



Stadt Biel
Ville de Bienne

Plan sectoriel vélo

Ville de Bienne

Fiches de mesures



Bienne, le 4 mai 2023

Mandant

Ville de Bienne, Mairie
Département de l'urbanisme
Rue Centrale 49, 2501 Biel/Bienne
urbanisme@biel-bienne.ch

Mandataire

Transitec Ingénieurs-Conseils SA
A. Renard, J. Fleury, M. Lumineau
Aarberggasse 30, 3011 Berne
bern@transitec.net

Pilotage

Florence Schmoll, Département de l'urbanisme de la Ville de Bienne
Roger Racordon, Département des infrastructures de la Ville de Bienne

Direction de projet

Aurélie Dubuis, Département de l'urbanisme de la Ville de Bienne, Secteur de la mobilité

Accompagnement technique

Brenda Tuosto, Département des infrastructures, Secteur de la circulation
Gabriele Leonardi, Département des infrastructures, Secteur de la circulation
André Glauser, Département de la sécurité publique
Bernhard Gerber, association seeland.biel/bienne
André König, IC Infraconsult AG
Benoît Ziegler, mrs partner AG

Associations consultées

Pro Velo Bienne
Association transports et environnement (ATE)
Touring Club Suisse (TCS)

Le Plan sectoriel vélo de la Ville de Bienne se compose des éléments suivants :

- Rapport explicatif
- Plan du réseau cyclable de la Ville de Bienne
- **Fiches de mesures**

Le Plan sectoriel vélo de la Ville de Bienne constitue un plan directeur au sens de l'article 68 de la Loi cantonale sur les constructions (LC ; RSB 721.0)

Visa d'approbation

Information et participation de la population : **09.09.2020 – 06.11.2020**

Examen préalable : **15.11.2021**

Arrêté par le Conseil municipal le **14.09.2022**

Certifié exact :

Au nom du Conseil municipal

Le maire :

La chancelière municipale :

Erich Fehr

Barbara Labbé

Approuvé par l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT) le 04.05.2023

Eléments contraignants

Sont contraignants pour les autorités biennoises, les éléments suivants:

- les objectifs et la stratégie (rapport explicatif, chapitre 5) ;
- le réseau cyclable de la Ville de Bienne et sa typologie (rapport explicatif, chapitre 6 et plans) ;
- les fiches de mesures à l'exception des *horizons de réalisation ;
- le niveau de priorité des mesures traduit en 5 catégories : mesures immédiates, à court terme, à moyen terme, à long terme et franchissements stratégiques (rapport explicatif, chapitre 9 et fiches de mesures).

Elément non contraignant à titre indicatif

N'est pas contraignant pour les autorités (cf. chapitre 1.2 du rapport explicatif), l'élément marqué d'une étoile * suivant :

- * les horizons de réalisation (fiches de mesures).

Synthèse des fiches de mesures et état de coordination

N°	Nom de la mesure	Hiérarchie de réseau	Priorité	Etat de coordination
1	Rue d'Aarberg – Rue du Débarcadère	Réseau direct	À moyen terme	En cours
2	Rue de la Gabelle	Liaisons de maillage	À moyen terme	En cours
3	Quai du Bas – Rue d'Aarberg	Réseau confort	À moyen terme	En cours
4	Passage sous-voies gare de Bienne	Réseau direct et confort	À long terme	En cours
5	Liaison rue de la Gabelle / Robert Walser / Rue d'Aarberg	Réseau confort	Immédiate	En cours
6	Passerelle Morat	Réseau confort	Franchissement stratégique	En cours
7	Liaison rue de Morat / Rue Alfred-Aebi	Réseau confort	Franchissement stratégique	En cours
8	Passerelle Alfred-Aebi	Réseau confort	Franchissement stratégique	En cours
9	Rue de Morat (sud)	Réseau direct et confort	À moyen terme	En cours
10	Rue Alfred-Aebi	Réseau direct et confort	Immédiate	En cours
11	Rue de l'Hôpital / Rue Albrecht Haller	Liaison de maillage	À court terme	En cours
12	Quai du Bas	Réseau direct et confort	À court terme	En cours
13	Rue d'Aarberg (Place Urania)	Liaison de maillage	À moyen terme	En cours
14	Place de la Gare / Rue de la Gare / Rue Johann-Verresius	Réseau direct	À moyen terme	En cours
15	Rue Thomas Wyttenbach / Rue des Marchandises / Rue de l'Argent	Réseau direct et confort	À moyen terme	En cours
16	Rue de Morat (nord)	Réseau direct et confort	À moyen terme	En cours
17	Rue des Prés	Réseau direct	À court terme	En cours
18	Rue de Fribourg	Réseau confort (maillage)	Immédiate	En cours
19	Rue Centrale / Place de la Croix	Réseau direct	À moyen terme	En cours
20	Route de Brügg (nord)	Réseau direct	À moyen terme	En cours
21	Passage sous-voies ch. de la Forge / ch. du Champs-du-Moulin	Réseau confort	Franchissement stratégique	En cours
22	Route de Brügg (sud)	Réseau direct (et confort)	À court terme	En cours
23	Liaison rue de Port – route de Berne nord	Réseau direct et confort	À moyen terme	En cours
24	Rue du Canal / Rue Franche	Réseau direct (et confort)	À moyen terme	En cours
25	Rue Centrale (nord)	Réseau direct	À moyen terme	En cours
26	Rue du Collège	Réseau confort	Immédiate	En cours
27	Rue des Jardins	Réseau confort	À court terme	En cours
28	Rue Centrale (sud)	Réseau direct	À moyen terme	En cours
29	Liaison rue de Madretsch - Rue des Prés	Réseau confort	Franchissement stratégique	En cours
30	Cheminement le long de la Suze entre rue des Prés et rue Centrale	Réseau confort	À long terme	En cours
31	Rue de Madretsch	Réseau direct	À court terme	En cours
32	Rue de la Berne	Réseau confort	À court terme	En cours
33	Rue de Boujean / Rue Georg-Friedrich-Heilmann	Réseau direct	À court terme	En cours
34	Rue Général-Dufour	Liaison de maillage	À court terme	En cours
35	Rue du Marché-Neuf	Liaison de maillage	À moyen terme	En cours
36	Quai du Haut (ouest)	Réseau direct et confort	À court terme	Réglée
37	Quai du Haut (est)	Réseau direct et confort	À court terme	En cours
38	Rue de l'Eau / Rue Jakob-Stämpfli	Réseau direct	Immédiate	En cours

39	Rue du Faucon	Réseau direct et confort	À court terme	En cours
40	Passerelle Gare de marchandises	Réseau direct et confort	Franchissement stratégique	En cours
41	Rue de Mâche	Réseau direct	À court terme	En cours
42	Route de Soleure - Rue de Boujean	Réseau direct	À court terme	En cours
43	Rue du Châtelet	Réseau direct	À court terme	En cours
44	Rue du Moulin (nord)	Réseau direct	À moyen terme	En cours
45	Rue de Gottstatt	Liaison de maillage	À court terme	En cours
46	Rue du Moulin (sud)	Réseau direct et confort	À court terme	En cours
47	Rue de la Poste	Réseau direct	À court terme	En cours
48	Route d'Orpond (nord)	Réseau direct	À court terme	En cours
49	Chemin des Bergers (côté sud de la gare de Mâche)	Réseau confort	À moyen terme	En cours
50	Route d'Orpond (sud)	Réseau direct	À court terme	En cours
51	Chemin Geyisried	Réseau confort (maillage)	À court terme	En cours
52	Longue-Rue	Réseau confort	À court terme	En cours
53	Pont du Bois-Couchant	Réseau direct et confort	Franchissement stratégique	En cours
54	Nouvelle liaison Bois-Couchant – Rue Jakob – Longe-Rue	Réseau direct et confort	À long terme	En cours
55	Chemin du Long-Champs – Rue de la Poste	Réseau direct	À court terme	En cours
56	Passerelle Chemin Mettlen – Chemin du Long-Champs	Réseau confort	À court terme	En cours
57	Chemin le long du lac en parallèle de la route de Neuchâtel	Réseau confort	À long terme	En cours
58	Quartier Beaumont	Réseau confort (maillage)	À court terme	En cours
59	Chemin Neuf	Réseau confort	À court terme	Information préalable
60	Route d'Evilard	Réseau direct	À long terme	En cours
61	Chemin du Berghaus - Sonnalde	Liaison de maillage	À moyen terme	En cours
62	Rue Adam-Göuffi / Faubourg du Jura	Réseau direct	À moyen terme	En cours
63	Route de Reuchenette	Réseau direct	À long terme	En cours
64	Chemin Paul-Robert, débouché sur la route de Reuchenette	Réseau confort	À moyen terme	Information préalable
65	Rue Hermann-Lienhard	Réseau direct et confort	À court terme	En cours
66	Chemin de la Chênaie – Fuchsenried – Rue de l'Octroi	Réseau confort	À moyen terme	En cours
67	Route de Soleure	Réseau direct (et confort)	À court terme	En cours
68	Liaison entre le chemin du Longchamps et la route de Soleure	Réseau confort	À moyen terme	En cours
69	Rue de Zurich	Réseau direct et confort	À moyen terme	En cours
70	Passage sous autoroute des Champs-de-Boujean	Réseau direct et confort	À moyen terme	En cours
71	Chemin des Cordiers / Chemin Marie-Louise-Blösch	Réseau confort	À long terme	En cours
72	Liaison Ecluses Hauer – rue des via le Pré Wildermeth	Réseau confort	À long terme	En cours
73	Rue Bubenbergr	Liaison de maillage	À court terme	En cours
74	Cheminement le long des voies CFF entre le chemin Mettlen et la frontière communale	Réseau confort	À moyen terme	Information préalable
75	Réseau de maillage dans les Champs-de-Boujean			En cours
76	Analyse des carrefours			Réglée
77	Stationnement			Réglée
78	Signalisation principale pour vélos et vélos électrique			Réglée
79	Développement de l'offre de vélopartage			Réglée
80	Entretien de la voirie			Réglée
81	Gestion des chantiers			Réglée
82	Prévention contre le vol de vélos			Réglée
83	Monitoring des déplacements à vélos			Réglée
84	Information et communication			Réglée
85	Promotion et sensibilisation à l'usage du vélo			Réglée
86	Transport de marchandises à vélo – Logistique urbaine			

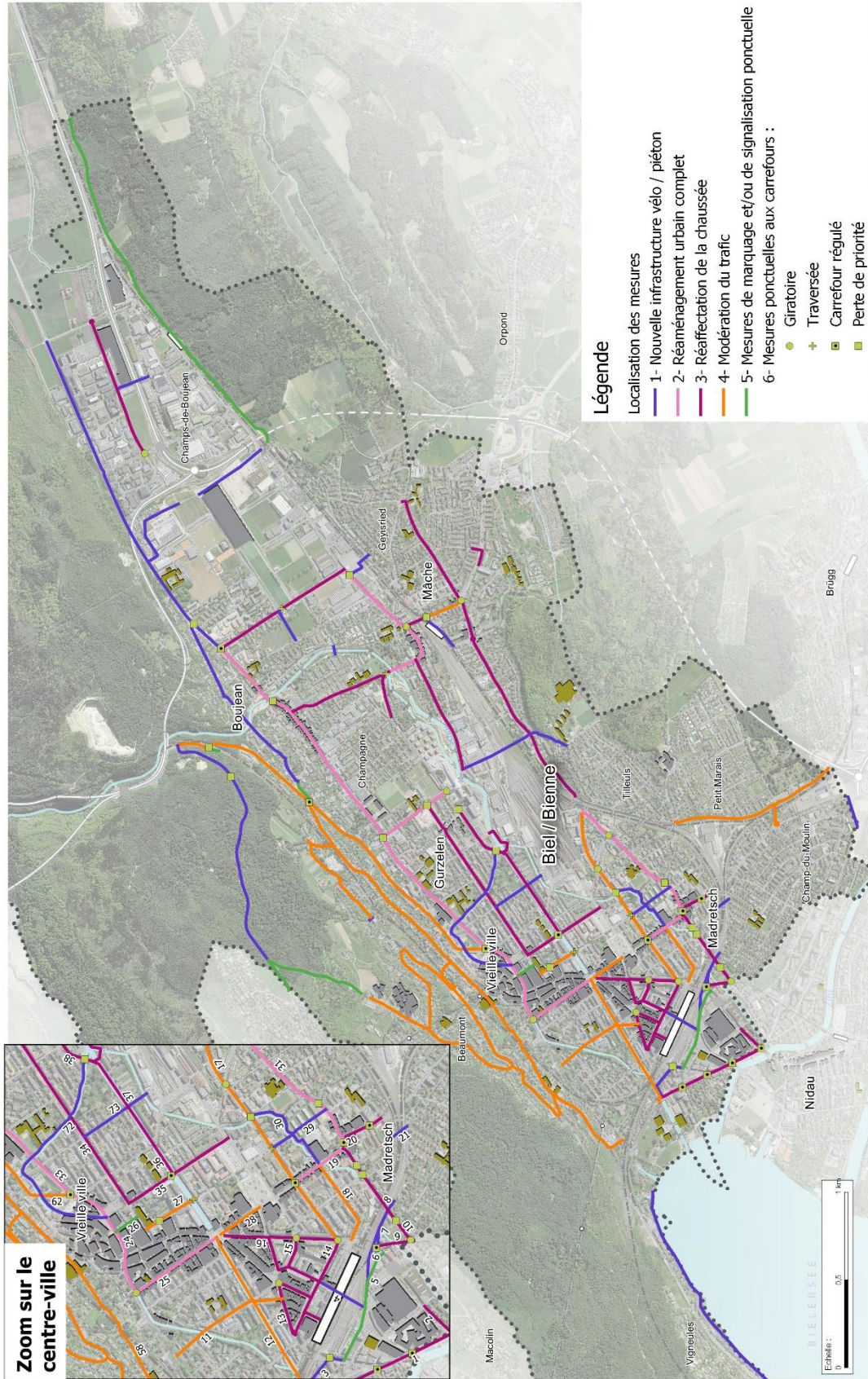
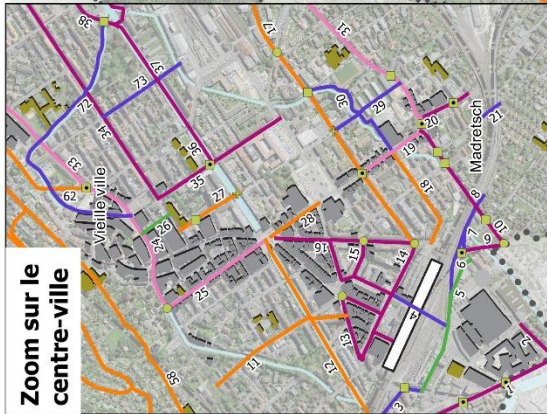
Aperçu des mesures

