

PRÉSENTATION DESTINÉE À LA PARTICIPATION PUBLIQUE

Espace Biel/Bienne.Nidau – Biel/Bienne / Février 2025

Étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest – Présentation de synthèse du rapport final


Version traduite de l'allemand

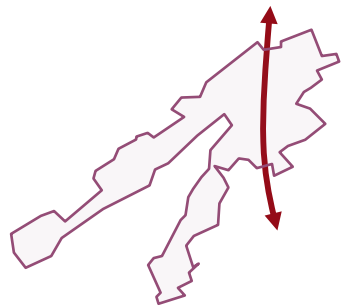
Remarque: Si la traduction française diffère du texte original allemand, la version allemande fait foi.




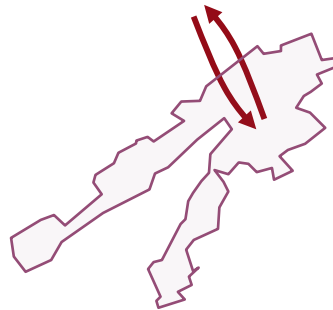
Terminologie spécifique à la présentation


- Les abréviations suivantes sont utilisées dans cette présentation :
 - TP : transports publics
 - TIM : transports individuels motorisés ou trafic individuel motorisé (voitures, motos, camions)
- Selon son point de départ et d'arrivée, un déplacement relève de l'une des trois catégories suivantes :

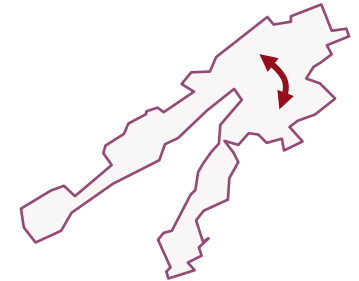
Trafic de transit : 
points de départ et d'arrivée
situés en dehors du secteur de
Bienne Ouest



Trafic d'échange: 
point de départ situé à l'intérieur et point
d'arrivée, à l'extérieur ou, à l'inverse, point
de départ situé à l'extérieur et point
d'arrivée, à l'intérieur du secteur de Bienne
Ouest



Trafic interne : 
points de départ et d'arrivée
situés dans le secteur de
Bienne Ouest



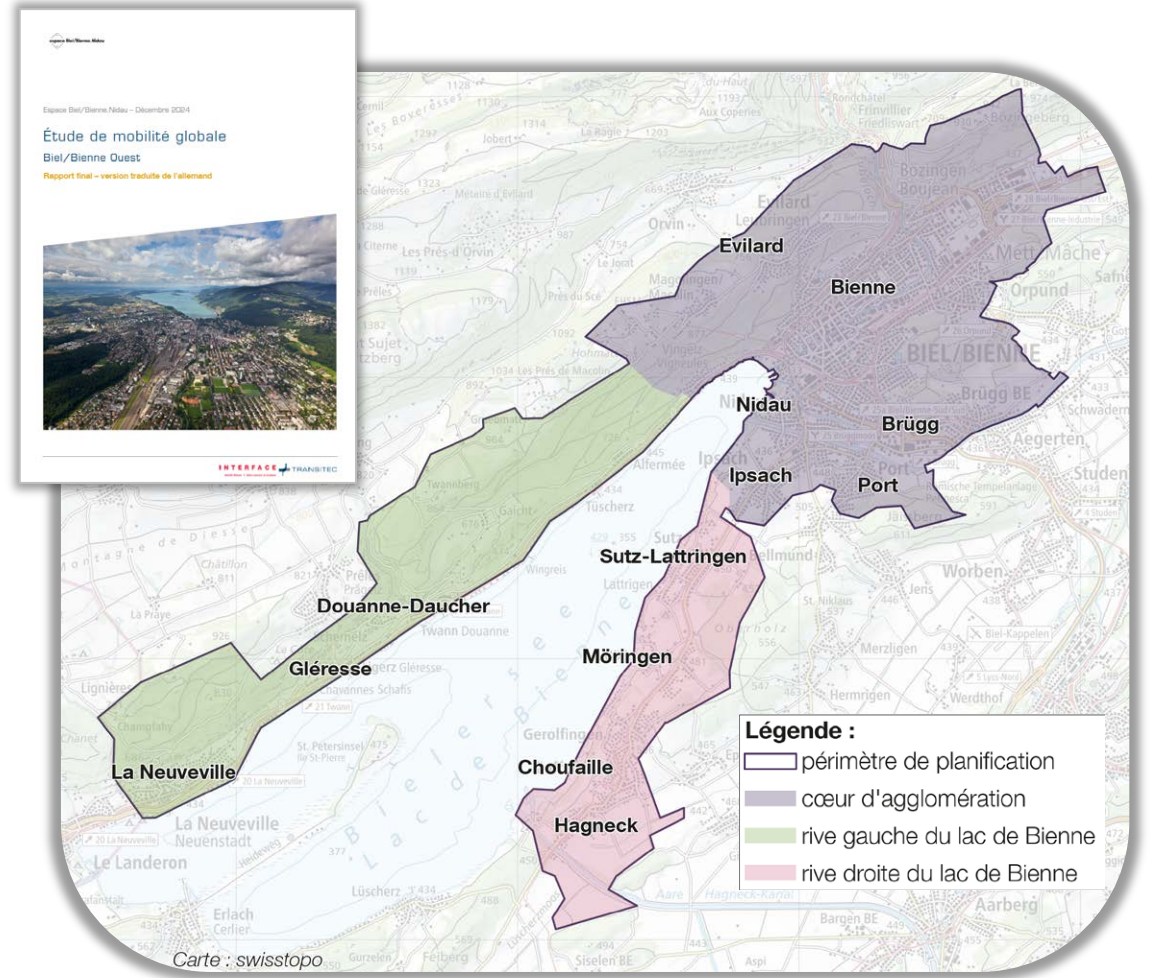
Enjeux et opportunités après l'abandon du projet « branche ouest de l'A5 à Bienne »

- Face à la forte opposition au projet de contournement autoroutier A5-branche Ouest de Bienne (Branche Ouest), un processus de dialogue a été initié en 2019 avec les groupes d'intérêts concernés issus des domaines de l'économie, des transports, de l'environnement et de la mobilisation citoyenne.
- Suivant les préconisations du groupe de dialogue ([lien](#) vers le document), la Confédération et le Canton ont décidé en janvier 2021 de mettre un terme au projet de Branche Ouest.
- S'il a été source d'incertitude en matière de développement urbain et des transports, l'abandon définitif du projet de la Branche Ouest a aussi fait émerger de nouvelles opportunités.
- Dans le cadre de l'organisation faîtière de projet Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN), qui regroupe le Canton de Berne, les Villes de Bienne et de Nidau, les Communes de Brugg, Port et Ipsach ainsi que la Région seeland.biel/bienne, les différents partenaires sont chargés de coordonner la mise en œuvre des recommandations formulées à l'issue du processus de dialogue.



