

Espace Biel/Bienne.Nidau – Février 2025

Étude de mobilité globale

Biel/Bienne Ouest

Bilan final et conclusions – version traduite de l'allemand

Remarque: Si la traduction française diffère du texte original allemand, la version allemande fait foi.



Impressum

Transitec Ingénieurs-Conseils SA

Christian Hänggi Chef de projet
Camille Girod Cheffe de projet adjointe
Alain Azzi
Irina Straubhaar
Albane Descombes
Stéphanie Noverraz

Traduction vers le français

Canton de Berne

INTERFACE Politikstudien Forschung Beratung AG

Tobias Arnold Chef de projet
Jonas Gubser
Ueli Haefeli

Équipe principale

Thomas Berz Directeur de l'association seeland.biel/bienne
Stefan Studer Chef de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne/ Ingénieur en chef cantonal
Fritz Kobi Spécialiste Transports, bürokobi
Han van de Wetering Spécialiste Développement territorial, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
Hansjörg Ryser Responsable Communication et participation EBBN
Sarah Märki Coordinatrice de projet EBBN

Transitec Ingénieurs-Conseils SA
Thunstrasse 9
CH-3005 Berne
Tél. +41 31 381 12
bern@transitec.net
www.transitec.net

INTERFACE Politikstudien Forschung Beratung
AG
Seidenhofstrasse 12
CH-6003 Lucerne
Tél. +41 41 226 26
luzern@interface-pol.ch
www.interface-pol.ch

Photo page de titre : vue aérienne de la ville de Bienne et du lac de Bienne

Copyright : VBS/DDPS – auteur (Philipp Schmidli). Licence : CC BY-NC-ND 3.0 CH



Dans le climat de controverse autour du projet d'exécution du contournement Ouest de Bienne, le groupe de dialogue a élaboré, avec le concours des organisations opposées et favorables au projet, une Vision d'avenir destinée à illustrer la manière de coordonner au mieux la mobilité, l'urbanisation et les transports dans la région de Bienne à l'horizon 2040. Le groupe de dialogue a recommandé aux autorités d'abandonner le projet d'exécution et de privilégier l'examen et la mise en œuvre de mesures plus variées à court et moyen termes. Il a également appelé les autorités à réfléchir à la construction de tunnels, qui constituent selon lui une option stratégique importante pour combler à long terme la lacune du réseau de routes nationales. Compte tenu des horizons de planification et de réalisation lointains inhérents à ce type de solutions, il a en outre invité les autorités à entreprendre rapidement les études de faisabilité nécessaires. Suivant les préconisations du rapport final, la Confédération a donc classé le projet d'exécution à la demande du canton. Les autorités du canton de Berne, des villes de Bienne et de Nidau ainsi que des communes de Port, Brügg et Ipsach ont créé l'organisation faîtière de projet Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) chargée d'examiner, de coordonner et de mettre en œuvre les recommandations formulées à l'issue du processus de dialogue. Dans le cadre de la présente étude de mobilité globale, l'EBBN a procédé aux clarifications qui s'imposaient en vue de combler à long terme la lacune du réseau des routes nationales et d'évaluer la pertinence de la construction du tunnel de Port. Des scénarios (visions) ont été élaborés pour les transports publics, la mobilité douce et les transports individuels motorisés, qui s'entendent comme une transposition de la Vision d'avenir issue du processus de dialogue en matière de planification des transports. Des orientations (axes directeurs) ont ensuite été définies, avec et sans infrastructures routières lourdes. Ces axes directeurs ont dans un troisième temps été évalués à partir d'une grille d'objectifs axée sur la Vision d'avenir du groupe de dialogue et fondée sur les objectifs en matière de mobilité à valeur contraignante pour les autorités. Les résultats intermédiaires de ces différentes étapes de travail ont été présentés et discutés à l'occasion de trois Forums EBBN et de deux réunions d'information organisées pour les communes faisant partie du périmètre de planification. Cette démarche a permis de recueillir à tous les stades de la réflexion de précieux retours des personnes participant à ces forums et réunions, et de les intégrer aux travaux.

L'équipe de planification en charge de l'étude de mobilité globale tire les conclusions suivantes des résultats obtenus.

Conclusion 1 : des mesures s'imposent et le potentiel est tangible.

