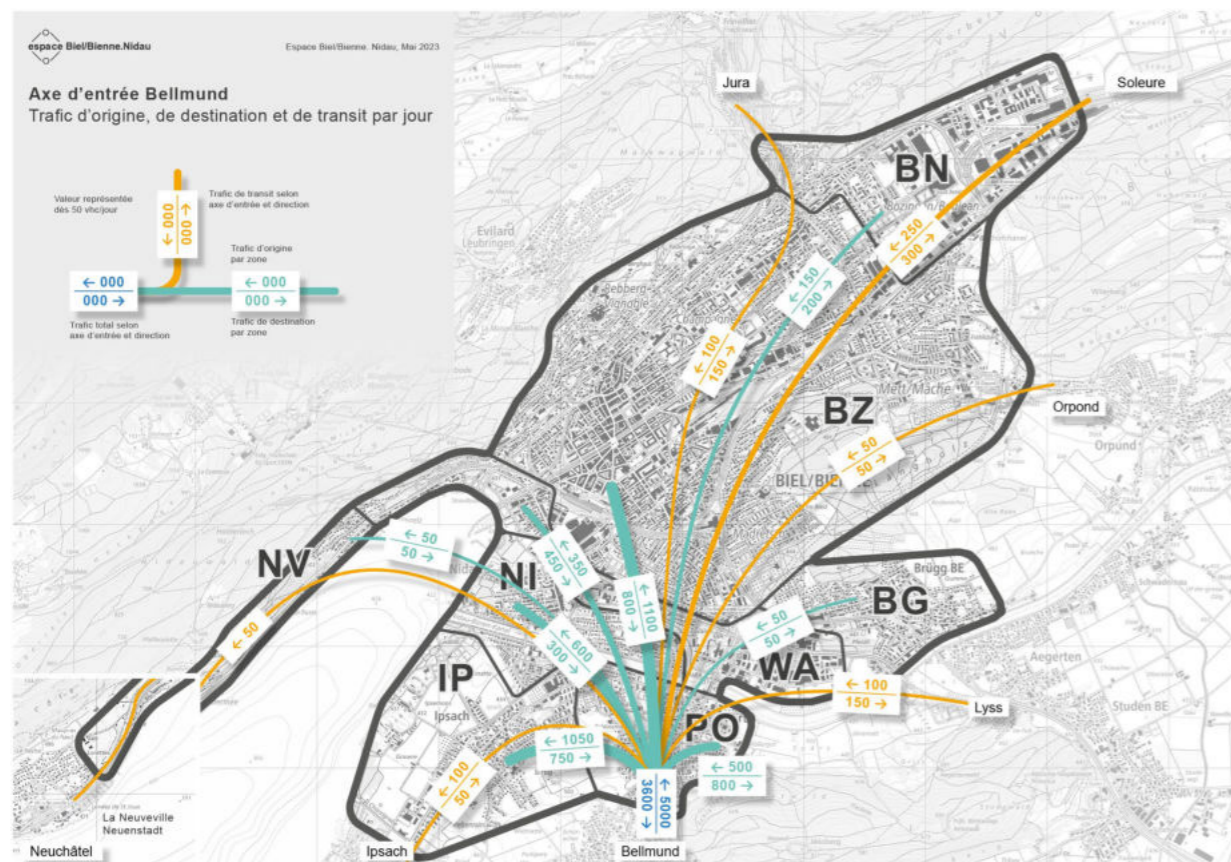