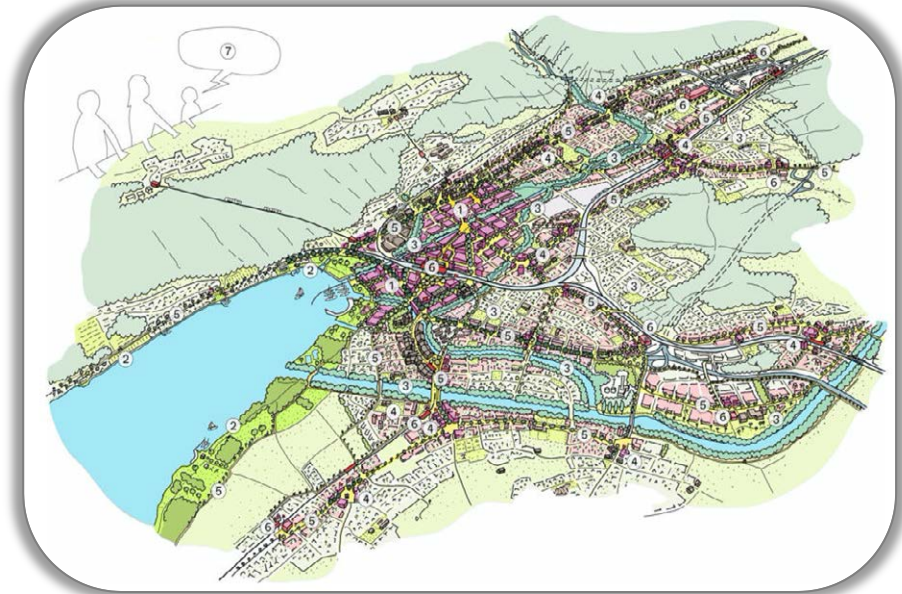
Étude de mobilité globale pour le secteur de Bienne Ouest

- L'étude de mobilité globale vient mettre en œuvre les recommandations formulées dans le cadre du processus de dialogue.
- L'étude a été réalisée par les bureaux Transitec et Interface sur mandat d'EBBN.
- Elle vise à évaluer l'intérêt et la pertinence d'autres contournements routiers comme des tunnels destinés à combler la lacune dans le réseau routier national et le tunnel de Port. Elle doit également permettre d'apprécier la manière dont des axes directeurs alternatifs pourraient contribuer à un système de transport viable et durable.
- Dans cette étude, le secteur de Bienne Ouest englobe le cœur d'agglomération biennois, les communes situées le long de la route nationale A5 sur la rive gauche du lac de Bienne, jusqu'à La Neuveville incluse, et les communes situées le long de la route cantonale sur la rive droite du lac de Bienne, jusqu'à Hagneck incluse.



Vision d'avenir assortie de principes directeurs : point d'ancrage des planifications à long terme

- La vision d'avenir est issue du processus de dialogue. Elle conçoit le secteur de Bienne Ouest comme une zone cohérente dotée de quartiers attractifs, d'un réseau de voies et plans d'eaux et d'un système de transport attractif, tous moyens de déplacement confondus. Elle s'articule autour de sept principes directeurs.
- La vision d'avenir a été présentée à l'automne 2021 lors d'une exposition publique et discutée avec la population.
- Les principes directeurs qui la sous-tendent ont d'ores et déjà été intégrés à différents concepts et planifications à valeur contraignante pour les autorités, comme le projet d'agglomération et la Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU).



- 1: Zone centrale cohérente entre Bienne et Nidau
- 2: Rive continue du lac, ville au bord du lac
- 3: La nature en ville, des espaces aquatiques comme réseau vert et de connexion
- 4: Structure diversifiée des quartiers et du centre
- 5: Axes principaux attrayants pour tous et toutes
- 6: Accessibilité du TIM, hubs et dosage
- 7: Poursuite du développement

Introduction – Déroulement et structure de l'étude de mobilité globale

- L'étude revêt la forme d'un rapport d'expertise, établi sur la base des données et documents de référence disponibles ayant valeur contraignante pour les autorités. Elle a été menée suivant une démarche fondée sur des critères scientifiques. Elle exclut toute considération politique.
- Les partenaires d'EBBN, les communes faisant partie du périmètre de l'étude et les divers groupes d'intérêts issus des domaines de l'économie, des transports, de l'environnement et de la mobilisation citoyenne ont été régulièrement associés à l'élaboration de l'étude.
- Le grand public est invité à se positionner sur les résultats de l'étude dans le cadre de la participation publique, qui se déroulera par voie électronique du 25 février au 25 avril 2025.
- En se basant sur les conclusions de l'étude et sur d'autres travaux menés en parallèle par EBBN, les partenaires d'EBBN formuleront des recommandations d'action à l'intention des organes politiques compétents.