Nr.	Mesure	Page
1	Rue d'Aarberg - Rue du Débarcadère	13
2	Rue de la Gabelle	15
3	Quai du Bas - Rue d'Aarberg	17
4	Passage sous-voies gare de Bienne	19
5	Liaison rue de la Gabelle / Robert-Walser / rue d'Aarberg	21
6	Passerelle Morat	23
7	Liaison rue de Morat / rue Alfred-Aebi	25
8	Passerelle Alfred-Aebi	27
9	Rue de Morat (sud)	29
10	Rue Alfred-Aebi	31
11	Rue de l'Hôpital / Rue Albrecht-Haller	33
12	Quai du Bas	35
13	Rue d'Aarberg (Place Urania)	37
14	Place de la Gare / Rue de la Gare / Rue Johann-Verresius	39
15	Rue Thomas Wytttenbach / Rue des Marchandises / Rue de l'Argent	41
16	Rue de Morat (nord)	43
17	Rue des Prés	45
18	Rue de Fribourg	47
19	Rue Centrale / Place de la Croix	49
20	Route de Brügg (nord)	51
21	Passage sous-voies ch. de la Forge / ch. du Champ-du-Moulin	53
22	Route de Brügg (sud)	55
23	Liaison rue de Port - route de Berne nord	57
24	Rue du Canal / Rue Franche	59
25	Rue Centrale (nord)	61
26	Rue du Collège	63
27	Rue des Jardins	65
28	Rue Centrale (sud)	67
29	Liaison rue de Madretsch - Rue des Prés (prolongement rue des Jardins)	69
30	Cheminement le long de la Suze entre la rue des Prés et la rue Centrale	71
31	Rue de Madretsch	73
32	Rue de la Berme	75
33	Rue de Boujean / Rue Georg-Friedrich-Heilmann	77
34	Rue Général-Dufour	79
35	Rue du Marché-Neuf	81
36	Quai du Haut (ouest)	83
37	Quai du Haut (est)	85

38	Rue de l'Eau / Rue Jakob-Stämpfli	87
39	Rue du Faucon	89
40	Passerelle Gare de marchandises	91
41	Rue de Mâche	95
42	Route de Soleure - Rue de Boujean	97
43	Rue du Châtelet	99
44	Rue du Moulin (nord)	101
45	Rue de Gottstatt	103
46	Rue du Moulin (sud)	105
47	Rue de la Poste	107
48	Route d'Orpond (nord)	109
49	Chemin des Bergers (côté sud de la gare de Mâche)	111
50	Route d'Orpond (sud)	113
51	Chemin Geyisried	115
52	Longue-Rue	117
53	Pont du Bois-Couchant	119
54	Nouvelle liaison Bois-Couchant - Rue Jakob - Longue-Rue	121
55	Chemin du Long-Champ - Rue de la Poste	123
56	Passerelle Chemin Mettlen - Chemin du Long-Champ	125
57	Chemin le long du lac en parallèle de la route de Neuchâtel	127
58	Quartier Beaumont	129
59	Chemin Neuf	131
60	Route d'Evilard	133
61	Chemin du Berghaus - Sonnhalde	135
62	Rue Adam-Göuffi / Faubourg du Jura	137
63	Route de Reuchenette	139
64	Chemin Paul-Robert, débouché sur la route de Reuchenette	141
65	Rue Hermann-Lienhard	143
66	Chemin de la Chênaie - Fuchsenried - Rue de l'Octroi (passerelle Fuchsenried)	145
67	Route de Soleure	147
68	Liaison entre le chemin du Longchamp et la route de Soleure	149
69	Rue de Zurich	151
70	Passage sous autoroute des Champs-de-Boujean	153
71	Chemin des Cordiers / chemin Marie-Louise-Blösch	155
72	Liaison Ecluses Hauser-rue des Tanneurs via le Pré Wildermeth	157
73	Rue Bubenbergr	159
74	Cheminement le long des voies CFF entre le chemin Mettlen et la frontière communale	161

75	Réseau de maillage dans les Champs-de-Boujean	163
76	Analyse des carrefours	165
77	Stationnement	167
78	Signalisation principale pour vélos et vélos électriques	169
79	Développement de l'offre de vélopartage	171
80	Entretien de la voirie	173
81	Gestion des chantiers	175
82	Prévention contre le vol de vélos	177
83	Monitoring des déplacements à vélos	179
84	Information et communication	181
85	Promotion et sensibilisation à l'usage du vélo	183
86	Transport de marchandises à vélo – Logistique urbaine	185

Localisation et typologie des mesures



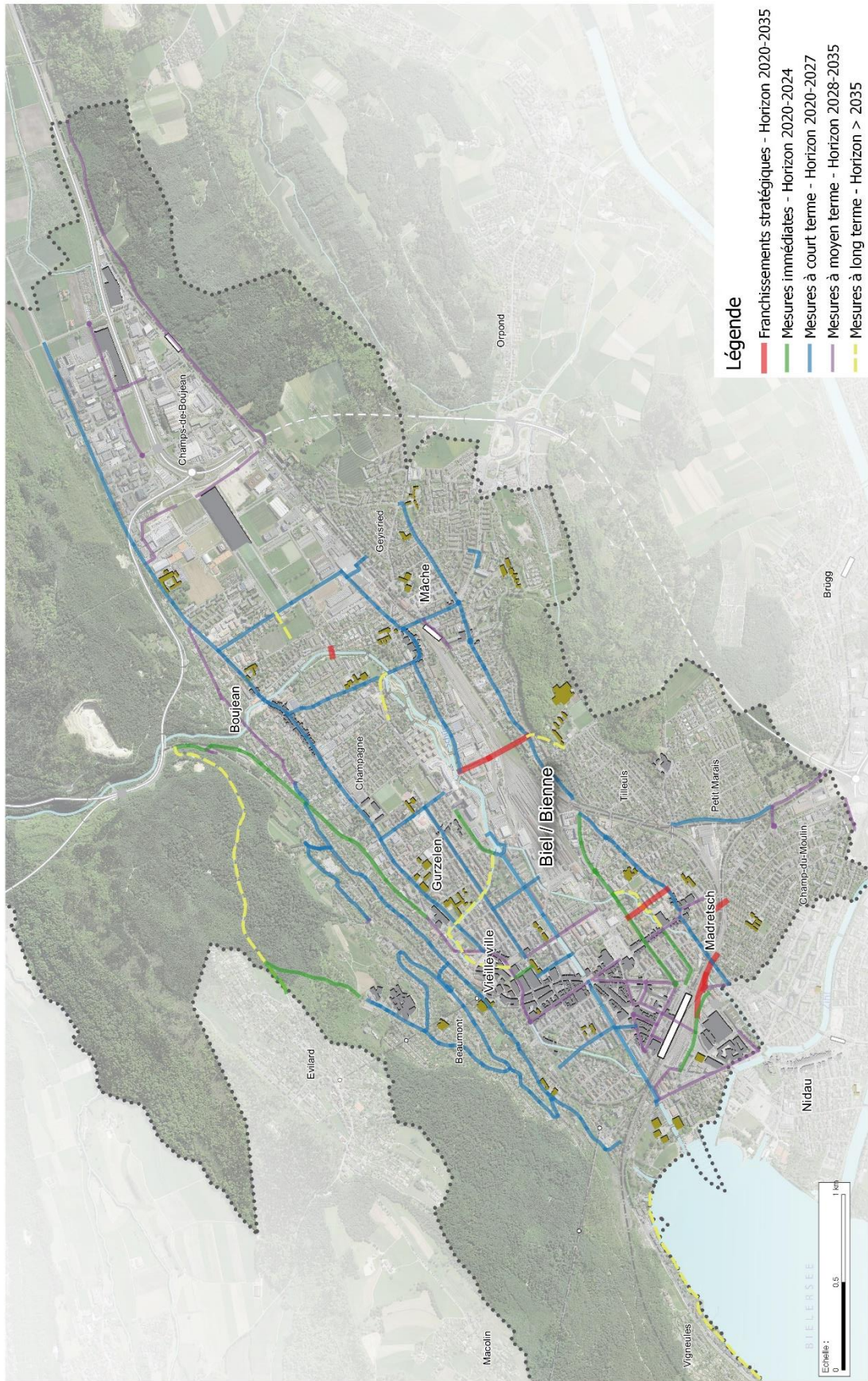
Légende

Localisation des mesures

- 1- Nouvelle infrastructure vélo / piéton
- 2- Réaménagement urbain complet
- 3- Réaffectation de la chaussée
- 4- Modération du trafic
- 5- Mesures de marquage et/ou de signalisation ponctuelle
- 6- Mesures ponctuelles aux carrefours :

- Giratoire
- + Traversée
- Carrefour régulé
- Perte de priorité

Priorisation des mesures



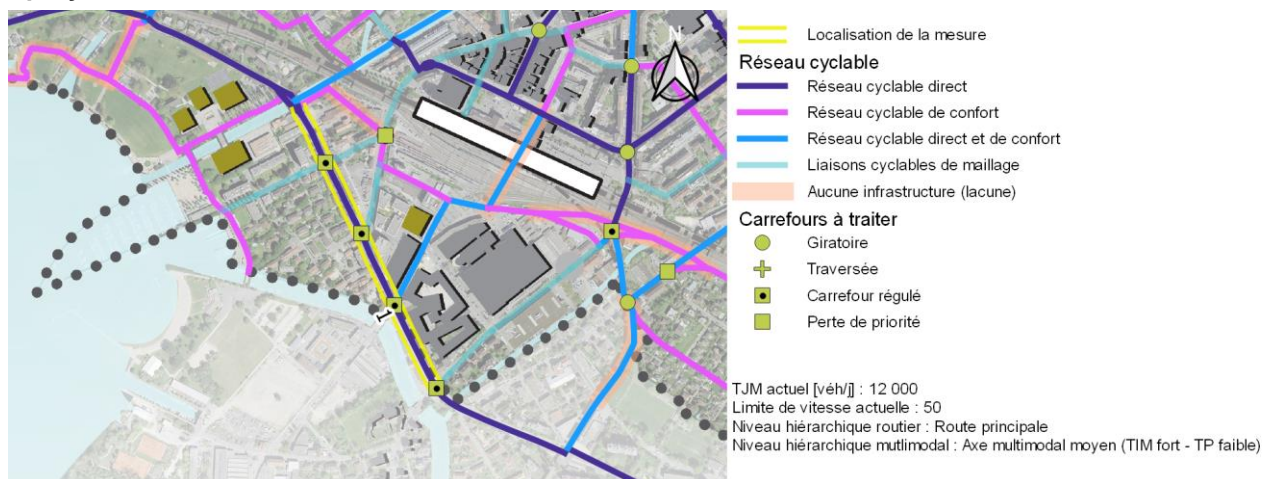
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne ; Commune de Nidau
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures ; Commune de Nidau, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB) ; Canton de Berne, Arrondissement d'ingénieur en chef III

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Il s'agit d'une liaison cyclable directe très importante au niveau régional. Plusieurs liaisons cyclables perpendiculaires entre les communes de Bienne et Nidau franchissent cet axe :

- liaison de confort et potentiel itinéraire « axe fort vélo » (dont le tracé sera déterminé selon l'étude de corridor à venir du Canton de Berne) via la rue du Docteur Schneider - Rue Chipot - Place Robert Walser (côté gare sud) ;
- liaisons de maillage entre la rue des Bains, la rue d'Aarberg et le chemin de la Gabelle.

Actuellement, les aménagements cyclables en section sont quasiment inexistantes, alors que les charges de trafic sont importantes et les voies de présélection multiples. Plusieurs carrefours régulés se situent le long de cet axe, dont certains sont très structurants et composés d'infrastructures cyclables souvent lacunaires, tels que :

- carrefour régulé entre la rue du Débarcadère et la rue des Bains : sas vélo manquants ;
- carrefour régulé entre la rue du Débarcadère et la rue d'Aarberg : inconfortable pour les vélos au vu des dimensions et sas vélo manquants ;
- carrefour régulé entre la rue d'Aarberg et la rue Dr. Schneider (en partie sur la commune de Nidau) : sas vélo manquants sur la rue d'Aarberg ;
- carrefour régulé sur la place Guido-Müller (commune de Nidau) : inconfortable pour les vélos au vu des dimensions du carrefour et des multiples voies de présélection sans voies et/ou sas vélo systématiques et avec un accès difficile.

Différents aménagements ont été proposés dans la « Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd » (Büro Dudler, Dez. 2018).

Situation initiale



Objectifs

(3) Rue d'Aarberg / rue du Débarcadère :

étudier les marges de manœuvre en termes de régulation du trafic (étude de régulation en cours) pour créer des aménagements cyclables de manière à assurer la sécurité des cyclistes tant au niveau des déplacements le long de l'axe que pour les traversées.

Exemples de solutions à étudier pour les carrefours :

- **(6) Carrefour régulé rue du Débarcadère / rue des Bains :**
aménager des sas vélos sur chaque branche et sécuriser leur accès en particulier pour les tourner-à-gauche (sas spécifique, régulation des feux adaptée pour les cycles, tourner-à-gauche indirect avec régulation).
- **(6) Carrefour régulé rue du Débarcadère / rue d'Aarberg :**
aménager un sas vélo sur la rue d'Aarberg (nord) et sécuriser le tourner-à-gauche depuis la rue du Débarcadère (régulation spécifique des feux, sas vélo).
- **(6) Carrefour régulé rue du Dr. Schneider :**
aménager des sas vélos sur la rue d'Aarberg et sécuriser le carrefour à l'aide de la régulation des feux et une phase vélo spécifique (déjà existante avec la rue Marcelin-Chipot).
- **(6) Carrefour régulé de la place Guido-Müller :**
aménager des sas vélo là où ils manquent et réaliser un marquage spécifique pour sécuriser l'accès à ces sas.

Opportunité et utilité

Cet axe s'inscrit dans la problématique plus large de l'incertitude actuelle quant au tracé et/ou à la concrétisation de la branche ouest de l'A5. Il n'est néanmoins pas envisageable d'attendre son ouverture pour améliorer la situation des vélos sur cet axe. Les charges de trafic très importantes et la régulation coordonnée sur l'axe rendent toutes les modifications pour le trafic cycliste complexes.

Une coordination est nécessaire avec la commune de Nidau, notamment pour le carrefour de la rue du Docteur Schneider (pénétrante dans Nidau et en lien avec le projet AGGLOlac) et la place Guido-Müller. Mesure également actée par la commune de Nidau dans son étude Gesamtverkehrskonzept Nidau de 2020 en cours d'élaboration.

