

## Communiqué aux médias du 24.02.2025

### *La participation à l'étude de mobilité globale Biel/Bienne ouest débute*

Quelles pistes suivre au lendemain de l'abandon du projet de contournement autoroutier de Bienne par l'A5 (Branche Ouest) ? L'étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest qui vient d'être publiée apporte des réponses fondées à cette question. L'un de ses objectifs était de déterminer si l'évolution future de la mobilité régionale nécessite de construire de nouveaux tunnels de contournement. Elle visait également à apprécier dans quelle mesure des solutions alternatives pourraient contribuer à un système de transport viable et durable. Dans le cadre d'une consultation publique qui se déroulera jusqu'au 25 avril 2025, la population est maintenant invitée à évaluer en ligne les conclusions de cette étude.

L'étude a été initiée à la suite de recommandations formulées par le groupe de dialogue « Branche Ouest Bienne ». S'il a été source d'incertitudes en matière d'urbanisme et de transport, l'abandon du projet de contournement de Bienne par l'A5 (Branche Ouest) a aussi fait émerger de nouvelles opportunités et perspectives. « Pour la région de Biel-Seeland, il est très important que le système de transport soit fonctionnel pour tout le monde. L'étude de mobilité globale Biel/Bienne Ouest fournit désormais une base technique solide pour améliorer la situation. La délégation des autorités a pris connaissance de l'étude technique et procédera à une évaluation politique après la consultation publique », résume Stefan Nobs, membre de la délégation des autorités d'EBBN et président de la commune de Lyss.

Résultat de ce travail, le rapport d'expertise complet est désormais disponible. Une procédure de participation publique donnera à la population, aux groupes d'intérêts, aux organes politiques et aux communes l'occasion de prendre position sur les conclusions de l'étude. Elle se déroulera par voie électronique du 25 février au 25 avril 2025.

#### **Une analyse technique sans parti pris politique**

« Nous avons suivi une démarche fondée sur des critères scientifiques », souligne Christian Hänggi, auteur en chef de l'étude (Transitec). Le rapport final repose sur les analyses techniques qui ont été réalisées et exclut toute considération politique. Ce n'est qu'une fois la participation publique achevée que les représentantes et représentants des autorités d'EBBN tireront les constats qui s'imposent sur le plan politique. D'ici à la mi-septembre 2025, sur la base des résultats d'autres travaux menés en parallèle par EBBN, des recommandations d'action seront formulées à l'intention des pouvoirs politiques.

L'étude de mobilité globale s'appuie sur les planifications et concepts communaux, régionaux et cantonaux contraignants pour les autorités, ainsi que sur la Vision d'avenir issue du processus de dialogue sur la branche ouest du contournement de Bienne par l'A5. À la lumière des données relatives au trafic fournies par le Modèle global des transports du canton de Berne (MGT BE), l'étude confirme des analyses antérieures selon lesquelles le trafic de transit dans le cœur d'agglomération élargi ne représente qu'environ neuf pour cent du trafic individuel motorisé (TIM : voitures, motos, camions). En tenant compte de tous les déplacements effectués en TIM, en TP, à pied et à vélo, la part du TIM dans le trafic de transit n'est plus que de cinq pour cent.

#### **Tunnels : un investissement disproportionné par rapport à l'efficacité attendue**

Mettre en place de nouveaux contournements routiers (tunnels destinés à combler la lacune du réseau routier national et tunnel de Port) permettrait effectivement de reporter une partie de ce trafic de transit. Étant donné la part marginale représentée par ce dernier, l'effet de réduction serait néanmoins insuffisant. Opter pour ces infrastructures aurait en outre un impact financier extrêmement lourd ainsi que des répercussions considérables sur l'environnement.

L'étude s'est donc intéressée de plus près à des solutions alternatives offrant un potentiel important pour la concrétisation des objectifs de mobilité, moyennant un coût nettement inférieur à celui des projets de tunnels.