Structure de l'étude

Phase I Bases + objectif

Chapitre 1 : introduction

Chapitre 2 : état des lieux

Chapitre 3 : grille d'objectifs

Phase II Évaluation globale

Chapitre 4 : recherche et élaboration de solutions

Chapitre 5 : évaluation

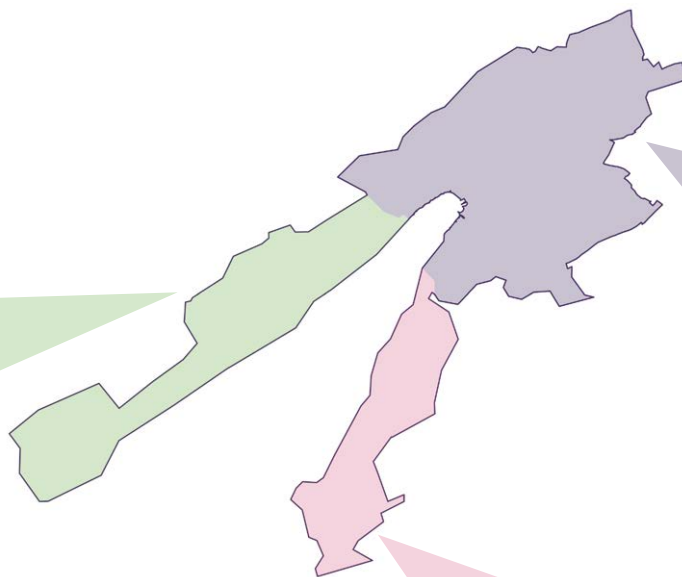
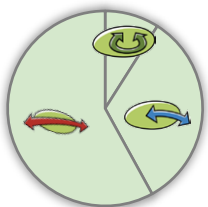
Chapitre 6 : bilan final et conclusions

État des lieux – Volume de trafic en 2040 dans le secteur de Bienne Ouest

En 2040, sur la **rive gauche du lac de Bienne...**

... le trafic d'échange représentera à peu près un tiers du trafic total et le trafic de transit, quasiment deux tiers du trafic total.

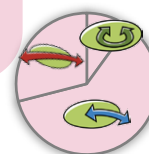
... le trafic de transit restera globalement faible, en termes de volume.



En 2040, sur la **rive droite du lac de Bienne...**

... le trafic d'échange représentera quasiment deux tiers du trafic total, et le trafic de transit, à peu près un tiers du trafic total.

... le trafic de transit restera globalement faible, en termes de volume.

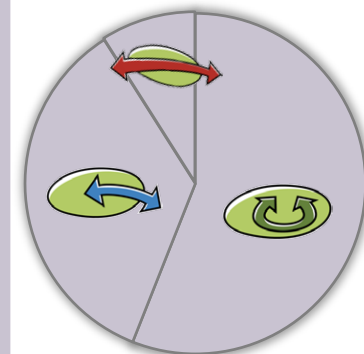


En 2040, dans le **cœur d'agglomération...**

... le volume de trafic sera nettement plus important que sur les rives gauche et droite du lac de Bienne.

... plus de la moitié des déplacements effectués relèveront du trafic interne et environ un tiers, du trafic d'échange.

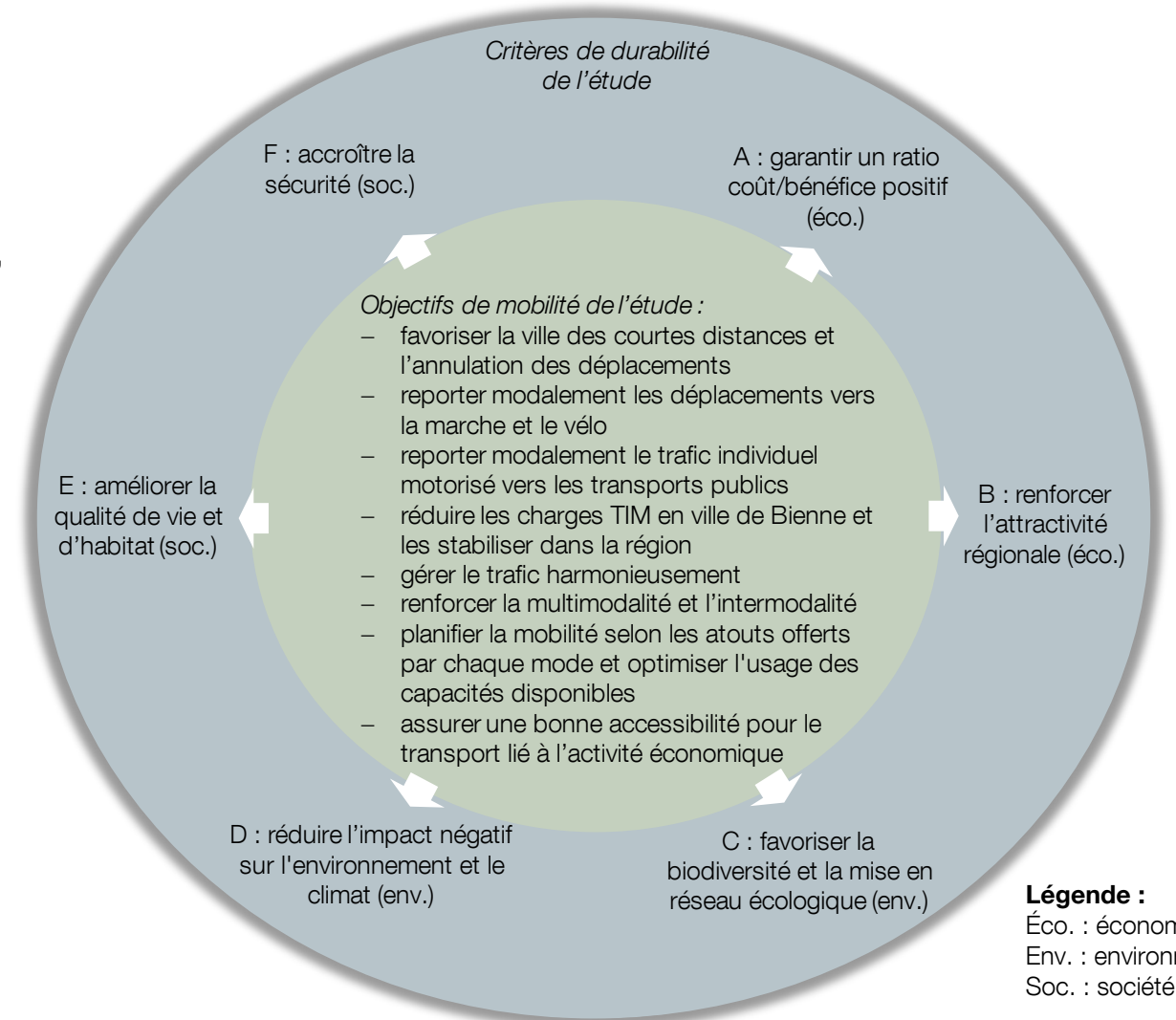
... la moitié environ du trafic interne relèvera du trafic individuel motorisé, qui sera donc essentiellement endogène.