Interdépendance

- Interdépendance avec les travaux coordonnés au sein de l'organisation de projet Espace Biel/Bienne.Nidau
- Projet d'agglomération de 4e génération, mesure de réaménagement de la Place Jean-Jacques Rousseau
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, propositions portant sur la Veloroute West (6-8) et Mitte (28) (Büro Dudler, Dezember 2018)
- Gesamtverkehrskonzept Nidau

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Etudes d'optimisation de la régulation en cours (bureau VRAG).

Plans d'avant-projet de la « Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd » (mesures 6-8 et 28 notamment)

Démarche

- 1) Finalisation de l'optimisation de la régulation
- 2) étude de détail de mise en œuvre

Compétences techniques requises

- ingénieur en régulation
 - programmeur
 - ingénieur civil
-

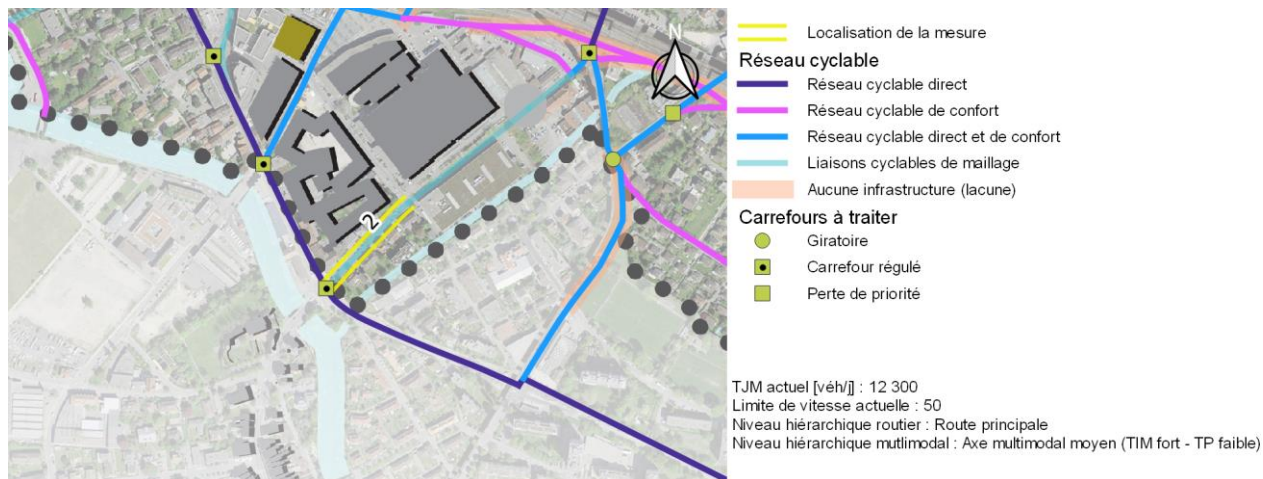
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Aare Seeland mobil AG (asm) ; Commune de Nidau

Priorité Mesure à moyen terme | **Type de mesure** 3) Réaffectation de la chaussée
***Horizon de réalisation** 2028 – 2035

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le tronçon est un axe important du réseau routier, puisqu'il est la principale liaison entre la commune de Nidau et le centre de Bienne.

Il est composé d'une bande cyclable trop étroite seulement en direction du sud. Les charges de trafic sur cet axe sont importantes. En cas de réaménagement, les arbres doivent être dans tous les cas conservés.

Situation initiale



Objectif

(3) Rue de la Gabelle :

aménager une infrastructure cyclable sur le tronçon manquant dans le sens sud -> nord pour sécuriser les déplacements des cycles.

Opportunité et utilité

Il n'est pas possible de faire une mesure de marquage simple à l'endroit où la bande cyclable est manquante par manque de place. Il est donc nécessaire d'envisager un réaménagement qui tienne compte des trottoirs et des allées d'arbres. Cette mesure permettra d'améliorer la sécurité des cycles sur cet axe important de maillage entre Nidau et le centre de Bienne.

Interdépendance

- Au besoin, coordonner cette mesure avec la Commune de Nidau et les mesures prises dans le cadre du Gesamtverkehrskonzept Nidau en cours d'élaboration

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude préliminaire, visant à la définition de l'aménagement et de l'exploitation du tronçon : 1 an et demi
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- architecture paysagère
- génie civil
- environnement

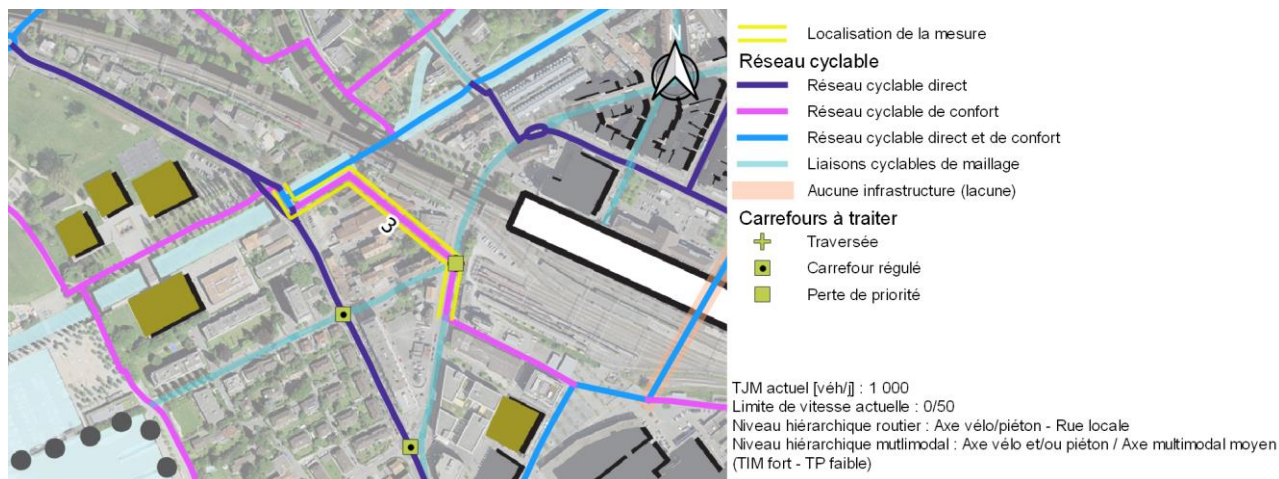
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le tronçon est situé au niveau de la liaison au sud des voies CFF entre la gare de Bienne et le lac. Il s'agit d'une lacune du réseau de confort. La mesure répond à la nécessité de créer une nouvelle liaison à travers le quartier entre le quai du bas et la rue d'Aarberg, ainsi que d'améliorer le franchissement de la rue d'Aarberg.

La traversée actuelle de la rue d'Aarberg entre la place Robert-Walser et la rue des Bains est complexe, peu lisible, les aménagements sont minimums et l'insertion sur l'axe avant de traverser est compliquée pour les usagers.

Situation initiale



Objectifs

(1) Quai du Bas - rue d'Aarberg :

axe vélo / piéton à créer dans le cadre du réaménagement du quartier. Le tracé, les dimensions et le système d'exploitation sont à définir dans le cadre du plan de quartier.

(6) Traversée de la rue d'Aarberg au niveau du carrefour rue des Bains - rue d'Aarberg :

à court terme, étudier la possibilité de rendre l'insertion des cycles depuis la rue d'Aarberg vers la place Walser plus visible par des mesures de marquage. A long terme, étudier la possibilité d'insérer un aménagement cyclable dans le cadre d'un projet plus large de réaménagement de l'espace public dans ce secteur.

Autres mesures envisagées

(6) Traversée de la rue d'Aarberg au niveau du carrefour rue des Bains rue d'Aarberg :

à court-moyen terme, les mesures possibles pour faciliter la traversée des vélos consistent à réaménager la traversée de manière plus cyclo-conforme (p.ex. largeurs des voies réduites, marquage (rouge) de la traversée, tourner-à-gauche indirect sur la rue d'Aarberg vers la rue des Bains, tourner-à-gauche indirect après l'arrêt de bus vers la gare).

Opportunité et utilité

La traversée facilitée de la rue d'Aarberg et la nouvelle liaison à travers le quartier doivent permettre d'assurer la continuité de la liaison de confort au sud des voies CFF entre la place Robert-Walser et les rives du lac.

Cette nouvelle liaison doit être réalisée dans le cadre de la requalification prévue du quartier.

Interdépendance

- Requalification / développement du quartier
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Standort Nr. 9 (Büro Dudler, Dezember 2018)
- Mesure 5, Liaison rue de la Gabelle / Robert-Walser / rue d'Aarberg
- Projet d'agglomération de 4e génération, mesure de réaménagement de la Place Jean-Jacques Rousseau
- Mandats d'étude parallèles en cours pour la valorisation des espaces publics des quais de la Suze

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Intention

Démarche

Études liées à la requalification du quartier :

- 1) étude d'opportunité, concours d'idées sur le quartier : 4 ans
- 2) plan de quartier : 3 ans
- 3) projet de construction : 2 ans
- 4) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 5) réalisation

En parallèle, étude des mesures possibles à court terme sur le carrefour rue des Bains - rue d'Aarberg

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil / staticien
- planification urbaine / architecte-paysagiste

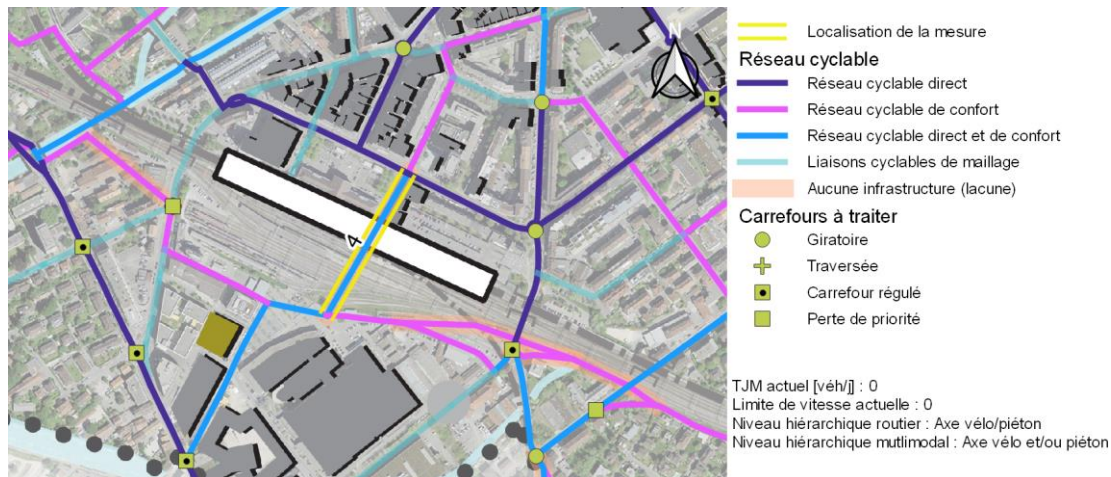
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; CFF
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure à long terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
*Horizon de réalisation	< 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La traversée de la gare de Bienne représente une lacune dans le réseau confort du trafic cycliste, car le passage sous-voie existant est déjà surchargé et non adapté aux cycles.

À l'ouest, le passage sous-voies de la Poste en cours de réalisation permettra de délester le passage existant, mais est inadapté pour le transit vélo.

Les autres liaisons existantes se situent à l'est (passage sous-voies de la rue d'Aarberg) et à l'ouest (passage sous-voies de la rue de Morat). Elles engendrent, cependant, des détours pour les cyclistes et sont inadaptées comme réseau de confort.

Les points d'accroche de ce nouveau passage sous-voies sont encore à préciser, en particulier du côté sud de la gare.

Situation initiale



Objectif

(1) Passage sous voies gare de Bienne :

réer un passage sous les voies CFF réservé aux modes doux avec idéalement une séparation des flux piétons et cyclables. La largeur de la voie dédiée aux cycles doit être suffisante pour permettre le croisement et le dépassement et répondre aux standards en vigueur. L'accès nord se fera par une rampe (pente <10 % avec idéalement des ascenseurs en complément pour les piétons), l'accès sud sera à niveau.

Opportunité et utilité

Ce passage sous-voies permet d'offrir une liaison rapide et de confort entre le sud et le nord de la gare, inexistante à ce jour. Il constitue en ce sens un élément déterminant pour la liaison rapide et de confort entre le centre-ville et Nidau via la rue du Dr. Schneider. Il permet, par ailleurs, de relier les quartiers des deux côtés de la gare, notamment le centre-ville au nord et le futur campus de Bienne au sud de la gare.

Interdépendance

- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.3 (ARE-Code 0371.3.022)
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du Canton de Berne, mesure 57
- Concept d'affectation du secteur Gare
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Massnahme Nr. 11 (Büro Dudler, Dezember 2018)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe, première étude de faisabilité par les CFF en collaboration avec la Ville de Bienne en 2020

Démarche

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 2 ans
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

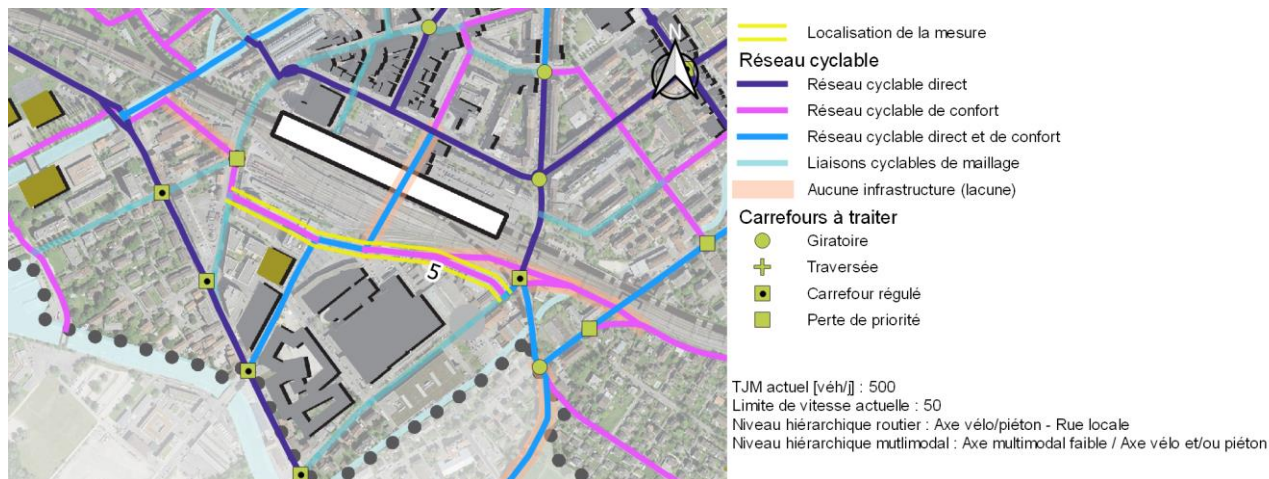
- planification des transports
- urbanisme
- génie ferroviaire
- génie civil / staticien
- planification urbaine / architecte-paysagiste

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne ; Aare Seeland mobil AG (asm)
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques)

Priorité	Mesure immédiate	Type de mesure	5) Mesures de marquage et/ou de signalisation ponctuelle
*Horizon de réalisation	2020 – 2024		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La liaison est signalée avec une interdiction au trafic motorisé (signal 2.14) et une impasse (signal 4.09), alors qu'elle peut très bien être empruntée par les cycles.