La densité du trafic sur le réseau routier de l'agglomération biennoise est élevée. Pour autant, la limite de capacité n'est pas atteinte et les volumes de circulation restent en majorité gérables. Cependant, certaines routes sont aujourd'hui surchargées aux heures de pointe, une situation qui ne manquera pas de s'aggraver compte tenu de l'augmentation prévisionnelle du trafic. La part modale des transports individuels motorisés dans la région de Bienne est et devrait rester extrêmement importante, ce qui va à l'encontre des objectifs définis dans les bases contraignantes pour les autorités et de l'objectif d'une grande qualité d'habitat formulé par le groupe de dialogue dans sa Vision d'avenir. Les trajets effectués dans le cadre du trafic interne et du trafic d'échange, notamment, n'y sont pas étrangers. L'importance du trafic de transit est minime à l'échelle du périmètre de planification de l'étude de mobilité globale. Dans le cœur d'agglomération élargi, il ne représente que 9 % environ des déplacements effectués. Sur les rives gauche et droite du lac de Bienne, sa part est nettement supérieure (respectivement 58 % et 29 %). Il faut dire que le volume total de trafic y est nettement moindre que dans le cœur d'agglomération élargi. Le principal effet de levier, pour obtenir des effets allant dans le sens de la Vision d'avenir élaborée par le groupe de dialogue, se situe donc au niveau du trafic individuel motorisé endogène dans le cœur d'agglomération élargi. Une part significative de ce TIM pourrait être reportée sur la mobilité douce pour le trafic interne et, en partie, pour le trafic d'échange, ce qui permettrait aussi de rendre le trafic plus supportable. En ce qui concerne le report modal vers les transports publics, le potentiel se situe en premier lieu au niveau du trafic d'échange et en second lieu au niveau du trafic interne. Ces reports auraient pour conséquence de globalement délester le réseau routier de rang inférieur, ce qui améliorerait la situation non seulement pour les transports publics routiers, mais aussi pour les transports liés à l'activité économique et pour la population.

Conclusion 2 : avec les planifications existantes à ce jour, les objectifs ne seront pas atteints.

Le Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne, le Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland et le Plan sectoriel Vélo de la ville de Bienne sont autant de planifications qui vont dans le sens de la concrétisation du besoin d'action évoqué et de la mise en œuvre de la Vision d'avenir du groupe de dialogue. Cependant, la réalisation des mesures prévues ne permettra pas à elle seule d'atteindre les objectifs énoncés dans la Vision d'avenir.

Le Plan Vélo en particulier est aujourd'hui trop peu contraignant, alors que la mise en œuvre intégrale et uniforme des mesures définies dans le Plan du réseau est la condition *sine qua non* pour pouvoir exploiter les importants potentiels en matière de mobilité cyclable. Le stationnement des vélos doit lui aussi faire l'objet d'une planification systématique. Les processus de planification des transports publics sont mieux établis et bien coordonnés aux niveaux régional et cantonal. Les schémas d'offre quadriennaux pour les transports publics permettent de progresser dans l'application des mesures.

Conclusion 3 : les infrastructures routières lourdes ne permettront pas d'atteindre les objectifs.

Les infrastructures routières lourdes examinées dans le cadre de la présente étude de mobilité globale (tunnel du Jura, projet « Axe Ouest : mieux comme ça » et tunnel de Port, dans leurs versions courtes et longues) déboucheraient tous les six, selon leur tracé, sur des allègements locaux de trafic et, sur des améliorations locales conformes à la Vision d'avenir du groupe de dialogue et aux objectifs consignés dans les bases contraignantes pour les autorités. Toutefois, si l'on considère le périmètre d'étude dans son intégralité, aucune infrastructure routière lourde ne permettrait d'obtenir les résultats escomptés. Les six projets induisent pour l'essentiel un report spatial du trafic de transit. La construction des tunnels n'a aucun impact, ou quasiment aucun, sur le trafic interne et, pour une bonne partie des tunnels, sur le trafic d'échange. Ni les objectifs de la Vision d'avenir, ni les objectifs contraignants ne seront donc atteints par ce biais. Pour les transports liés à l'activité économique (transport de marchandises, déplacements liés à une activité de service avec et sans marchandises, transport professionnel de personnes, par taxi p. ex.), ces options n'améliorent en rien la situation puisqu'elles restent quasiment sans effet sur la densité de trafic sur le reste du réseau routier dans le cœur d'agglomération élargi. Les optimisations locales mentionnées ne sont en outre pas proportionnelles aux coûts considérables qu'engendre l'aménagement de ces infrastructures routières lourdes.

Conclusion 4 : pour atteindre les objectifs, une planification plus systématique de la mobilité piétonne s'impose.