Grille d'objectifs – Critères d'évaluation des axes directeurs

Les axes directeurs sont évalués à partir de la grille d'objectifs, composée de huit objectifs de mobilité et de six critères de durabilité (issus des trois dimensions du développement durable, à savoir l'économie, l'environnement et la société).

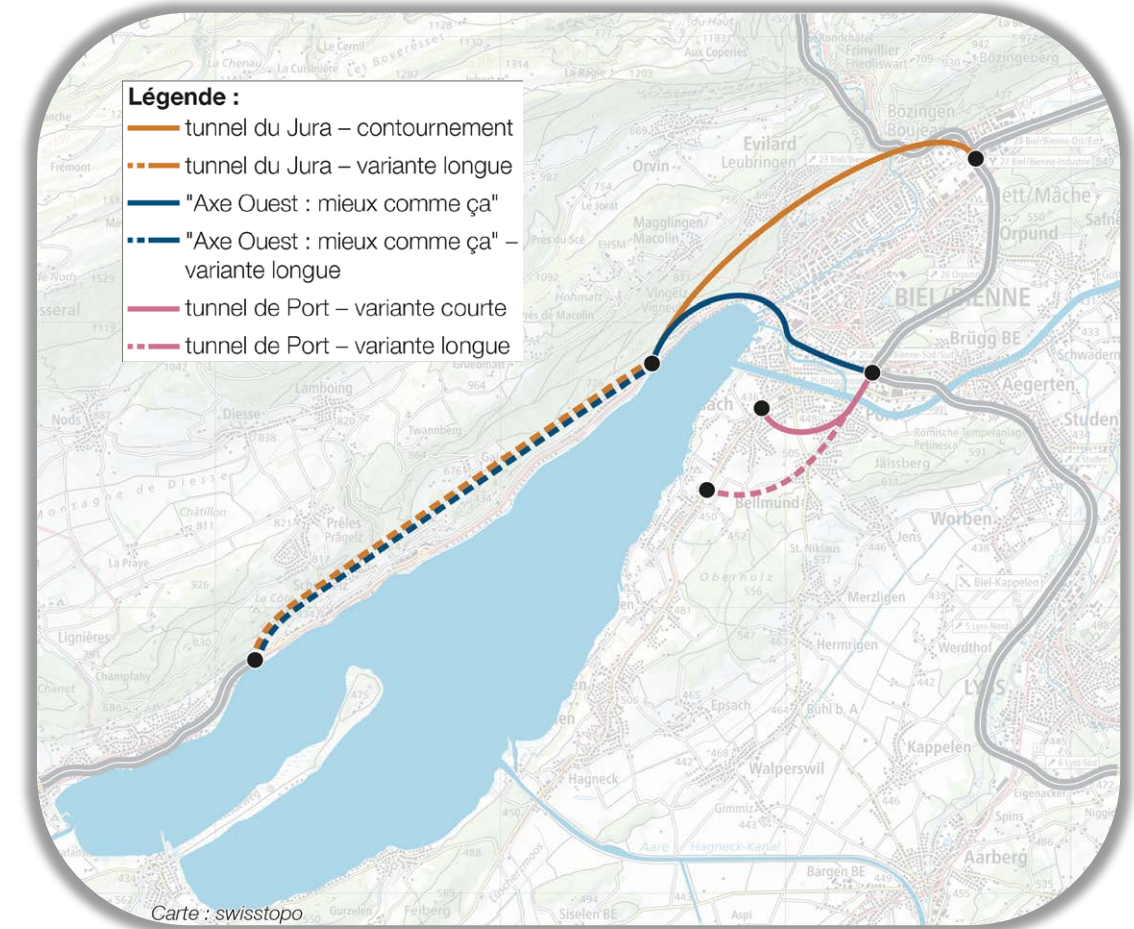
Tous les objectifs de mobilité et critères de durabilité s'appuient sur les bases en vigueur des autorités. Ils sont axés sur la stratégie ETGM « éviter – transférer – gérer harmonieusement – mettre en réseau le trafic » qui fonde la Stratégie de mobilité globale du canton de Berne.



Légende :
 Éco. : économie
 Env. : environnement
 Soc. : société

Axes directeurs – Tunnels visant à désengorger le trafic

- La réalisation du **tunnel du Jura**, qui relierait l'échangeur des Champs-de-Boujean et la demi-jonction de Rusel (tunnel du Jura – contournement), viendrait combler la lacune du réseau routier national. Dans l'option tunnel du Jura – variante longue, le tracé serait prolongé jusqu'à la demi-jonction au niveau de Gléresse.
- Le projet de tunnel « **Axe Ouest : mieux comme ça** » amenait une proposition alternative au projet Branche Ouest. Cette proposition peut être combinée à un tunnel de contournement longeant la rive gauche du lac de Bienne (« Axe Ouest : mieux comme ça » – variante longue).
- Le **tunnel de Port** faisait partie intégrante du projet de contournement Ouest de Bienne par l'A5 et doit être examiné comme pour désengorger les communes d'Ipsach, de Nidau et de Port. Un tracé court et un tracé long sont envisagés.
- L'étude prévoit pour chacun des six grands éléments d'infrastructure TIM des mesures d'accompagnement en matière de modération et régulation de trafic.
- Conformément aux recommandations issues du processus de dialogue, il a été décidé de renoncer à toute jonction urbaine quelle que soit la configuration de tunnel retenue.