Situation initiale

Objectif

(5) Liaison rue de la Gabelle / Robert-Walser / rue d'Aarberg :

à court terme, remplacer le signal « impasse » (4.09) par un signal « impasse avec exceptions pour vélos/piétons » (4.09.1) et rendre attentif les autres usagers à la présence de cycles sur l'axe au moyen d'un marquage au sol (pictogrammes).
A long terme, garantir la liaison cyclable entre la place Robert-Walser et la rue d'Aarberg.

Opportunité et utilité

Cette mesure permettra de clarifier la situation pour les cycles sur cet itinéraire de confort au sud des voies.

Interdépendance

- Mesure 3, Quai du Bas – Rue d'Aarberg
- Concept d'affectation du secteur Gare

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

Démarches administratives visant à changer le signal : 1 an

Compétences techniques requises

- planification urbaine / architecte-paysagiste
 - préservation des sites et des monuments
-

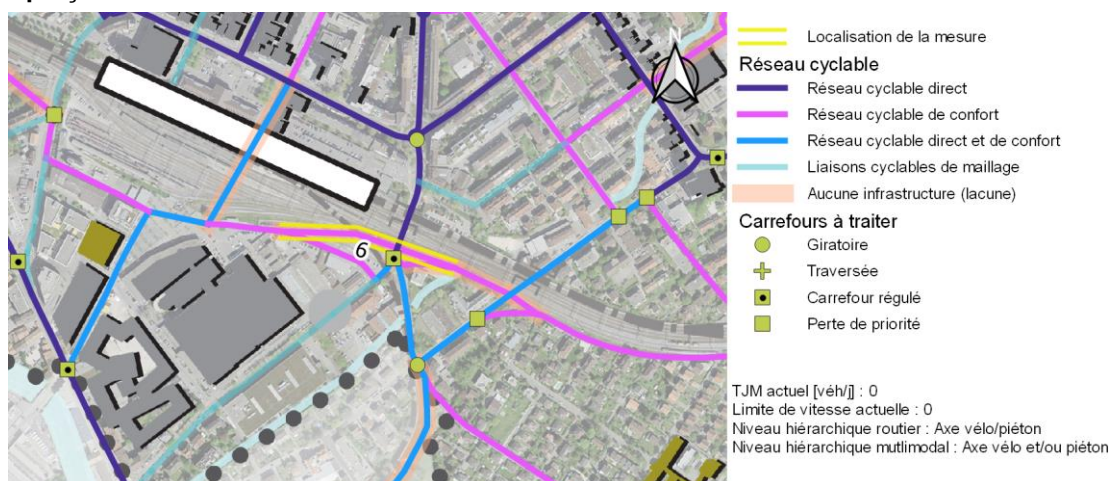
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; CFF ; Aare Seeland mobil AG (asm) ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures ; Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques)

Priorité franchissement stratégique | **Type de mesure** 1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
***Horizon de réalisation** 2020 – 2035

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La passerelle fait partie d'une liaison de confort d'est en ouest importante au sud des voies CFF. Actuellement, le réseau cyclable n'est pas continu dans ce secteur, un détour est nécessaire pour parcourir la liaison d'est en ouest. Des différences topographiques sont à prendre en compte pour l'insertion du projet entre les voies CFF, les axes routiers et les bâtiments. Le point d'accroche de la passerelle à l'ouest est dépendant des développements de l'infrastructure ferroviaire. Des parcelles CFF et privées sont touchées par le projet de passerelle.

Situation initiale



Objectif

(1) Passerelle sud des voies CFF, Morat :

Créer un cheminement réservé aux modes doux avec idéalement une séparation des flux piétons et cyclables. La largeur de la voie dédiée aux cycles doit être suffisante pour permettre le croisement et le dépassement et répondre aux standards en vigueur. L'accès se fera par des rampes dont la pente doit être inférieure à 10 % et conforme aux standards en vigueur. Dans l'idéal, le projet devrait inclure en complément un escalier d'accès pour les piétons.

Opportunité et utilité

Cette liaison comble une lacune importante du réseau vélo dans la ville et permet de faciliter les déplacements dans le secteur de la gare, en évitant notamment le carrefour rue de la Gabelle - rue de Morat. Elle offre, en outre, de nouvelles possibilités de déplacement rapides et confortables à vélo, d'une part avec un cheminement continu et à niveau au sud des voies permettant une liaison sûre depuis les rives du lac ou Nidau, via la gare de Bienne et jusqu'à Brügg. D'autre part, mis en relation avec le passage sous-voies de la rue de la Forge, cette liaison offre également une liaison sécurisée entre Nidau jusqu'au Champs-de-Boujean.

Interdépendance

- Mesures 7 (liaison Morat - A.-Aebi) et 8 (passerelle A.-Aebi)
- Mesure 21, Passage sous-voies ch. de la Forge / ch. du Champ-du-Moulin
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Massnahme Nr. 32 (Büro Dudler, Dezember 2018)
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.5
- Interdépendance avec les travaux coordonnés au sein de l'organisation de projet Espace Biel/Bienne.Nidau
- Concept d'affectation du secteur Gare

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 2 ans
- 2) sécurisation des terrains et accord des propriétaires : 2 ans
- 3) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 4) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 5) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil / staticien
- environnement
- planification urbaine / architecte-paysagiste

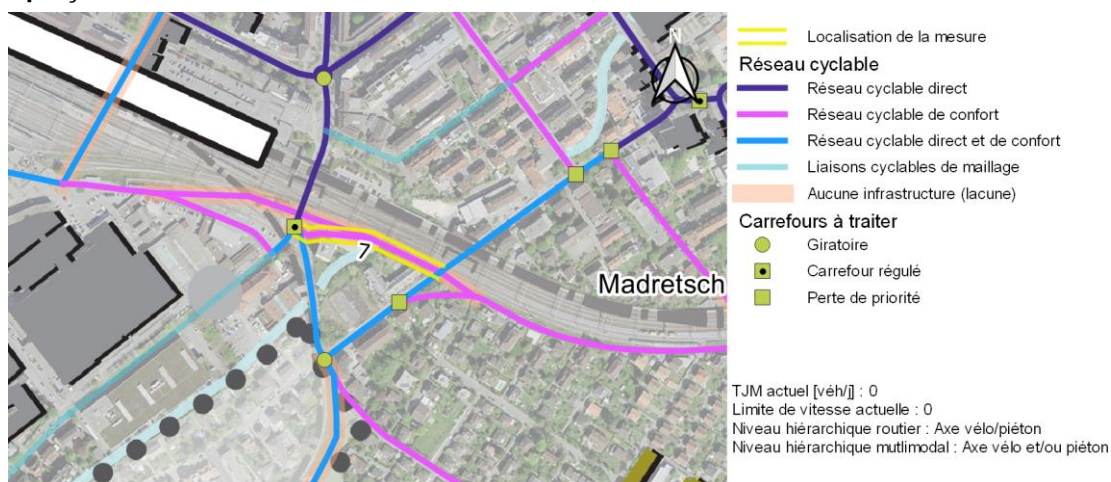
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; CFF ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Département de la sécurité publique ; CFF ; Aare Seeland mobil AG (asm); Syndicat d'aménagement des eaux de la Suze ; Office des immeubles et des constructions (OIC) ; Office des ponts et chaussées (OPC), Arrondissement d'ingénieur en chef III, Aménagement des eaux ; Inspection de la pêche du canton de Berne ; Office de l'agriculture et de la nature (OAN), Promotion de la nature

Priorité	franchissement stratégique	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
*Horizon de réalisation	2020 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La liaison entre la rue de Morat et la rue Alfred-Aebi fait partie d'une liaison de confort d'est en ouest importante au sud des voies CFF. Actuellement, le réseau cyclable n'est pas continu dans ce secteur, un détour est nécessaire pour parcourir la liaison d'est en ouest.

Des différences topographiques sont à prendre en compte pour l'insertion du projet entre les voies CFF, les axes routiers et les bâtiments.

Des parcelles CFF et privées sont touchées par le projet.

Situation initiale



Objectif

(1) Liaison rue de Morat / rue Alfred-Aebi :

créer un cheminement réservé aux modes doux avec idéalement une séparation des flux piétons et cyclables. La largeur de la voie dédiée aux cycles devrait être suffisante pour permettre le croisement et le dépassement et répondre aux standards en vigueur.

L'accès se fera par des rampes dont la pente doit être inférieure à 10 % et conforme aux standards en vigueur. Dans l'idéal, le projet devrait inclure en complément un escalier d'accès pour les piétons.

Opportunité et utilité

Cette liaison comble une lacune importante du réseau vélo dans la ville et permet de faciliter les déplacements dans le secteur de la gare. Elle offre, en outre, de nouvelles possibilités de déplacement rapides et confortables à vélo, d'une part avec un cheminement continu et à niveau au sud des voies permettant une liaison sûre depuis les rives du lac ou Nidau, via la gare de Bienne et jusqu'à Brügg. D'autre part, mis en relation avec le passage sous-voies de la rue de la Forge, cette liaison offre également une liaison sécurisée entre Nidau jusqu'au Champs-de-Boujean.

Interdépendance

- Mesures 6 (passerelle Morat) et 8 (passerelle A.-Aebi)
- Mesure 21, Passage sous-voies ch. de la Forge / ch. du Champ-du-Moulin
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Massnahme Nr. 32 (Büro Dudler, Dezember 2018)
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.5
- Interdépendance avec les travaux coordonnés au sein de l'organisation de projet Espace Biel/Bienne.Nidau
- Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze / Gewässerrichtplan (GRP Schüss)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 2 ans
- 2) sécurisation des terrains et accord des propriétaires : 2 ans
- 3) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 4) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 5) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil / staticien
- environnement
- architecte-paysagiste

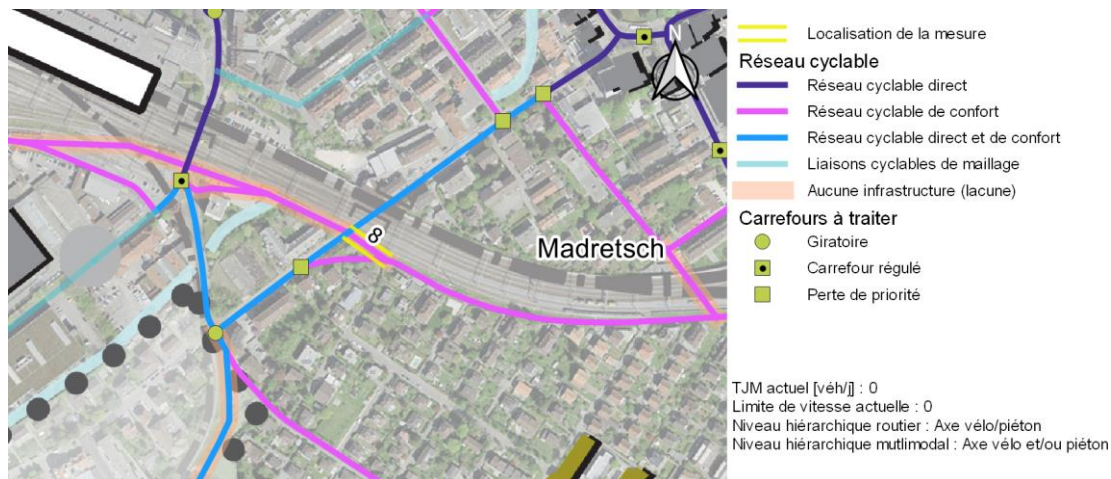
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; CFF ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures

Priorité franchissement stratégique | **Type de mesure** 1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
***Horizon de réalisation** 2020 – 2035

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La passerelle fait partie d'une liaison de confort d'est en ouest importante au sud des voies CFF. Actuellement, le réseau cyclable n'est pas continu dans ce secteur, un détour est nécessaire pour parcourir la liaison d'est en ouest. Des différences topographiques sont à prendre en compte pour l'insertion du projet entre les voies CFF, les axes routiers et les bâtiments. Le point d'accroche de la passerelle est relativement fixe à l'est sur le chemin du Champ-du-Moulin. Des parcelles CFF et privées sont touchées par le projet de passerelle.

Situation initiale



Objectif

(1) Passerelle sud des voies CFF, Alfred-Aebi :

créer un cheminement réservé aux modes doux avec idéalement une séparation des flux piétons et cyclables. La largeur de la voie dédiée aux cycles doit être suffisante pour permettre le croisement et le dépassement et répondre aux standards en vigueur. L'accès se fera par des rampes dont la pente doit être inférieure à 10 % et conforme aux standards en vigueur. Dans l'idéal, le projet devrait inclure en complément un escalier d'accès pour les piétons.

Opportunité et utilité

Cette liaison comble une lacune importante du réseau vélo dans la ville et permet de faciliter les déplacements dans le secteur de la gare. Elle offre, en outre, de nouvelles possibilités de déplacement rapides et confortables à vélo, d'une part avec un cheminement continu et à niveau au sud des voies permettant une liaison sûre depuis les rives du lac ou Nidau, via la gare de Bienne et jusqu'à Brügg. D'autre part, mis en relation avec le passage sous-voies de la rue de la Forge, cette liaison offre également une liaison sécurisée entre Nidau jusqu'au Champs-de-Boujean.