La planification de la mobilité piétonne est aujourd'hui lacunaire. Si certaines communes se sont dotées de Plans directeurs des transports, un manque de planification communale systématique et de coordination intercommunale (en matière de normes et d'objectifs) dans ce domaine reste à déplorer. Il est particulièrement important d'aménager des trottoirs suffisamment larges et continus, d'offrir des passages piétons sûrs, de veiller à la sécurité des trajets scolaires et de garantir l'accessibilité universelle des cheminements. Il s'agit de définir des principes à l'échelle intercommunale tout en tenant compte des spécificités locales et régionales.

Conclusion 5 : pour atteindre les objectifs, une mise en œuvre intégrale et coordonnée de la planification du réseau de voies cyclables s'impose.

Le relief majoritairement plat dans le cœur d'agglomération et le long des grands corridors d'urbanisation offre des conditions optimales (faible déclivité, bonne orientation) à la pratique du vélo sur des distances courtes, moyennes et longues. Ce potentiel a d'ores et déjà commencé à être identifié et exploité à travers le Plan régional du réseau de pistes cyclables Bienne-Seeland et le Plan sectoriel Vélo de la ville de Bienne. Les bases de planification contraignantes restent cependant peu nombreuses à l'heure actuelle. Or, la concrétisation des principaux potentiels de report modal vers le vélo depuis le trafic motorisé interne et, dans une certaine mesure, d'échange passera par le renforcement du caractère obligatoire de ces planifications et par la coordination intercommunale ainsi que par la mise en œuvre intégrale des bases de planification. Les efforts doivent se concentrer sur le cœur d'agglomération élargi et sur la rive droite du lac de Bienne. Dans ces deux périmètres, l'attractivité de la mobilité cyclable peut être sensiblement accrue en réalisant tous les itinéraires directs et de confort prévus par les bases de planification.

Sur la rive gauche du lac, par manque de place et en raison des dispositions de protection en vigueur (protection des berges, ISOS, IFP), la réalisations des infrastructures cyclables spécifiques semble compromise. Pour améliorer la sécurité des cyclistes, il convient donc de réfléchir à instaurer une

réduction de la vitesse à 60 km/h de bout en bout sur les tronçons à ciel ouvert de la route nationale A5. Une autre solution pour améliorer les conditions de trafic cycliste consisterait à assainir la route nationale de manière à y rendre la pratique du vélo plus agréable, à construire le tunnel routier de Douanne et à aménager la voie cyclable prévue sur l'ancien tracé ferroviaire réaffecté.

Développer l'offre de stationnement de vélos et étoffer le système de vélos en libre-service aux endroits où le potentiel est avéré viendrait parfaire ces initiatives, redorer l'image du vélo et aider ce moyen de transport à occuper une place de choix dans les déplacements intermodaux.

Conclusion 6 : pour atteindre les objectifs, il est indispensable de mettre en œuvre le Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne.

Le Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne prévoit, pour le cœur d'agglomération élargi, de nouvelles liaisons directes, une densification des cadences et le raccourcissement des temps de trajet. Créer de nouveaux axes structurants au départ de la zone d'activités des Champs-de-Boujean instaurerait un cadre nécessaire pour renforcer le rôle des transports publics, notamment dans le trafic pendulaire.

Le Concept, par la priorisation des déplacements en bus, permet des avancées significatives pour la concrétisation de la Vision d'avenir du groupe de dialogue ainsi que pour l'atteinte des objectifs inscrits dans les bases. La Vision RER Bienne 2045 va plus loin en proposant des mesures complémentaires. À l'horizon 2040 retenu pour la présente étude de mobilité globale, la mise en œuvre du Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne représente déjà une étape ambitieuse et efficace en vue de l'atteinte des objectifs. S'agissant de la Vision RER Bienne 2045, l'absence pour l'instant de bases de planification concrètes ne permet pas de déterminer si les coûts supplémentaires justifieraient les bénéfices escomptés. Pour concrétiser la Vision – du moins certains de ses volets –, l'horizon 2040 n'offrirait pas le temps nécessaire à la mise en œuvre des mesures. La Vision RER Bienne 2045 et le Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne sont néanmoins compatibles : le Concept TP 2035 peut être mis en œuvre dans un premier temps (priorisation des bus) et, dans un second temps, l'offre de TP étoffée en développant le RER biennois. En ce qui concerne la Vision RER Bienne 2045, une distinction peut être opérée entre les mesures à moyen et long termes. Il convient d'examiner si, à moyen terme, des prolongements de lignes permettraient d'améliorer la desserte des Champs-de-Boujean et si, à long terme, la création de nouvelles haltes dans l'esprit de la Vision RER Bienne 2045 présenterait un ratio coût/bénéfice positif. Les mesures à moyen terme devraient être moins onéreuses que celles à long terme. L'engagement à court terme des études approfondies sur la Vision RER Bienne 2045 est important au vu des longs horizons de planification et de réalisation.