#### **Les planifications actuelles ne suffisent pas**

Les différentes options envisageables ont été regroupées de manière à définir des axes directeurs. Ceux-ci ont ensuite été soumis à évaluation sur la base d'une grille d'objectifs intégrant huit objectifs de mobilité et six

critères de durabilité ciblés sur les dimensions économique, environnementale et sociale. La grille d'objectifs s'articule autour de concepts et planifications établis au niveau de la ville de Bienne, des communes alentours, de la région et du canton.

« Notre analyse révèle que l'état actuel de la planification ne suffira pas pour atteindre les objectifs visés », constate Christian Hänggi. La proposition qui a obtenu le meilleur score global consiste en un panel optimisé de mesures ciblant la mobilité piétonne et cycliste, les transports publics et les transports individuels motorisés. L'étude parvient à la conclusion que le trafic cycliste peut être encouragé, sur la base de la planification du réseau de voies cyclables existante, en créant de nouvelles liaisons pour les trajets quotidiens et ceux de loisir. La mobilité piétonne pourrait quant à elle gagner en attractivité et en sécurité grâce à l'aménagement de trottoirs continus et à l'élimination d'obstacles.

L'attractivité des transports publics pourrait être renforcée en créant de nouvelles liaisons directes, en augmentant les cadences (optimisation de l'horaire), en raccourcissant les temps de trajet et en améliorant la desserte des Champs-de-Boujean dans le cadre du « Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne ». La mise en œuvre de mesures ponctuelles au niveau des carrefours surchargés, comme la place Guido-Müller, permettrait de fluidifier le trafic. Enfin, la réduction et la gestion concertée des places de stationnement ainsi que le barrage au trafic de transit dans les quartiers appuieraient le report de trajets en voiture vers d'autres modes de déplacement comme le bus ou le vélo.

#### **La Vision d'avenir en tant que guide**

Selon l'étude, les mesures permettent de réduire la part des transports individuels motorisés. Le trafic serait ainsi plus fluide et plus sûr, assurant à la population une meilleure qualité de vie. Réduire les embouteillages et améliorer l'accessibilité des marchandises serait également dans l'intérêt des transports en lien avec l'activité économique et des pendulaires. « Cela correspond aux principes directeurs de la Vision d'avenir », soulignent les autrices et auteurs de l'étude.

L'organisation faîtière de projet Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) est chargée de poursuivre et de coordonner la mise en œuvre des recommandations formulées à l'issue du processus de dialogue. Elle doit avoir achevé ses travaux d'ici à septembre 2025. Les mesures proposées par ses soins seront ensuite traitées dans le cadre des canaux officiels ordinaires. EBBN est placée sous la conduite de la délégation des autorités des communes partenaires (Bienne, Nidau, Brügg, Ipsach et Port), du canton de Berne et de l'Association seeland.biel/bienne en tant qu'organe de pilotage politique. Le Forum EBBN répond à la volonté de garantir des échanges réguliers sur l'avancement des activités d'EBBN entre les représentantes et représentants des associations professionnelles et des groupes d'intérêts, d'une part, et les représentantes et représentants des autorités, d'autre part.

## Autres informations

La participation publique se déroulera par voie électronique du 25 février au 25 avril 2025. L'enquête, le rapport d'étude complet ainsi qu'une présentation de synthèse du rapport peuvent être consultés sur [www.espace-bbn.ch/fr/participation](http://www.espace-bbn.ch/fr/participation).



Une table ronde destinée à répondre aux questions des représentantes et représentants des médias sera organisée le 24 février, de 13h00 à 14h00, en présence des personnes ayant participé à l'élaboration de l'étude, via Teams.

---

## Microsoft Teams [Besoin d'assistance ?](#)

### [Rejoindre la réunion maintenant](#)

ID de réunion : 359, 927, 122, 51

Code de réunion : D7A3b6Qw

Pour plus d'informations, contacter :

Stefan Nobs, membre de la délégation des autorités et président de la commune de Lyss

Tél. : 032 387 03 11 | courriel : [stefan.nobs@lyss.ch](mailto:stefan.nobs@lyss.ch) ;

et

Hansjörg Ryser, Service de presse de l'Espace Biel/ Bienne.Nidau

Tél. : 076 431 12 02 | courriel : [admin@espace-bbn.ch](mailto:admin@espace-bbn.ch)