Interdépendance

- Mesures 6 (passerelle Morat) et 7 (liaison Morat - A.-Aebi)
- Mesure 21, Passage sous-voies ch. de la Forge / ch. du Champ-du-Moulin
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, Massnahme Nr. 32 (Büro Dudler, Dezember 2018)
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.5
- Interdépendance avec les travaux coordonnés au sein de l'organisation de projet Espace Biel/Bienne.Nidau

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 2 ans
- 2) sécurisation des terrains et accord des propriétaires : 2 ans
- 3) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 4) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 5) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil / staticien
- environnement
- architecte-paysagiste

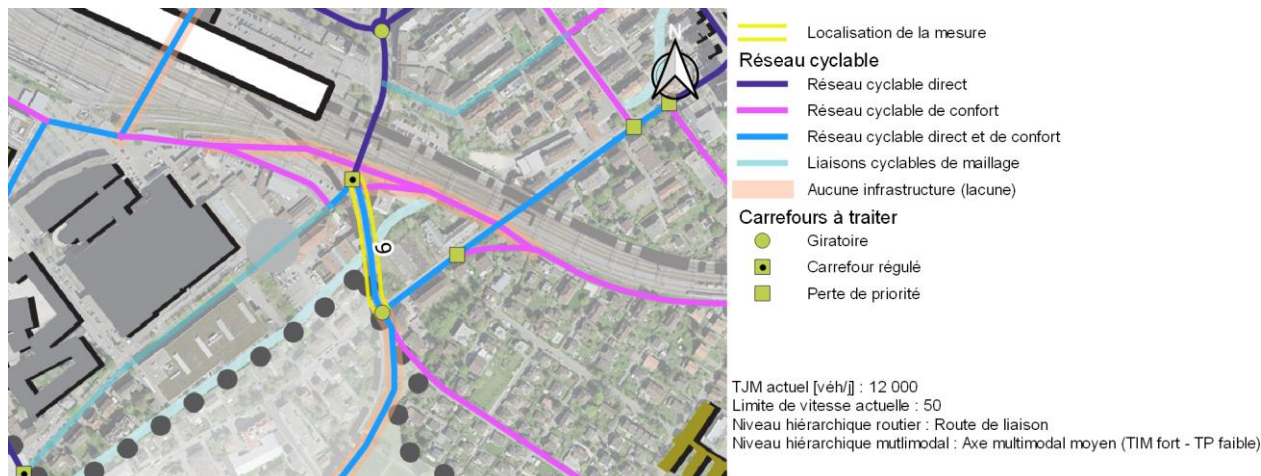
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm); Commune de Nidau

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La rue de Morat est étroite, fortement fréquentée et empruntée par plusieurs lignes de bus et une ligne de train. Des aménagements cyclables existent principalement sur la partie sud de l'axe. Par ailleurs, c'est une voie d'accès importante au sud de la gare de Bienne et à la place Robert-Walser. Les mouvements tournants de la rue de Morat/rue de la Gabelle vers la place Robert-Walser sont d'un point de vue sécuritaire jugés insatisfaisants. L'axe est, en outre, identifié comme une lacune du réseau dans le Plan sectoriel vélo cantonal.

Carrefour régulé rue de la Gabelle/rue de Morat : il s'agit, selon les statistiques cantonales, d'un point noir vélo. Le carrefour s'étend sur une grande surface. Il est constitué de grands îlots et des voies de circulation avec des courbures faibles ce qui facilite des vitesses élevées. Des aménagements cyclables existent (sas vélo, tourner-à-gauche direct) mais ne parviennent pas à combler le déficit structurel d'aménagement du carrefour. Il est également traversé par la ligne de train Aare Seeland mobil AG Bienne - Ins, ce qui rend la présence d'une régulation obligatoire et toute modification compliquée.

Situation initiale



Objectifs

(3) Rue de Morat :

à court terme, sécuriser les mouvements des cyclistes et piétons, notamment en lien avec les rails de train (roues prises dans les rails) et à long terme, revoir l'affectation de l'espace à l'intérieur du domaine public avec une vision globale d'axe et une réflexion pour la voie ferrée. Envisager peut-être une mesure de diminution des vitesses.

(6) Carrefour Gabelle / Morat :

sécuriser les traversées piétonnes et cyclables en réaménageant le carrefour pour le rendre si possible plus compact. Prendre en compte les contraintes liées à la voie ferrée.

Opportunité et utilité

La mesure permettra de sécuriser ce tronçon et carrefour pour les cycles, ce qui est indispensable pour assurer la continuité de l'itinéraire cyclable direct et de confort via la Keltenstrasse - ligne Aare Seeland mobil AG entre Nidau et la gare de Bienne (mesure traitée également dans le cadre de la planification cyclable régionale, ainsi que dans le plan directeur Gesamtverkehrskonzept Nidau en cours d'élaboration).

Interdépendance

- Mesure 10 (rue Alfred-Aebi)
- Plan sectoriel vélo cantonal, Mesure 58 (aménagement le long de la ligne Aare Seeland mobil AG)
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du Canton de Berne, mesure 42
- Mesure du Gesamtverkehrskonzept Nidau en cours d'élaboration
- Planification cyclable régionale, aménagement de la liaison cyclable le long de l'Aare Seeland mobil AG

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude préliminaire, visant à la définition de l'aménagement et de l'exploitation du tronçon : 1 an et demi
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

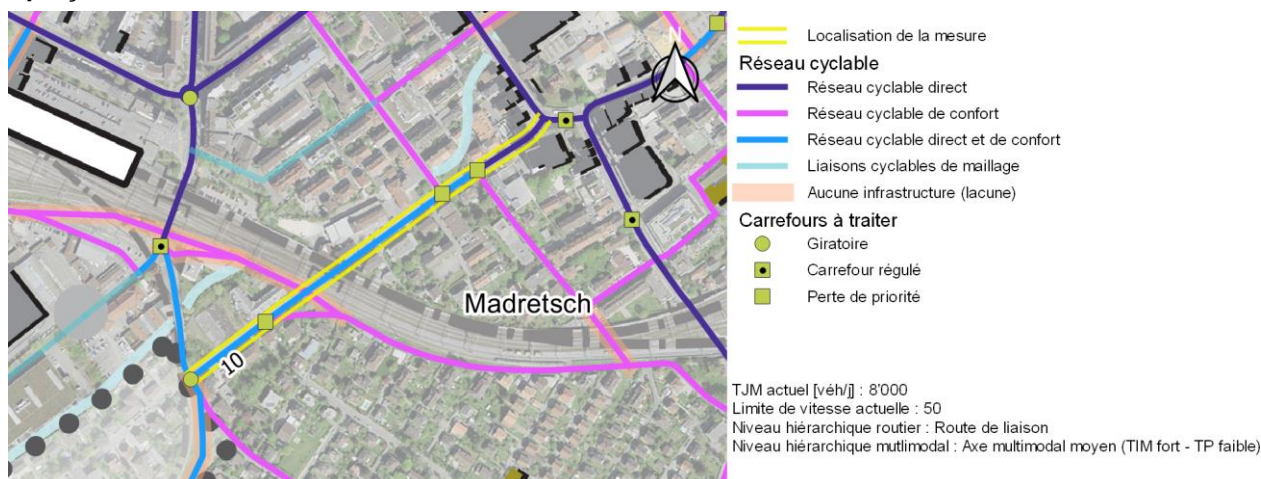
- planification des transports
- urbanisme
- génie civil
- génie ferroviaire
- environnement
- architecte-paysagiste

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Ville de Nidau ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure immédiate	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2020 – 2024		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La rue A.-Aebi constitue l'itinéraire le plus direct entre Madretsch / Mâche et Nidau, aussi bien pour les vélos que pour le trafic automobile. Il s'agit d'une route de liaison avec un volume de trafic conséquent (8'000 véh/j) qui traverse un quartier à vocation plutôt résidentielle.

Aucun aménagement cyclable n'existe sur cet axe. Le gabarit de la chaussée varie entre 6 et 9 mètres avec du stationnement longitudinal sur les tronçons les plus larges et sans marquage central. Le passage sous-voies est constitué côté sud d'un trottoir pour les piétons. Côté nord, le mûr de pierre directement en bordure de voie crée un sentiment supplémentaire d'insécurité et d'inconfort pour les cycles.

Concernant les carrefours :

- giratoire Gurnigel : il s'agit d'un point noir vélo (largeur de l'anneau importante, branches non perpendiculaires). Il est en outre traversé par la ligne de train Aare Seeland mobil AG Bienne - Ins, ce qui rend la présence d'une régulation obligatoire et toute modification compliquée.
- carrefour à perte de priorité Champ-du-Moulin/A.-Aebi (liaison de confort sud des voies) : accès en tourner-à-gauche non sécurisé, visibilité manquante.
- carrefours à perte de priorité Avenir/A.-Aebi et Forges/A.-Aebi (liaison de confort parallèle à la route de Brügg) : accès en tourner-à-gauche non sécurisé.

Les quartiers nord et sud vont être intégrés à une zone 30 km/h. Dans ce cadre, il est prévu d'améliorer le carrefour Avenir/A.-Aebi.

Situation initiale

Objectifs

(3) Rue Alfred-Aebi :

aménager par exemple une chaussée à voie centrale banalisée pour sécuriser les cycles et au besoin réorganiser voir supprimer une partie du stationnement.

(6) Carrefours Forges, Avenir et Champ-du-Moulin :

créer un îlot central facilitant les traversées et sécurisant les tourner-à-gauche pour les cycles.

(6) Giratoire Gurnigel :

réaménager idéalement l'ensemble du carrefour en le rendant plus compact, sécuriser les traversées piétonnes et cyclables tout en prenant en compte les contraintes liées à la voie ferrée.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet d'améliorer la sécurité des cyclistes, aussi bien sur la liaison directe / confort via la rue A.-Aebi que sur la liaison de confort parallèle à la route de Brügg, via la rue de l'Avenir et la rue de la Forge.

Interdépendance

- Mesure 8 (passerelle A.-Aebi)
- Mesure 9 (rue de Morat)
- Mesure 19 (route de Brügg et place de la Croix)
- Mesure MaC BMa 8
- Mesure du projet d'agglomération 3^e génération
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du Canton de Berne, mesure 58
- Gesamtverkehrskonzept Nidau du 14 mai 2020

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude préliminaire : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

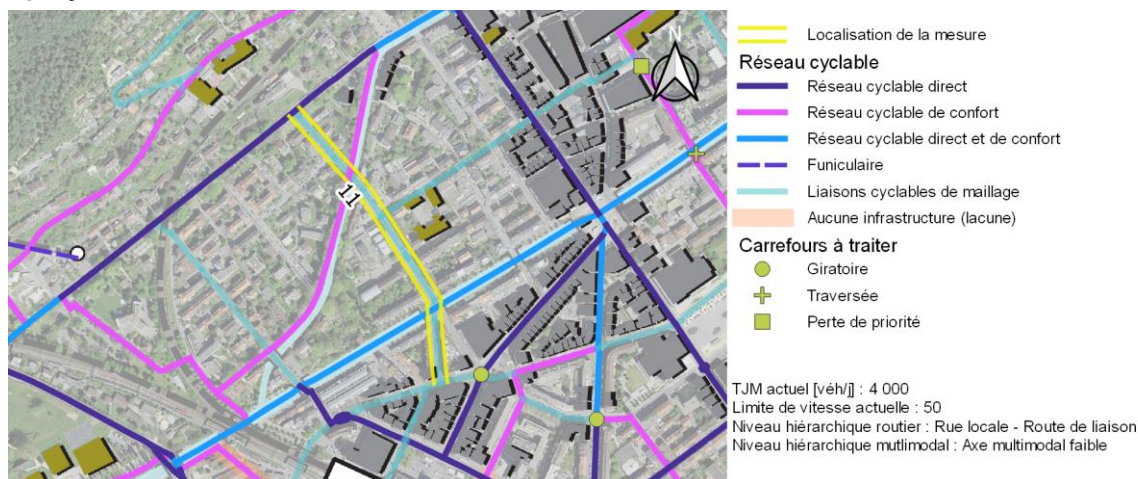
- planification des transports
- génie civil
- environnement
- urbanisme
- architecte-paysagiste

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	4) Modération du trafic
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

L'axe rue de l'Hôpital - rue Albrecht-Haller constitue un élément de maillage entre le Faubourg du Lac (réseau rapide), la promenade de la Suze (réseau de confort), le quai du Bas (réseau rapide et de confort) et la gare de Bienne. Il s'agit d'une route de liaison avec un trafic modéré (8'000 véh/j) et supportant également une ligne de bus (desservant le quartier des Vigneules).

Aucun aménagement cyclable n'existe sur cet axe. Le gabarit de la chaussée varie entre 6 et 9 mètres, avec du stationnement longitudinal sur les tronçons les plus larges et sans marquage central. Le tronçon est utilisable par les cyclistes, mais peu satisfaisant.

Au niveau des carrefours :

- le carrefour régulé avec le Faubourg du Lac est équipé de sas vélos. Aucun aménagement n'est proposé pour rejoindre les voies de tourner-à-gauche, que ce soit sur la rue de l'Hôpital ou sur le Faubourg du Lac ;
- les traversées cyclables de la promenade de la Suze et du quai du Bas ne sont pas identifiables en tant que telle par les usagers circulant sur la rue de l'Hôpital ;
- la continuité de la rue Albrecht-Haller vers la rue de l'Hôpital est indirecte et nécessite un mouvement de tourner-à-gauche en perte de priorité pour les cycles.

Situation initiale

Objectifs

(4) Rue de l'Hôpital / Rue Albrecht-Haller :

mettre en oeuvre des mesures de modération des vitesses (par exemple zone 30, vitesse 30 ou éventuellement 50 km/h avec des mesures constructives) pour sécuriser le déplacement des cycles.

(6) Carrefour rue de l'Hôpital / Faubourg du Lac :

sécuriser l'accès au tourner-à-gauche Hôpital direction Lac Ouest par une bande cyclable, envisager la création d'un tourner-à-gauche cyclable indirect pour le mouvement Lac Est vers Hôpital (emprise sur parcelle privée nécessaire).

(6) Carrefour rue de l'Hôpital et Quai du Bas :

rendre perceptible la traversée cyclable (élargissement de l'ilot piéton, pictogrammes), en priorisant par exemple l'axe du quai du bas par rapport à la rue de l'Hôpital pour visibiliser la promenade de la Suze ou alors en créant une zone de rencontre.

(6) Carrefour Hôpital / Haller :

réaménager le carrefour pour rendre le mouvement cyclable Haller vers Hôpital nord plus aisé.

Opportunité et utilité

La mesure permettra d'améliorer le confort des cyclistes sur cette liaison de maillage mais surtout de renforcer la continuité des liaisons directes et de confort transversales via le Faubourg du Lac, la promenade de la Suze et le Quai du Bas.