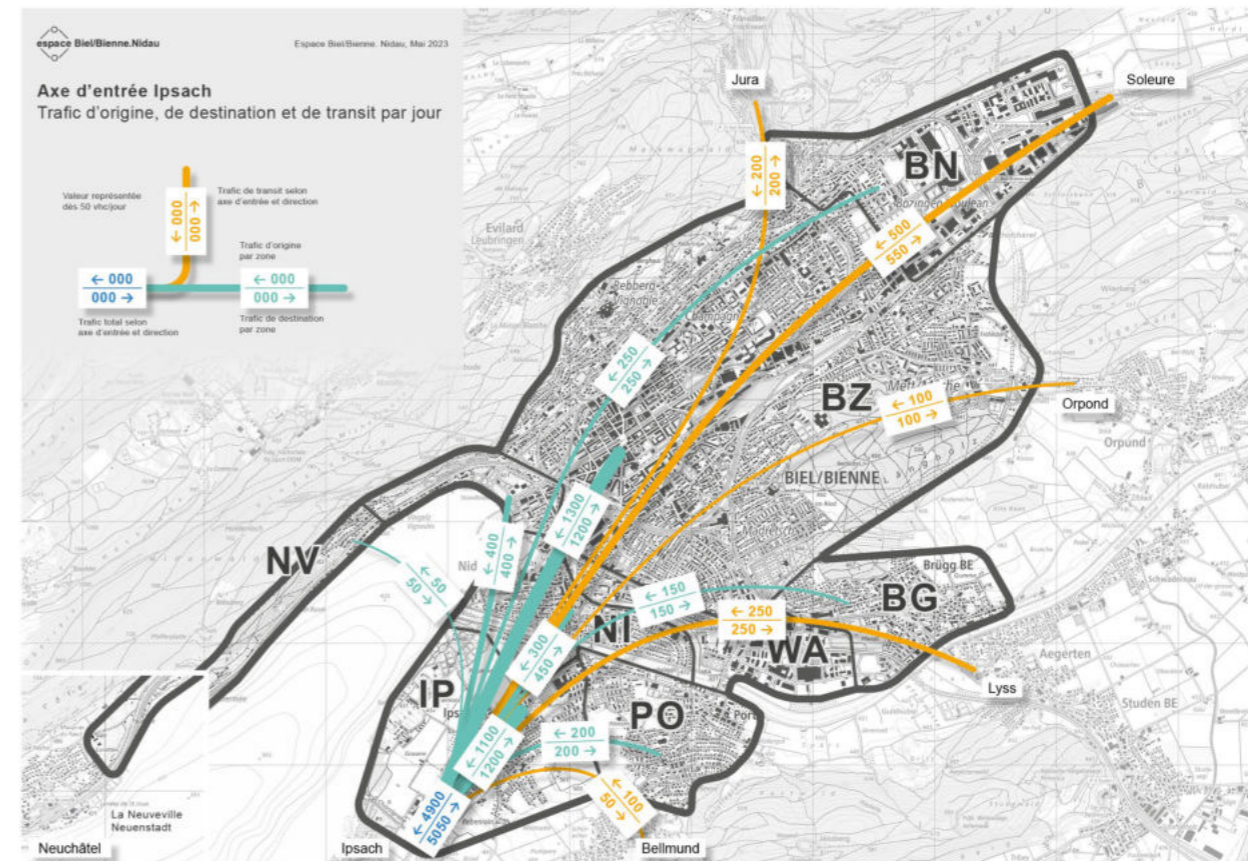
Axe d'entrée Lyss