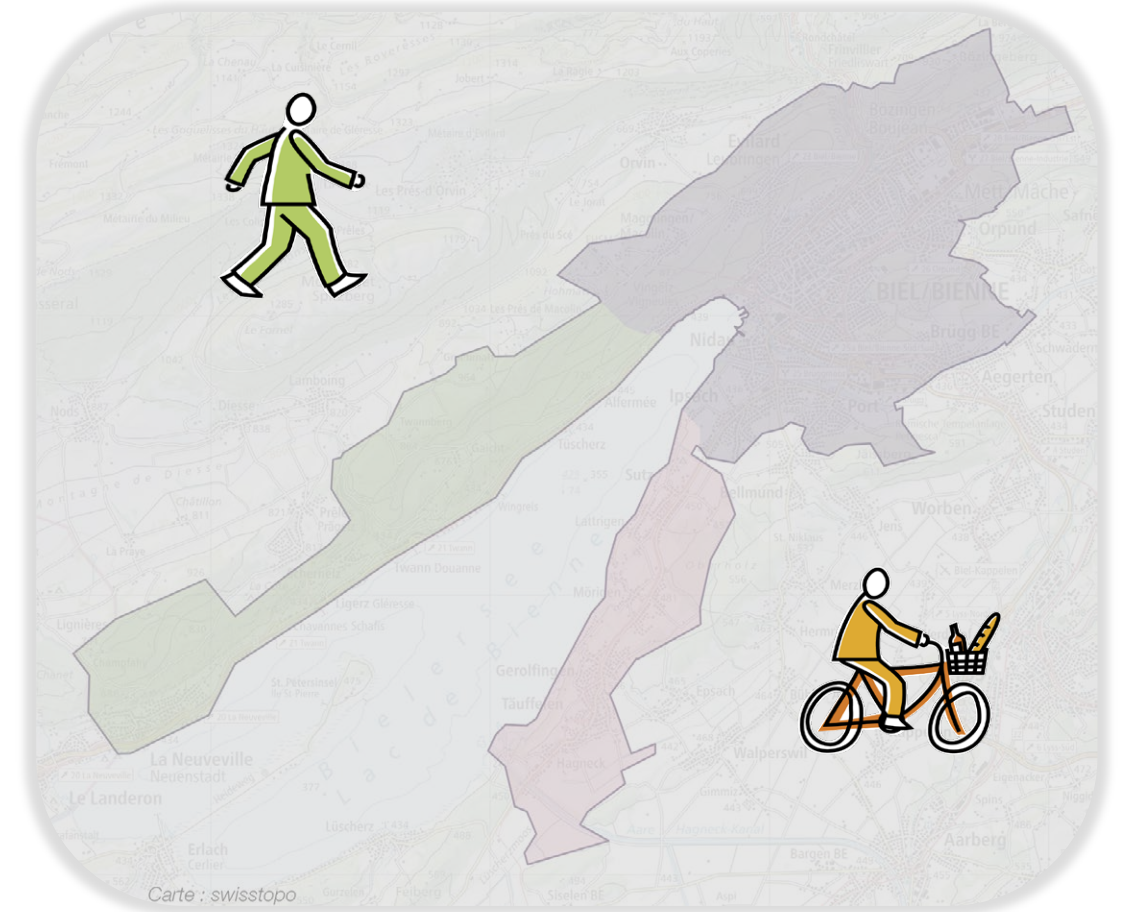
Axes directeurs – Promouvoir les modes doux

L'étude de mobilité globale s'intéresse également à des axes directeurs alternatifs n'intégrant aucun tunnel.

- a) Priorisation des modes doux (MD)
- b) Optimisation des MD, TIM et TP
- c) Maximisation des MD, TIM et TP

a) Priorisation des modes doux

- La mobilité cycliste peut être encouragée en créant de nouvelles liaisons continues dédiées aussi bien à un usage quotidien et à un public cycliste expérimenté qu'à un usage de loisirs et à un public cycliste moins expérimenté (à la recherche d'un niveau élevé de confort et de sécurité). Avec la planification du réseau cyclable déjà établie, les bases sont déjà en place.
- La mobilité piétonne peut être favorisée en aménageant davantage de trottoirs continus et en éliminant les obstacles ainsi qu'en améliorant le confort et la sécurité pour les usagères et usagers.