Interdépendance

- Mesure 12 (quai du Bas)
- Mesure 13 (rue d'Aarberg)
- Mandats d'étude parallèles en cours pour la valorisation des espaces publics des quais de la Suze

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe, étude préliminaire, résultats du mandat d'étude parallèle projet de valorisation des quais de la Suze (pour le carrefour rue de l'Hôpital et Quai du Bas)

Démarche

- 1) étude d'opportunité : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - génie civil
 - environnement
 - urbanisme
 - planification urbaine / architecte-paysagiste
 - préservation des sites et des monuments
-

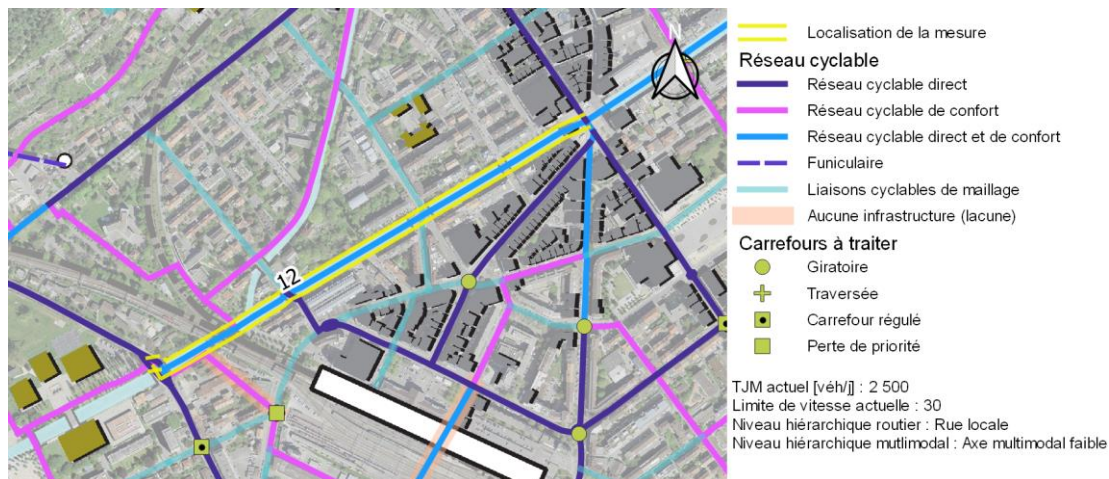
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques)

Priorité Mesure à court terme | **Type de mesure** 4) Modération du trafic
***Horizon de réalisation** 2020 – 2027

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le Quai du Bas fait partie de l'axe central est-ouest (« colonne vertébrale ») du réseau cyclable biennois (direct + confort). Si l'ensemble du tronçon est déjà modéré (zone 30, à l'exception du franchissement de la rue de l'Hôpital), les nombreux carrefours à priorité de droite limitent la fluidité et la rapidité des déplacements le long de cet axe pour les cyclistes. Le stationnement longitudinal des voitures est relativement abondant et entraîne également des problèmes de visibilité et de sécurité pour les cycles. Finalement, en certains endroits, la coexistence entre les cycles et les piétons devrait être améliorée.

Situation initiale



Objectifs

(4) Quai du Bas :

Pour le tronçon du Quai du Bas, étudier dans le cadre d'un concept d'aménagement général la meilleure manière d'offrir aux cyclistes un itinéraire à la fois confortable et direct, permettant une vitesse de progression aussi régulière que possible en évitant les interruptions et les stops, tout en garantissant une bonne coexistence entre tous les usagers de cette promenade, en particulier les piétons (promenade et flânerie). Pour ce faire, examiner la possibilité d'offrir un itinéraire confort en rive droite et un itinéraire plus direct en rive gauche de la Suze. Etudier également la possibilité d'offrir au niveau des différents carrefours (rue du Rüscli, rue Karl-Neuhaus, rue du Viaduc, chemin du Terreau) la priorité à l'axe cyclable tout en garantissant une coexistence pacifiée avec les piétons.

Pour améliorer l'efficacité de l'itinéraire, il s'agirait également d'étudier, par exemple, la possibilité d'interdire le trafic individuel motorisé sur la partie nord du Quai du Bas entre la rue du Viaduc et la rue de l'Hôpital. De manière générale, l'on cherchera à limiter le trafic individuel motorisé au strict nécessaire et de le modérer, tout en garantissant l'accessibilité aux riverains (suppression du trafic de transit ou de recherche en places de stationnement). En outre, examiner la possibilité de supprimer tout ou partie du stationnement TIM ou a minima de le réduire strictement aux besoins des habitants.

Traversée rue de l'Hôpital : voir Mesure 11

Opportunité et utilité

Cette mesure permet de renforcer l'efficacité de cet élément structurant de la « colonne vertébrale » est-ouest du réseau cyclable biennois (direct + confort). Elle permet également de relier de manière directe et sécurisée le centre-ville aux rives du lac et à ses zones de détente.

Interdépendance

- Mesure 11 (rue de l'Hôpital)
- Mandats d'étude parallèles en cours pour la valorisation des espaces publics des quais de la Suze

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe, étude préliminaire, résultats du mandat d'étude parallèle projet de valorisation des quais de la Suze

Démarche

- 1) étude d'opportunité : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

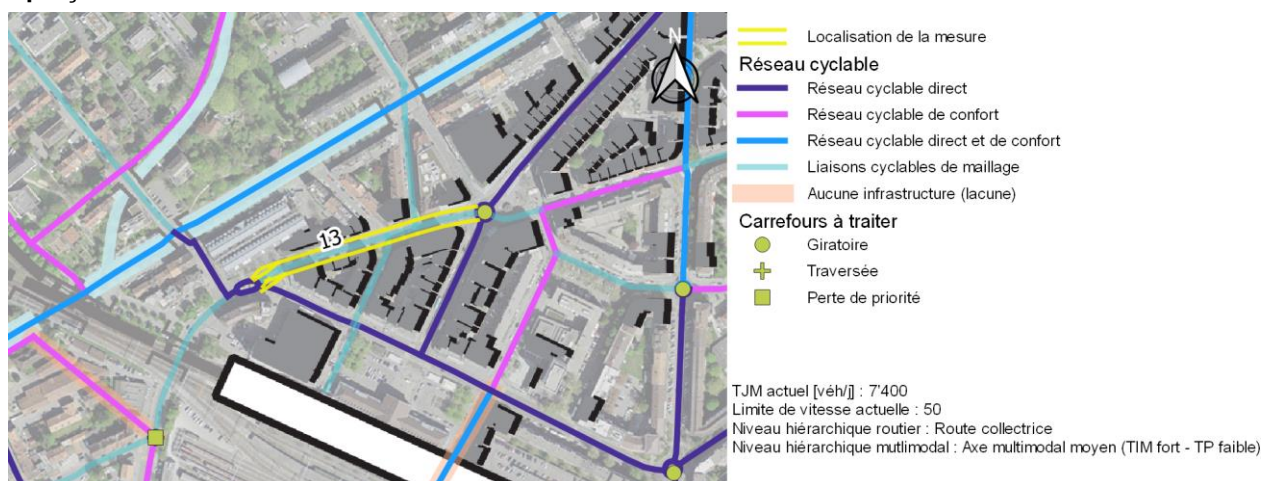
Compétences techniques requises

- planification des transports
 - urbanisme
 - génie civil / staticien
 - environnement
 - planification urbaine / architecte-paysagiste
 - préservation des sites et des monuments
-

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée
* Horizon de réalisation	2028 – 2035		6) Mesures ponctuelles aux carrefours
Etat de la coordination	Coordination en cours		

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La rue d'Aarberg constitue une liaison de maillage complémentaire entre le sud des voies et le centre-ville. Elle ne dispose d'aucun aménagement cyclable. Le trafic sur cet axe est appelé à diminuer fortement avec la mise en oeuvre de la réorganisation des circulations dans le secteur de la gare qui prévoit que le tronçon nord (débouché sur la place du Général-Guisan) soit interdit au trafic motorisé (sauf bus et taxi).

La place Urania, située au sud du tronçon, joue un rôle très important autant pour le trafic cycliste (liaison directe entre la gare et l'axe cyclable du quai du Bas via la rue du Viaduc) que bus (accès à la gare). Malgré la présence d'une bande cyclable dans le sens d'ouest en est, l'aménagement existant présente un caractère très routier avec des voies motorisées larges, rendant les traversées piétonnes et les mouvements cyclistes de / vers les axes secondaires inconfortables.

Situation initiale

Objectifs

(3) Rue d'Aarberg :

fermeture au trafic automobile du tronçon nord (sauf bus et taxi) selon le projet de réorganisation des circulations dans le secteur du quartier de la gare. A long terme, en lien avec le projet de réaménagement de la place étudier la création d'une zone 30.

(6) Place Urania :

réaménagement complet de la place prenant en compte la sécurisation des déplacements des cycles avec par exemple des aménagements cyclables des deux côtés, la création de trottoirs traversants sur les axes secondaires et d'îlots pour les mouvements de tourner à gauche.

Opportunité et utilité

La mesure permettra, d'une part, d'améliorer la lisibilité et la sécurité de l'axe cyclable direct entre la gare et le quai du haut (via la place Urania et la rue du Viaduc) et d'autre part de pacifier les circulations et d'améliorer la cohabitation sur la liaison de maillage via la rue d'Aarberg.

Interdépendance

- Mesure 11 (rue Albrecht-Haller)
- Mesure 14 (place de la Gare, rue de la Gare et place Guisan)
- Projet ville de Bienne pour le secteur de la gare

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude préliminaire, visant à la définition de l'aménagement et de l'exploitation du tronçon : 1 an et demi
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

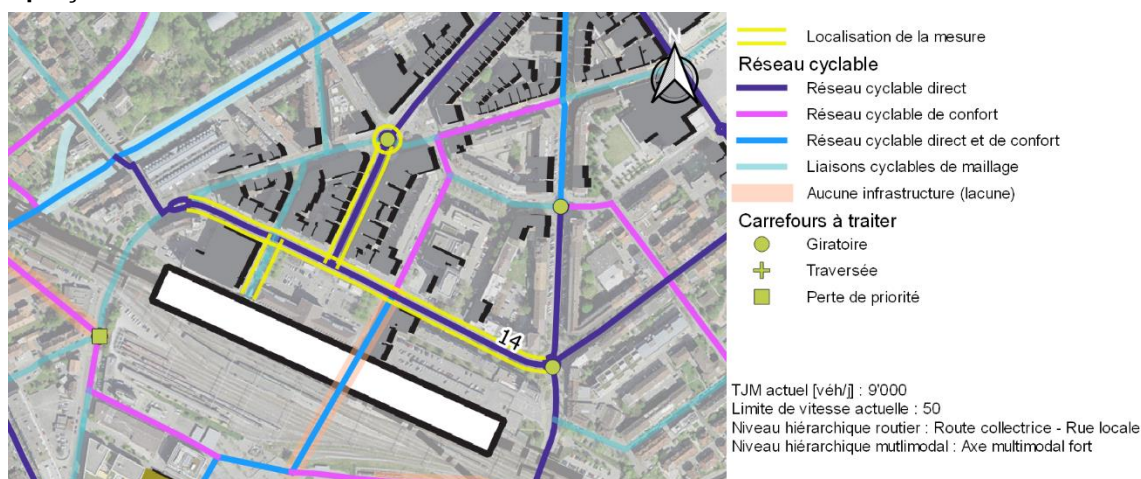
- planification des transports
- génie civil
- environnement
- urbanisme
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB) ; CFF ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 4) Modération du trafic
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La gare de Bienne constitue l'un des pôles d'attraction cyclable majeure à l'échelle régionale. En outre, les axes concernés servent de support à la fois à la liaison directe est-ouest (Mâche - rue des Prés - gare - lac) et aux liaisons direct et de confort nord-sud, en combinaison avec le futur passage inférieur ouvert aux cycles à l'est de la gare (Mesure 4).

Le secteur est soumis à une forte pression multimodale. Les flux de transports publics, de piétons et de vélos sont très importants. Malgré le statut de route collectrice, le trafic motorisé reste, avec 9'000 véh/j, très important.

Des aménagements cyclables en section existent sur la plupart du tracé, parfois sous la forme d'une voie bus partagée. Aucun aménagement n'est proposé aux cycles sur la rue de la gare, ni sur la rue J. Verresius en direction de l'est entre la place de la gare et la place J.-Verresius.

Au niveau des carrefours, les aménagements pour les cycles sont inexistant, rendant notamment les mouvements de tourner-à-gauche difficiles. Plus spécifiquement :

- giratoire de la place Guisan : point noir vélo (anneau de circulation large, branches irrégulières, forte circulation des bus).
- giratoire de la place J.-Verresius : point noir vélo (voir Mesure 17).

À noter que la Ville de Bienne prévoit une réorganisation des circulations dans le secteur rue de la gare / rue d'Aarberg.

Situation initiale

Objectifs

(3)(4) Rue de la Gare / Rue Johann-Verresius :

- à court terme : réorganiser le régime de circulation dans le secteur de rue de la Gare / rue Verresius / rue d'Aarberg de manière à sécuriser les déplacements des modes doux (projet publié le 28.10.2019).
- à moyen terme : réétudier, dans le cadre d'un concept global comprenant la place de la Gare, l'affectation et la répartition des espaces de rue, afin de sécuriser et d'optimiser les déplacements des cycles, piétons et TP. Améliorer les conditions de stationnement des cycles aux abords de la place de la gare et autour de la place Guisan.

Opportunité et utilité

La gare de Bienne constitue l'un des pôles d'attraction cyclable majeure à l'échelle régionale. Les axes concernés servent de support à la fois à la liaison directe est-ouest (Mâche - rue des Prés - gare - lac) et aux liaisons direct et de confort nord-sud, en combinaison avec le futur passage inférieur ouvert aux cycles à l'est de la gare (Mesure 4).

La mesure proposée permettra de diminuer la pression du trafic TIM dans ce secteur et d'améliorer la sécurité, la convivialité et l'efficacité pour l'ensemble des autres modes de transport, ainsi que de renforcer le rôle du pôle d'échange multimodal.

Interdépendance

- Mesure 4 (passage sous-voie gare)
- Mesure 13 (rue d'Aarberg)
- Mesure 15 (rue Thomas Wyttenbach / rue de l'Argent)
- Mesure 16 (rue de Morat)
- Mesure 17 (rue des Prés et place J.-Verresius)
- Projet ville de Bienne pour le secteur de la gare

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe, étude préliminaire secteur de la gare

Démarche

- 1) étude préliminaire, visant à la définition de l'aménagement et de l'exploitation du tronçon : 1 an et demi
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

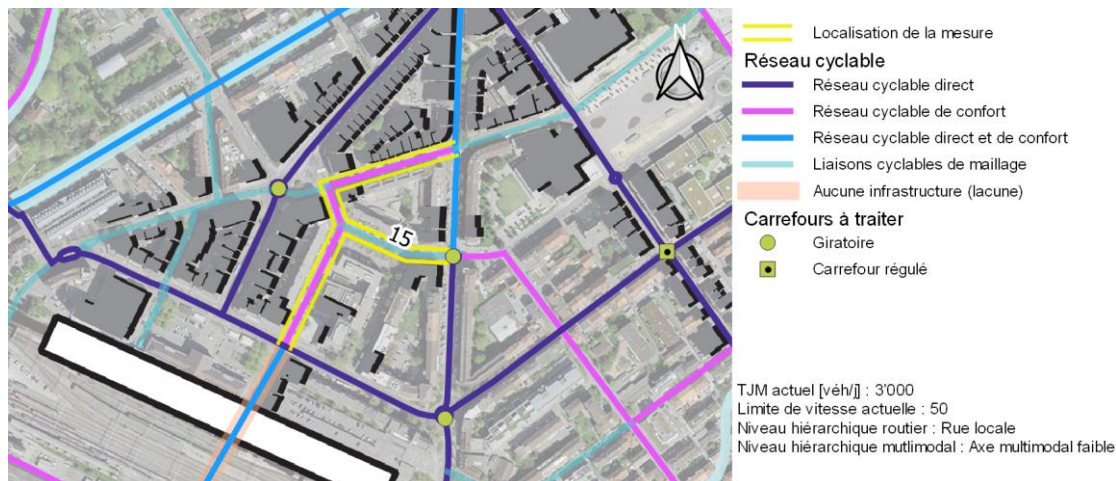
- planification des transports
- génie civil / staticien
- environnement
- urbanisme
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques)

Priorité Mesure à moyen terme | **Type de mesure** 3) Réaffectation de la chaussée
***Horizon de réalisation** 2028 – 2035

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

Ces tronçons de rue permettent d'assurer la liaison de confort entre la gare et la rue de Morat. Il s'agit de rues locales en partie à sens unique avec un trafic faible à modéré (3'000 véh/j) et une vitesse limitée à 50 km/h. Un contresens cyclable (non marqués) existe sur la rue Thomas Wyttenbach. Le stationnement (longitudinal et en épi) est omniprésent et représente un risque et une situation d'inconfort pour les cycles.