- Avec 27% (~42'000 vhc/j) de tous les flux de trafic recensés, l'axe d'entrée Lyss est l'axe d'entrée le plus fréquenté.
- Plus de 2/3 des flux de trafic passant par cet axe d'entrée sont en relation avec le cœur de l'agglomération. La majorité a un lien avec le centre de Bienne (~12'000 vhc/j) ainsi qu'avec la branche Ouest (~11'000 vhc/j).
- Le trafic de transit (1/3) se dirige principalement vers le Jura (~4'500 vhc/j) et vers Soleure (~5'000 vhc/j).
- Le trafic de poids lourds se concentre non seulement sur le centre de Bienne (~250 vhc/j) et sur la branche Ouest (~400 vhc/j) mais aussi en tant que trafic de transit en direction du Jura (~350 vhc/j) et de Soleure (~650 vhc/j).



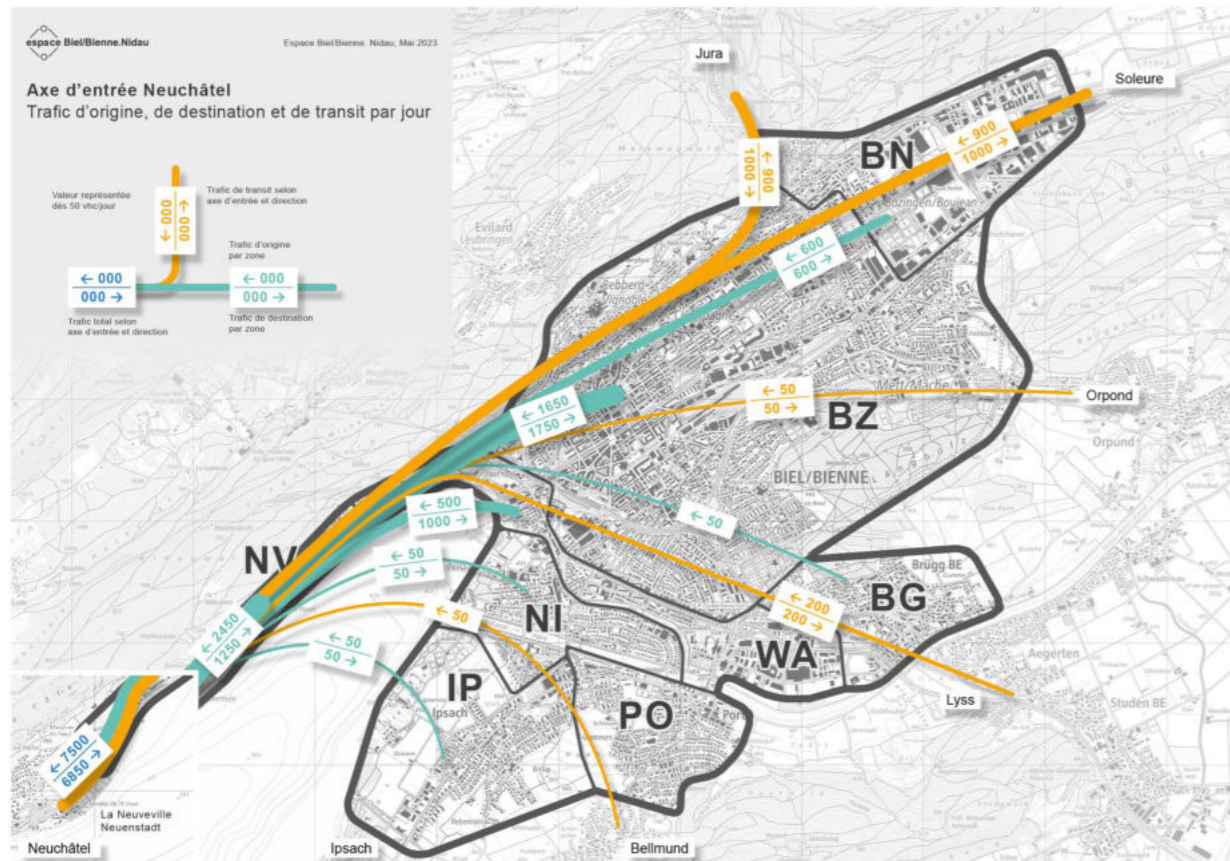
Axe d'entrée de Bellmund

- Environ 6% (~9'000 vhc/j) de tous les flux de trafic passent par l'axe d'entrée de Bellmund.
- Environ 80% des flux de trafic passant par cet axe ont un lien avec le cœur de l'agglomération. Ipsach (~1800 vhc/j), le centre de Bienne (~1900 vhc/j) et Port (~1'300 vhc/j) représentent des relations importantes.
- Le trafic de transit (20%) se concentre principalement en direction de Neuchâtel (~100 vhc/j) ainsi qu'en direction de Lyss (~90 vhc/j).
- La principale relation pour le trafic de poids lourds est la région d'Ipsach (~40 vhc/j).