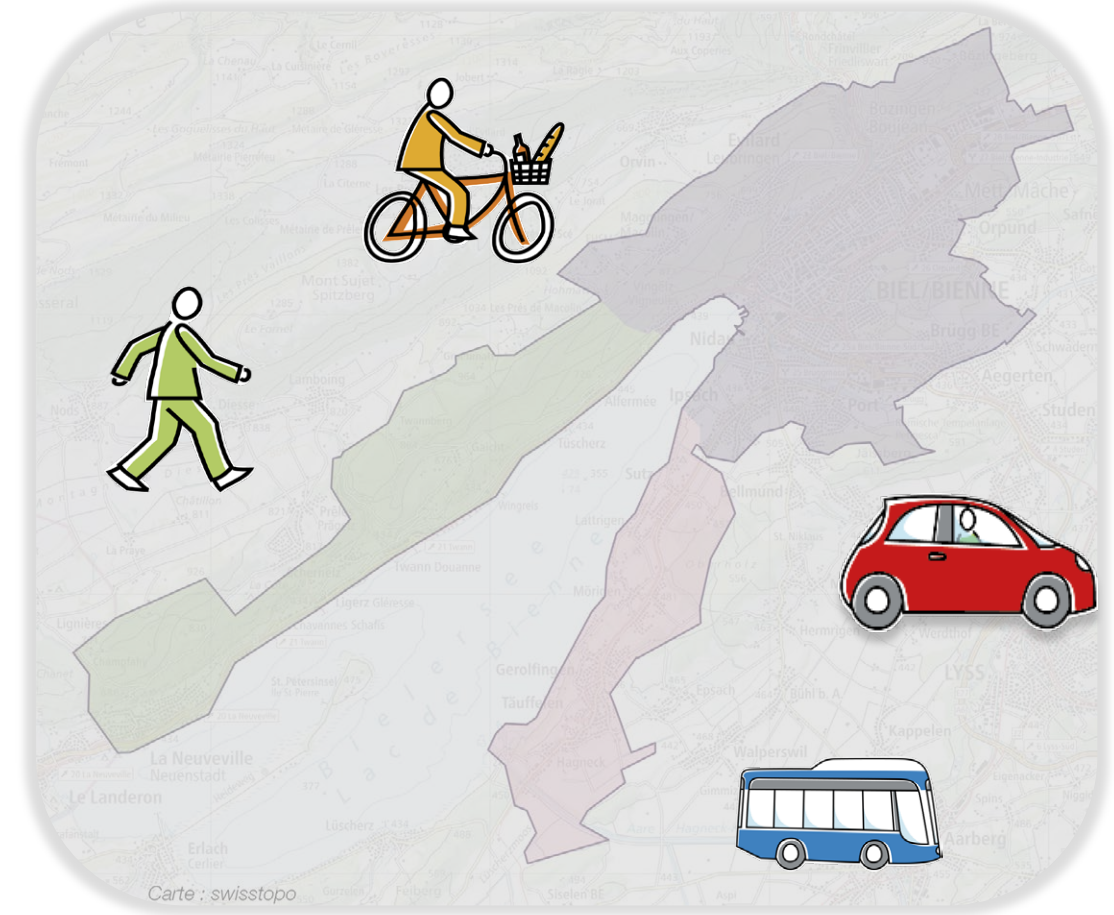


Axes directeurs – Optimiser les solutions alternatives

b) Optimisation des MD, TIM et TP

En plus des mesures prévues dans le cadre de l'axe directeur a), ...

- ... l'attractivité des transports publics peut être renforcée en mettant en œuvre le Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne : création de nouvelles liaisons directes, augmentation des cadences, raccourcissement des temps de trajet et amélioration de la desserte des Champs-de-Boujean et des Marais-de-Brügg.
- ... la fluidité du trafic peut être améliorée en procédant à des aménagements ponctuels aux carrefours actuellement surchargés (place Guido-Müller ou au niveau de la traversée de la ligne ASm sur la route de Berne, p. ex.), associés à des mesures de gestion du trafic.
- ... des incitations au report des trajets en voiture peuvent être données à travers une double politique de réduction et de gestion des places de stationnement et de barrage au trafic de transit à travers les quartiers, lorsque les transports publics ou les modes doux constituent une solution alternative plus pertinente.

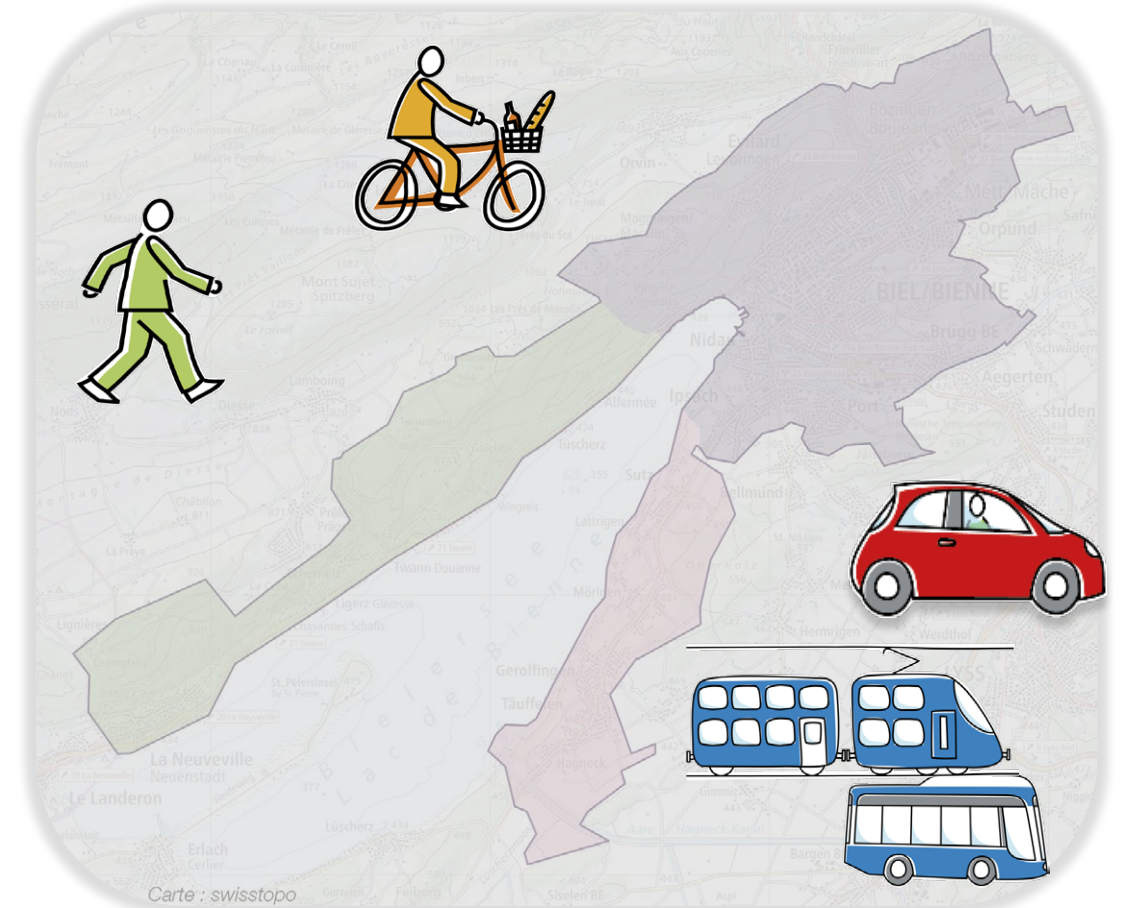


Axes directeurs – Maximiser les solutions alternatives

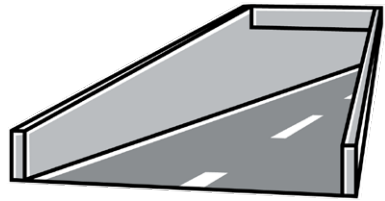
c) Maximisation des MD, TIM et TP

En plus des mesures prévues dans le cadre des axes directeurs a) et b), il s'agit d'étoffer l'offre de transports publics en allant au-delà des mesures déjà planifiées dans ce domaine.