Situation initiale

Objectif

(3) Rue Thomas Wyttenbach / Rue des Marchandises / Rue de l'Argent :

réinterroger les vitesses en vigueur et réaffecter l'espace-rue pour sécuriser les déplacements des cycles notamment en restructurant par exemple l'offre en stationnement.

Opportunité et utilité

La mesure permet de compléter la liaison de confort hors trafic entre le lac, la gare (via le passage sous les voies, cf Mesure 4) et le centre-ville.

Interdépendance

- Mesure 4 (passage sous la gare)
- Mesure 14 (rue Johann-Verresius)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude préliminaire, visant à la définition de l'aménagement et de l'exploitation du tronçon : 1 an et demi
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

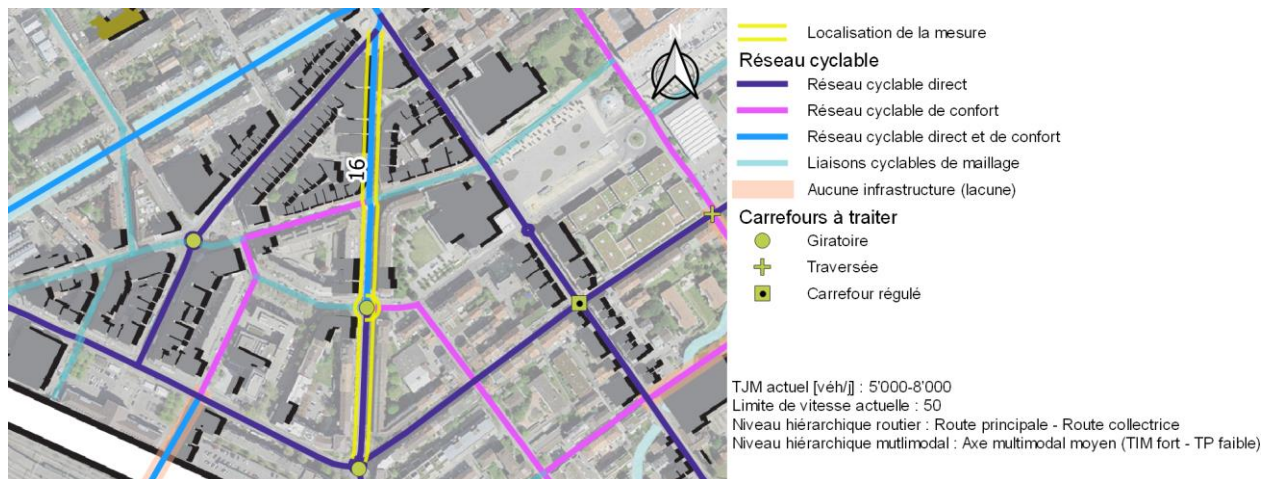
- planification des transports
- génie civil
- environnement
- urbanisme
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques)

Priorité Mesure à moyen terme | **Type de mesure** 3) Réaffectation de la chaussée
***Horizon de réalisation** 2028 – 2035

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

Il s'agit d'un tronçon du réseau cyclable direct entre Nidau et le centre de Bienne. Ce tronçon fait également partie du réseau routier principal au sud et collecteur au nord. L'axe est large (env. 9 m de gabarit). Les vélos doivent donc cohabiter avec le trafic motorisé sans aménagement spécifique. En sus, le stationnement en épi situé des deux côtés de la chaussée engendre des manoeuvres de recul sur la chaussée dangereuse pour les cyclistes.

Le giratoire rue de Morat / rue de l'Argent présente un large anneau de circulation et est peu confortable, voire dans certains cas dangereux, pour les cyclistes.

Situation initiale

Objectif

(3) Rue de Morat :

nouvelle affectation de l'espace de la rue pour sécuriser les déplacements des cycles, par exemple en restructurant l'offre en stationnement et en limitant la largeur dévolue au TIM. La problématique du stationnement sur la bande cyclable doit être prise en compte et les besoins en stationnement dans le périmètre doivent être réinterrogés. L'insertion d'aménagements cyclables spécifiques sont à envisager.

Opportunité et utilité

La mesure permettra d'améliorer la continuité, la sécurité et le confort de l'itinéraire direct entre Nidau et le centre-ville de Bienne et des itinéraires de confort entre Brügg et le centre-ville ainsi qu'entre la gare et le centre-ville.

Interdépendance

- Mesure 14 (rue J.-Verresius)
- Mesure 17 (rue des Prés et place J.-Verresius)
- Mesure MaC BZ 9 (branche Ouest)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) soumission / appel d'offres projet d'exécution : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

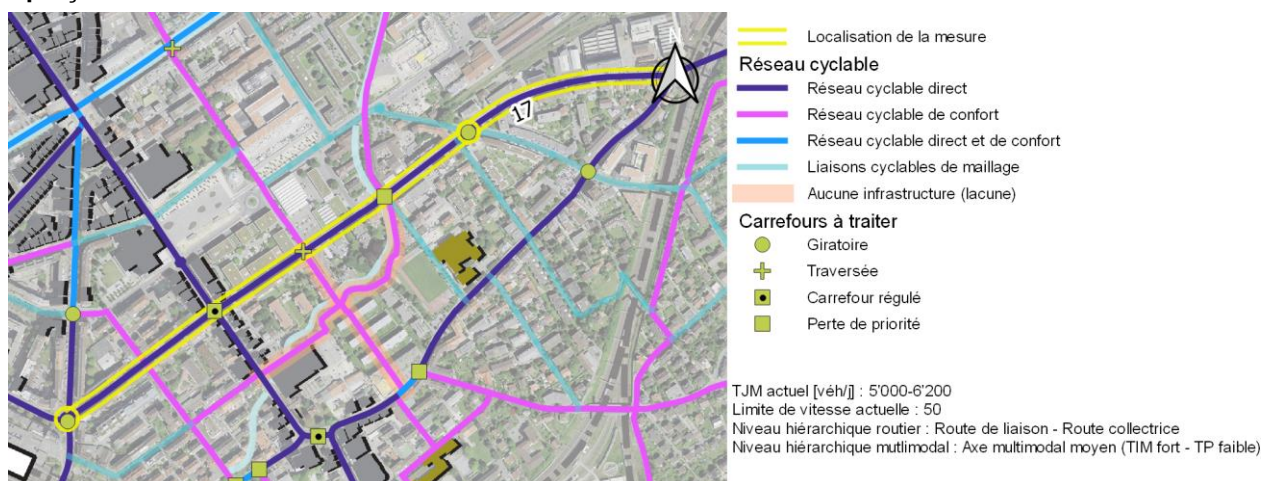
- planification des transports
- génie civil
- environnement
- urbanisme
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	4) Modération du trafic
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La rue des Prés constitue l'itinéraire le plus direct entre Mâche et le secteur centre-ville / gare / lac, aussi bien pour les vélos que pour le trafic automobile. Il s'agit pour l'essentiel d'une route collectrice parallèle à l'axe collecteur Madretsch - A.-Aebi, sur lequel le trafic devrait préférentiellement être reporté. Le tronçon est (entre la rue de Madretsch et la rue du Breuil, route de liaison) joue un rôle particulier, puisqu'il assure à lui seul l'écoulement du trafic motorisé dans le sens de Madretsch vers Mâche suite à la mise en service du sens alterné au niveau du passage sous-voie de Madretsch-Mâche. Les volumes de trafic sont moyens (5'000 à 6'000 véh/j).

L'axe n'est actuellement pas utilisé par les TP, sauf sur sa partie ouest (tronçon place J.-Verresius - rue Centrale). La SGM postule néanmoins le passage d'un axe TP rapide entre la gare de Bienne et la gare de Mâche sur l'ensemble de la rue des Prés.

Aucun aménagement cyclable n'existe sur cet axe, à l'exception d'une courte bande cyclable permettant de remonter la file en arrivée sur le sens alterné du passage sous-voie. Le gabarit de la chaussée varie entre 6 et 8 mètres, avec du stationnement longitudinal sur les tronçons les plus larges et généralement sans marquage central. Le tronçon est donc utilisable mais relativement peu confortable pour les cyclistes. Le gabarit disponible ne permet pas d'aménager des bandes cyclables dans les deux sens.

Au niveau des carrefours, les giratoires de la place Johann-Verresius (rue des Prés / rue de Morat) et de la place des Pianos (rue des Prés / rue du Breuil) constituent des points noirs vélo (anneau large, peu de déflexion sur certains mouvements, position irrégulière des branches).

La partie est de ce tronçon (entre la rue Centrale et la rue de Madretsch) est concernée par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5. Une étude préliminaire sur l'axe sud a permis de définir les principes d'aménagement sur la partie est de la rue des Prés.

Situation initiale

Objectifs

(4) Rue des Prés :

améliorer la cohabitation des usagers sur cette route de liaison, afin d'accroître la sécurité des usagers, en prenant par exemple des mesures de modération du trafic et de réorganisation de l'offre en stationnement.

(6) Place des Pianos :

revoir la géométrie du carrefour, étudier la possibilité de changer le régime d'exploitation pour modérer le trafic et sécuriser les cycles.

(6) Place Johann-Verresius :

revoir la géométrie du carrefour, étudier la possibilité de changer le régime d'exploitation et de créer des by-pass pour modérer le trafic et sécuriser les cycles.

Autres mesures envisagées

(2) Supprimer les places de stationnement et aménager des bandes cyclables avec une chaussée à voie centrale banalisée.

Opportunité et utilité

La rue des Prés constitue l'itinéraire cyclable le plus direct entre Mâche et le secteur centre-ville / gare / lac. En ce sens, il s'agit d'un élément-clé du réseau cyclable direct avec un potentiel important. La mesure proposée permettra d'améliorer la convivialité de cet itinéraire pour les cycles et d'assainir les points noirs vélos constitués par les giratoires de la place des Pianos et de la place Johann-Verresius.

Interdépendance

- Mesure 14 (rue Johann-Verresius)
- Mesure 16 (rue de Morat)
- Mesure 19 (carrefour avec la rue Centrale)
- Mesure 29 (liaison rue de Madrestch - rue des Prés, traversée de la rue des Prés)
- Mesure 30 (cheminement le long de la Suze, traversée rue des Prés)
- Mesure MaC axe Sud

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Etude pluridisciplinaire axe Sud terminée, étude de projet en cours.

Démarche

- 1) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

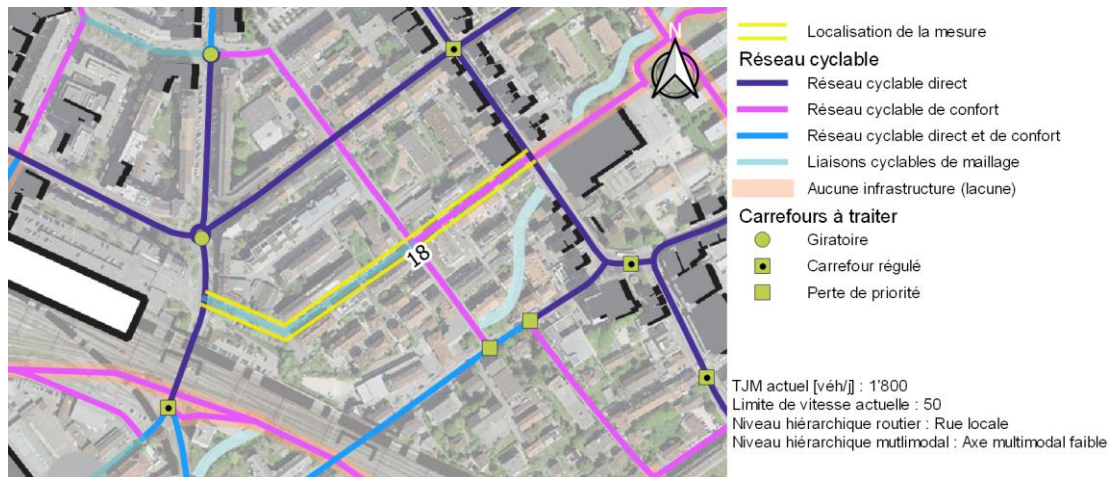
- planification des transports
- génie civil
- environnement
- urbanisme
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

Compétence

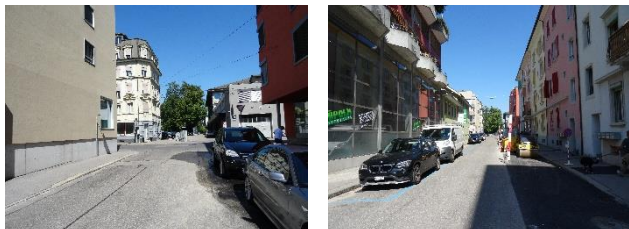
Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique

Priorité : Mesure immédiate | **Type de mesure** : 4) Modération du trafic
***Horizon de réalisation** : 2020 – 2024

Etat de la coordination : Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La rue de Fribourg (sens unique) ne bénéficie d'aucun aménagement cyclable malgré une vitesse de 50 km/h. Un contresens cyclable existe, mais sans marquage continu. Le stationnement des deux côtés de la chaussée dans la partie centrale constitue un rétrécissement important.

Situation initiale

Objectif**(4) Rue de Fribourg :**

créer une zone 30 en lien avec le quartier (projet en cours). Sécuriser l'insertion des cycles de/sur la route de Morat.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet d'assurer, en complément à la Mesure 30, le confort de l'ensemble de la liaison tangentielle entre les Ecluses et la rue de l'Avenir le long du bras de la Suze et ainsi de prolonger la liaisons de et vers la gare de Bienne.