Axe d'entrée Ipsach

- Environ 6% (~10'000 vhc/j) de tous les flux de trafic recensés passent par l'axe d'entrée Ipsach.
- La majorité (env. 80%) des flux de trafic recensés sur cet axe d'entrée a un lien avec le cœur de l'agglomération. En plus d'Ipsach (~2300 vhc/j), Nidau (~800 vhc/j), la branche Ouest (~800 vhc/j) et le centre de Bienne (~1'500 vhc/j) constituent des relations importantes.
- Le trafic de transit se concentre principalement en direction de Soleure (~1'000 vhc/j) ainsi qu'en direction du Jura (~400 vhc/j) et de Lyss (~500 vhc/j).
- Le trafic de poids lourds se concentre dans la région d'Ipsach même (~50 vhc/j) ainsi que comme trafic de transit en direction de Lyss (~40 vhc/j) et de Soleure (~50 vhc/j).



Axe d'entrée Neuchâtel

- Environ 9% (~14'000 vhc/j) de tous les flux de trafic recensés passent par l'axe d'entrée de Neuchâtel.
- La majorité (env. 70%) des flux de trafic recensés sur cet axe d'arrivée ont un lien avec le cœur de l'agglomération. En plus de la rive gauche du lac de Bière (~3'500 vhc/j), la branche Ouest (~1'500 vhc/j), le centre de Bière (~3'400 vhc/j) ainsi que les Champs-de-Boujean (1'200 vhc/j) constituent des relations importantes.
- Le trafic de transit se concentre en grande partie en direction du Jura et de Soleure (~2000 vhc/j chacun).
- Le trafic de poids lourds se concentre en direction de Soleure (250 vhc/j) et du Jura (100 vhc/j).

PERSPECTIVES

- Grâce à ces résultats, nous disposons maintenant d'une base de données complète et détaillée dans le domaine des relations de trafic d'origine, de destination et de transit dans le périmètre des partenaires d'EBBN. Ces résultats constituent désormais une base centrale pour les études de l'EBBN.
- Les premiers résultats ont été présentés de manière descriptive. L'observation purement descriptive de ces données ne permet pas encore de tirer des conclusions solides sur le potentiel des futures mesures, car cela nécessite une préparation spécifique de cette nouvelle base de données pour chaque problématique. Des conclusions solides ne sont possibles qu'en tenant compte de l'évolution future de l'espace et du trafic, des effets de transfert, des interactions et des dépendances.
- L'étude globale de mobilité Biel/Bienne Ouest intègre les questions relatives aux éléments d'infrastructure du tunnel de Port et du tunnel du Jura ainsi que leurs alternatives. Dans ce cadre, et en tenant compte du développement, des interactions, etc., les résultats servent de base importante pour l'analyse du potentiel de tels éléments d'infrastructure.

MESSAGES CLÉS EN CONCLUSION

- L'enquête a montré qu'environ 80% du trafic a un lien avec le cœur de l'agglomération. Seul 20% du trafic n'est pas lié à l'agglomération centrale et la traverse en tant que trafic de transit.
- Ce sont en particulier les axes d'entrée Jura, Soleure et Lyss qui relient le cœur de l'agglomération à la périphérie. Plus de 70% du trafic passe par ces trois axes d'entrée.
- Les flux de trafic montrent que la majeure partie du trafic de Soleure en direction de Neuchâtel ainsi que de Soleure et du Jura en direction de Lyss passe par la branche Est. Ceci est valable pour le trafic global ainsi que pour le trafic de poids lourds et confirme l'effet de la branche Est.



COLLECTE DE DONNÉES : SWISSTRAFFIC AG

GRAPHIQUES : WORX DESIGN GMBH

**PHOTO DE COUVERTURE :
SEELAND.BIEL/BIENNE (B. CATTARUZZA)**

**MISE EN PAGE ET PUBLICATION :
ESPACE BIEL/BIENNE.NIDAU**

**ADMIN@ESPACE-BBN.CH
WWW. ESPACE-BBN.CH**