- En application de la Vision RER Bienne 2045, le réseau RER peut être étendu et enrichi de nouvelles haltes. De plus, les haltes RER seraient renforcées dans leur fonction d'interfaces multimodales.
- Le réseau RER peut être complété par l'adjonction de nouvelles lignes de bus pour inciter à privilégier les transports publics et réduire la part modale du trafic individuel motorisé.

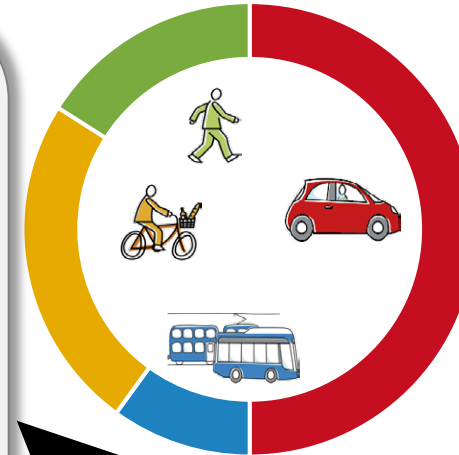


Évaluation des tunnels : pas de contribution à l'atteinte des objectifs



- Les tunnels ne seraient utilisés que par le trafic de transit, assez marginal en termes de volume.
- Ils permettraient à long terme des réductions locales de trafic.
- Ils n'auraient guère d'impact sur le trafic interne et d'échange, importants en termes de volume.

- La part modale des transports individuels motorisés dans le cœur d'agglomération resterait élevée.
- Ces nouvelles liaisons attractives induiraient du trafic individuel motorisé supplémentaire.
- Les coûts élevés et l'impact négatif sur le climat sont disproportionnés par rapport au faible bénéfice escompté.



Aucun des tunnels envisagés ne contribue de manière positive à l'atteinte des objectifs.

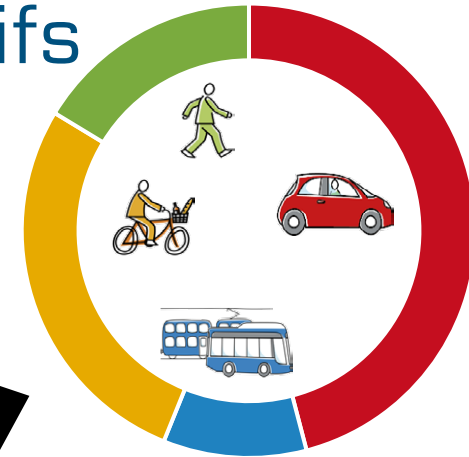
- ✗ *Trafic interne*
- ✗ *Trafic d'échange*
- ✓ *Trafic de transit*

Évaluation de la priorisation des modes doux : contribution positive à l'atteinte des objectifs



L'axe directeur donnant la priorité aux modes doux impacte principalement le trafic interne (et, dans une certaine mesure, en ce qui concerne le vélo, le trafic d'échange). La marche et le vélo sont plus souvent favorisés pour ce type de déplacements.

La part modale de la marche et du vélo augmente, sans pour autant remettre en question la prédominance de la part modale des transports individuels motorisés.

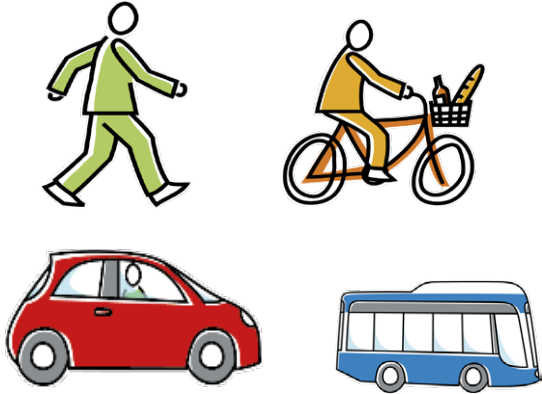


Cet axe directeur contribue de manière positive, mais insuffisante, à l'atteinte des objectifs.

- ✓  *Trafic interne*
- (✓)  *Trafic d'échange*
- ✗  *Trafic de transit*

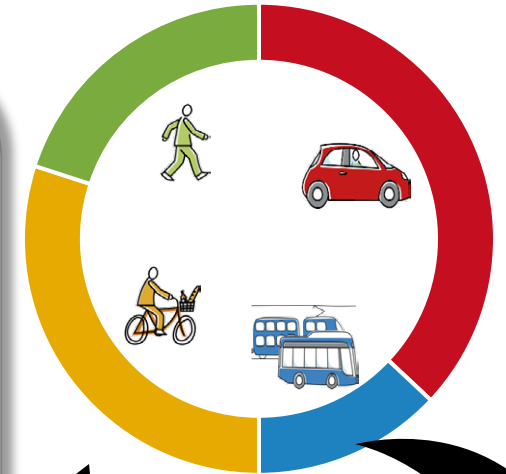


Évaluation de l'optimisation des solutions alternatives : contribution positive à l'atteinte des objectifs






L'axe directeur consistant à optimiser des MD, TIM et TP cible en priorité le trafic interne et d'échange, importants en termes de volume.

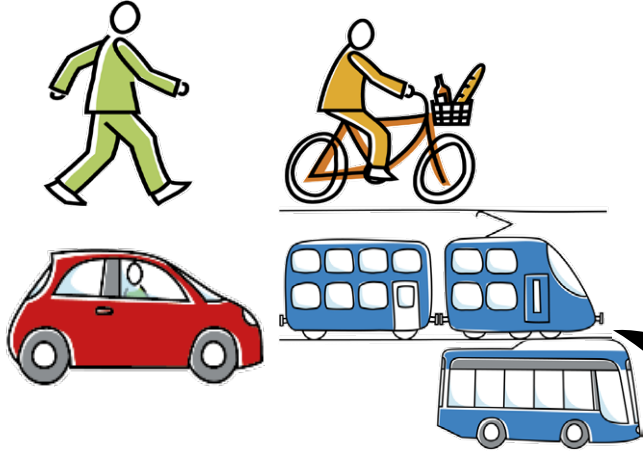
- Les déplacements à pied, à vélo ou en transports publics sont rendus plus attractifs pour le trafic interne et d'échange.
- La voiture conserve son importance pour les trajets pour lesquels aucun autre modes de déplacement valable n'existe.
- Le désengorgement du réseau routier est profitable à l'ensemble des usagères et usagers, y compris au transport lié à l'activité économique.