Conclusion 7 : pour atteindre les objectifs et pour favoriser les transports liés à l'activité économique, des mesures ciblées s'imposent dans le domaine des transports individuels motorisés.

Le besoin d'action que fait ressortir l'état des lieux montre que la part modale du TIM dans le périmètre de planification est excessive et le restera selon les prévisions, contrairement aux objectifs formulés dans la Vision d'avenir du groupe de dialogue et dans les bases contraignantes pour les autorités. Le trafic individuel motorisé ne doit cependant pas être considéré de manière homogène. Il importe de distinguer le TIM approprié, conforme à sa nature et (économiquement) nécessaire, pour lequel les transports publics et la mobilité douce ne constituent pas des solutions alternatives pertinentes, et le TIM non adapté, auquel les transports publics, la marche et le vélo pourraient valablement se substituer. Les courts trajets effectués dans le cadre du trafic interne en particulier et, dans une certaine mesure, dans le cadre du trafic d'échange, relèvent de cette seconde catégorie. La première catégorie englobe certains pans des transports liés à l'activité économique et les trajets pendulaires pour lesquels le TIM constitue la seule option attractive.

Des mesures ponctuelles s'imposent dans un premier temps aux carrefours, afin de fluidifier la circulation sur le réseau routier, de prioriser les transports publics et, enfin, d'améliorer la sécurité des piétonnes, des piétons et des cyclistes. La place Guido-Müller ou encore la traversée de la ligne ASm sur la route de Berne en sont deux exemples. Ces mesures sont indispensables pour éviter les incidences des remontées de files sur les transports individuels motorisés routiers et les transports publics.

Dans un deuxième temps, et pour réduire l'important volume du trafic individuel motorisé dans le trafic interne, conformément à la Vision d'avenir du groupe de dialogue et aux objectifs contraignants pour

les autorités, une série de mesures s'imposera. Elle aura pour but de diminuer l'attractivité des transports individuels motorisés dans certains domaines et, par là-même, de faire pression pour inciter le recours à d'autres moyens de déplacement. Il s'agira notamment de réduire le nombre de places de stationnement (baisse de l'offre sur les parkings publics et mise à disposition d'un nombre de places de parc inférieur au minimum requis par le biais de concepts de mobilité, en particulier) et de promouvoir une gestion rigoureuse des places de stationnement, sur les parkings publics par exemple. Des mesures répondant au principe d'accessibilité par poches sont également envisageables., Elles interrompraient les itinéraires routiers de transit motorisés et développeraient une résistance au trafic de transit dans les quartiers. Une autre piste envisageable serait l'introduction d'une tarification de la mobilité ou de la route. Cette solution est largement tributaire des conditions-cadres nationales. Sa mise en œuvre se doit d'être socialement acceptable.

De telles mesures sont incontournables, car rendre les transports publics et le vélo plus attractifs ne suffira pas pour atteindre les objectifs. Ces mesures devront porter sur les trajets du trafic individuel motorisé pour lesquels d'autres moyens de transport seraient plus adaptés, en particulier les trajets courts du trafic interne et d'échange. Il conviendra en parallèle de s'assurer que les solutions trouvées ne soient pas pénalisantes pour les déplacements qui restent (économiquement) nécessaires. S'agissant des transports liés à l'activité économique et des trajets pendulaires sans alternatives modales tangibles, les transports publics et la mobilité douce ne constituent pas des solutions réalistes (p. ex. pour les pendulaires résidant en France).

Malgré les mesures prises, des situations de surcharge à certains points névralgiques restent possibles. Pour y remédier, des mesures locales susceptibles sont à prévoir pour ne pas entraver le TIM approprié et nécessaire, et garantir la fluidité de la circulation.

La performance du réseau routier devra en outre être préservée grâce à un système de gestion du trafic étendu à l'ensemble du périmètre de planification. Pour les transports liés à l'activité économique, il conviendra également d'élaborer un concept qui indique comment regrouper de manière effective et efficace le trafic de livraison, et comment le rendre supportable pour toutes et tous.