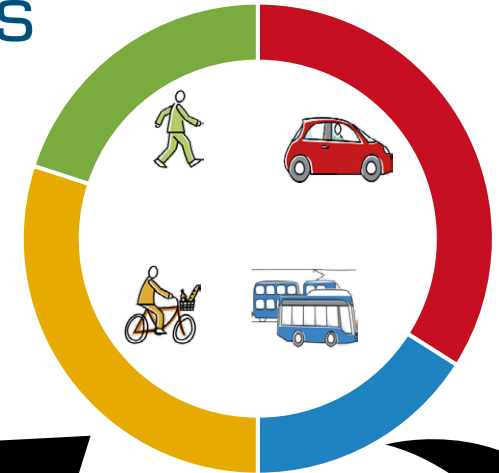
Cet axe directeur contribue de manière positive à l'atteinte des objectifs.

- ✓  *Trafic interne*
- ✓  *Trafic d'échange*
- ✗  *Trafic de transit*

Évaluation de la maximisation des solutions alternatives : contribution positive à l'atteinte des objectifs



- Les transports publics gagneraient encore plus en attractivité, ce qui induirait un effet supplémentaire de report vers les TP.
- Cependant, d'un point de vue macroéconomique, les dépenses sont considérables.



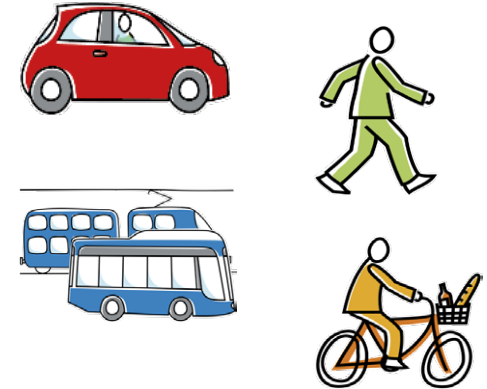
Une extension de l'offre de RER allant au-delà du Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne impacterait avant tout le trafic d'échange.

Des approfondissements supplémentaires sont nécessaires afin de pouvoir apprécier le ratio coût/bénéfice.

- (✓) Trafic interne
- ✓ Trafic d'échange
- ✗ Trafic de transit

Les axes directeurs alternatifs bénéficient à toutes et tous

Les axes directeurs alternatifs sont profitables à **l'ensemble des usagères et usagers** en permettant principalement de réduire le trafic motorisé interne et d'échange, importants en termes de volume, ce qui aurait pour effet de fluidifier le trafic. La voiture resterait le mode le plus pertinent pour certains trajets (trajets pendulaires à partir de zones non desservies ou mal desservies par les transports publics, p. ex.).



Les **acteurs économiques** tirent eux aussi parti de l'augmentation de la fluidité du trafic, qui permet au transport lié à l'activité économique et aux transports publics sur route de progresser de façon plus fluide.

La **population** est elle aussi gagnante puisque l'amélioration des conditions de circulation se traduit par une amélioration de la qualité de vie et permet d'axer le développement urbain sur la Vision d'avenir.



L'objectif d'un système de transport viable et durable est atteignable !

L'équipe de planification en charge de l'étude de mobilité globale tire les conclusions suivantes des résultats obtenus (sans ordre de priorité) :

- des mesures s'imposent et le potentiel est tangible. (conclusion 1)
- avec les planifications existantes à ce jour, les objectifs ne seront pas atteints. (conclusion 2)
- les tunnels ne permettront pas d'atteindre les objectifs. (conclusion 3)
- l'atteinte des objectifs nécessite...

Les axes directeurs alternatifs posent des jalons favorables à la concrétisation de la Vision d'avenir !

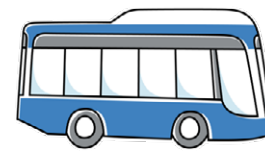
... de planifier plus systématiquement la mobilité piétonne.
(conclusion 4)



... de mettre en œuvre la planification du réseau de voies cyclables de manière exhaustive et coordonnée.
(conclusion 5)



... de mettre en œuvre le Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne.
(conclusion 6)



... d'adopter des mesures ciblées en matière de transports individuels motorisés et en faveur du transport lié à l'activité économique.
(conclusion 7)



Quelles sont les prochaines étapes ?

- La participation publique au sujet de l'étude de mobilité globale se déroulera par voie électronique du 25 février au 25 avril 2025.
- Le sondage, le rapport final ainsi que cette présentation de synthèse peuvent être consultés sur www.espace-bbn.ch/participation.
- Une fois la participation publique achevée, les représentantes et représentants des autorités d'EBBN formuleront d'ici à la mi-septembre 2025 des recommandations d'action à l'intention des organes politiques et clôtureront les travaux d'EBBN.

La région Bienne Ouest saisit sa chance !



Merci de votre attention !

Transitec Ingénieurs-Conseils SA

Christian Hänggi (christian.haenggi@transitec.net)

Camille Girod

Alain Azzi

Irina Straubhaar

Albane Descombes

Stéphanie Noverraz

INTERFACE Politikstudien Forschung Beratung AG

Tobias Arnold (arnold@interface-pol.ch)

Jonas Gubser

Ueli Haefeli

Traduction

Canton de Berne



TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

Thunstrasse 9 · 3005 BERNE

Tél. +41 (0) 31 381 69 12

bern@transitec.net · www.transitec.net

I N T E R F A C E

Schafft Wissen | Au service du savoir