Interdépendance

- Mesure 20 (rue Centrale)
 - Mesure 30 (cheminement le long de la Suze)
-

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

En cours de réalisation

Démarche

1) réalisation

Compétences techniques requises

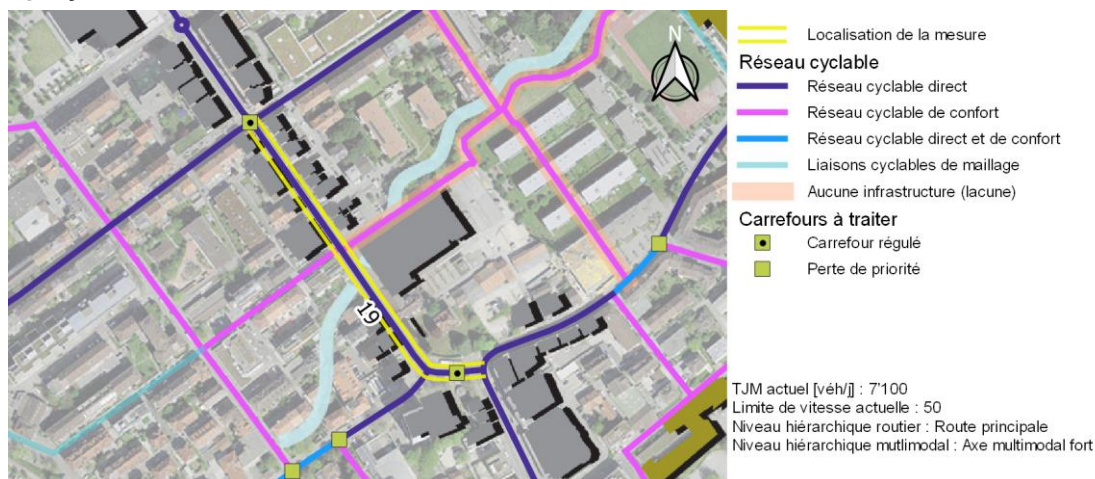
- planification des transports
 - génie civil
 - architecte-paysagiste
-

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics bernois (TPB) ; Aare Seeland mobil (asm)

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	2) Réaménagement urbain complet 3) Réaffectation de la chaussée 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La rue Centrale constitue un tronçon de la liaison directe structurante entre Port/Brügg et le centre / la gare de Bienne, aussi bien pour les cycles que pour le trafic automobile. Presque aucun aménagement cyclable n'est proposé sur cet axe (à l'exception d'une bande cyclable du nord vers le sud sur le tronçon nord). Il présente un caractère très routier, composé essentiellement de 3 voies TIM (présélections en lien avec les carrefours de la place de la Croix, rue des Prés et rue de l'Argent). Il s'agit également d'un axe de transports publics structurant (entre la place de la Croix et la rue des Prés). Le domaine public ne laisse pas de marge de manoeuvre avec du bâti des deux côtés.

Trois liaisons cyclables est-ouest traversent également l'axe de la rue Centrale : liaisons directes via la rue des Prés et l'axe Madretsch - Aebi (place de la Croix), liaison de confort via le cheminement le long de la Suze et la rue de Fribourg.

Les trois principaux carrefours de l'axe sont régulés et généralement équipés de sas vélo. Les sas restent cependant difficilement accessibles pour les cycles (pas d'aménagement en section permettant les remontées de file, mouvements de tourner-à-gauche en commun avec les TIM, non sécurisés). La place de la Croix constitue à la fois une centralité de quartier et un carrefour de deux axes routiers structurants. Il s'agit en outre un point noir vélo (carrefour régulé avec de multiples directions, voies de présélection sans aménagement cyclable).

Une partie de ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5 branche Est (jusqu'à la Place de la Croix).

Situation initiale

Objectifs

(2)(6) Place de la Croix :

repenser l'aménagement de la place avec un concept urbanistique prenant en compte la sécurité de tous les usagers, y compris des cycles et des piétons, en élargissant notamment les espaces qui leur sont dévolus.

(3) Tronçon sud de la rue Centrale :

insérer un aménagement cyclable et créer une arborisation pour revaloriser le tronçon et l'itinéraire pour les modes doux.

(3)(6) Tronçon nord de la rue Centrale :

revoir le fonctionnement et l'aménagement des carrefours avec la rue des Prés et la rue de l'Argent en tenant compte des vélos et des bus. A minima, réaménager les sas vélo devant les voies TIM, sécuriser l'accès aux sas vélo et étudier la possibilité d'insérer des tourner-à-gauche indirects.

Opportunité et utilité

La rue Centrale joue un rôle important de distribution et d'interconnexion des réseaux cyclables, aussi bien en section (axe direct nord - sud Bienne - Brügg/Port) qu'en traversée (axes est-ouest direct via la rue des Prés, direct via la rue de Madretsch - rue A.-Aebi et de confort via l'itinéraire de la Suze et la rue de Fribourg, puis direction gare de Bienne). La mesure proposée permettra de sécuriser et de développer ces différents itinéraires.

Interdépendance

- Mesure 10 (rue A.-Aebi)
- Mesure 17 (rue des Prés)
- Mesure 18 (rue de Fribourg)
- Mesure 20 (route de Brügg)
- Mesure 30 (cheminement de la Suze)
- Mesure 31 (rue de Madretsch)
- Mesures MaC BMa3 et BMa7

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) conception d'ensemble interdisciplinaire : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

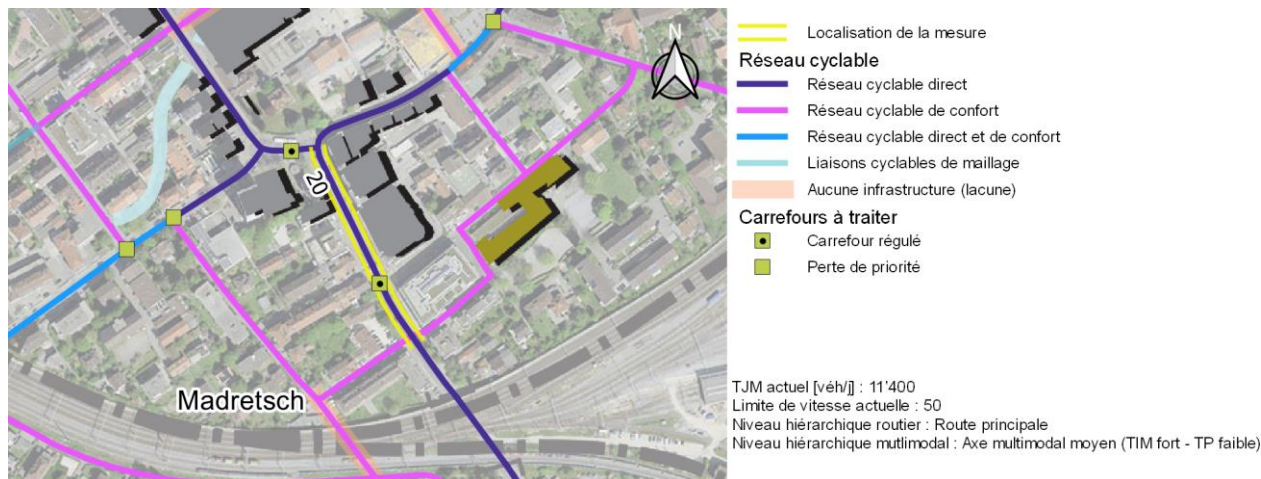
- planification des transports
 - génie civil
 - environnement
 - urbanisme
 - architecte-paysagiste
 - préservation des sites et des monuments
-

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil (asm)

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La route de Brügg constitue un tronçon de la liaison directe structurante entre Port / Brügg et le centre / la gare de Bienne, aussi bien pour les cycles que pour le trafic automobile. Il n'y a quasiment pas d'aménagement cyclable sur ce tronçon. Le caractère est très routier, avec essentiellement 4 voies TIM (présélections en lien avec les carrefours de la place de la Croix et de la rue de la Paix). Le domaine public ne laisse pas de marge de manoeuvre avec du bâti des deux côtés.

Le carrefour régulé Route de Brügg/Chemin de la Paix ne dispose pas d'aménagement en faveur des cycles qui sont donc bloqués dans le trafic sur la route de Brügg et pour qui les mouvements de tourner-à-gauche sont malaisés.

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5 (branche Est).

Situation initiale

Objectifs

(3) Route de Brügg :

réaménager l'axe, supprimer les présélections (en lien avec le réaménagement de la place de la Croix) et sécuriser les cycles, par exemple au moyen d'une bande centrale polyvalente et/ou en insérant des bandes cyclables. Egalement améliorer la connexion entre le chemin de la Forge et le chemin de la Paix à l'intersection qui est également un chemin d'école important au sein du quartier.

(6) Carrefour Route de Brügg/Chemin de la Paix :

aménager des sas vélo sur la branche nord et sécuriser leur accès. Conduire une étude de faisabilité pour éventuellement supprimer le tourner-à-gauche TIM vers le chemin de la Paix en réorganisant l'accessibilité au quartier.

Opportunité et utilité

La mesure permettra de sécuriser ce tronçon-clé du réseau cyclable direct (principale liaison entre Brügg/Port et le centre de Bienne), ainsi que d'améliorer le chemin d'école au sein du quartier vers l'Oberstufenzentrum Biel-Madretsch.

Interdépendance

- Mesure 10 (rue A.-Aebi)
- Mesure 19 (place de la Croix et rue Centrale)
- Mesure 31 (rue de Madretsch)
- Mesure MaC BMa3

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) conception d'ensemble interdisciplinaire : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - génie civil
 - environnement
 - urbanisme
 - architecte-paysagiste
-

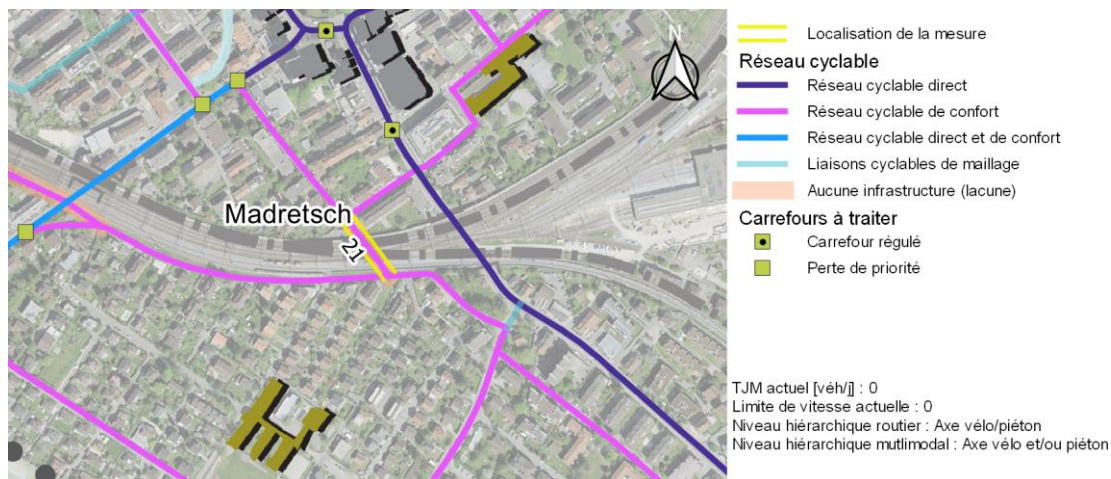
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; CFF ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Département de la sécurité publique

Priorité	franchissement stratégique	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
*Horizon de réalisation	2020 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La liaison cyclable de confort entre Port/Brügg et le centre de Bienne emprunte les rues locales situées à l'ouest de la route de Brügg (chemin de Cerlier, rue de la Forge, rue de l'Avenir). La création d'un franchissement des voies entre la rue de la Forge et la rue de l'Avenir est nécessaire pour assurer la pertinence de cette liaison. Sans franchissement, le détour engendré par la route de Brügg fait perdre de la pertinence à cette liaison de confort. En outre, la largeur limitée du passage sous-voies existant sur la route de Brügg et l'important trafic circulant sur cet axe ne permettent pas un cheminement confortable. Cette liaison permet également aux cycles venant du sud et allant au centre ville d'éviter la place de la Croix.

Cette mesure est mentionnée dans la MaC de la route de Brügg (BMa 3) où un passage sous-voies de 4 m de large est proposé dans l'esquisse illustrative.

Les points d'accroche du passage sous-voie sont relativement fixes du côté nord (passage entre les bâtiments existants, en bordure de la parcelle 6405) et plus flexibles côté sud (une connexion au droit du « coude » du chemin du Champ-du-Moulin est à privilégier pour favoriser un itinéraire le plus direct possible).

Les propriétaires touchés doivent être intégrés au projet (parcelles privées et CFF).

Situation initiale



Objectifs

(1) Passage sous-voies chemin de la Forge :

créer un passage sous les voies réservé aux modes doux avec idéalement une séparation des flux piétons et cyclables. La largeur cyclable proposée doit dans l'idéal permettre le croisement et le dépassement. La longueur de l'ouvrage (entre 40 et 70 mètres selon les points d'accroche) rend nécessaire un traitement particulier pour rendre l'ouvrage attractif (largeur et hauteur généreuses, travail sur l'éclairage et les éventuels « puits de lumière », entrée et sortie visibles sur l'entier de la traversée). Les éventuelles pentes doivent être inférieures à 10 %.

À noter qu'une étude de faisabilité devra être préalablement menée pour déterminer quelle variante entre l'élargissement du passage sous-voies existant route de Brügg ou cet ouvrage est la plus avantageuse.

Autres mesures envisagées

Elargir le passage sous-voies existant sur la route de Brügg en offrant suffisamment de place pour pouvoir proposer une liaison piétonne et cyclable en site propre à l'ouest de la route existante (sur l'ensemble du tronçon depuis la rue de la Thielle jusqu'au chemin de la Forge - emprise nécessaire sur parcelles privées). Le détour engendré pour la liaison de confort rend cette alternative toutefois moins intéressante que la réalisation d'un nouveau passage sous-voie indépendant.

Opportunité et utilité

La liaison cyclable entre Port/Brügg et le centre de Bienne joue une fonction de premier ordre au niveau régional. Une liaison de confort étant impossible sur la route de Brügg au vu du fort trafic empruntant cet axe et des largeurs de voirie réduites, une liaison parallèle de confort à l'ouest de la route de Brügg est indispensable. La mesure proposée permet de combler la lacune existante sur cette liaison et donc de la rendre véritablement fonctionnelle. En combinaison avec les mesures 6-7-8, une liaison de confort continue pourra être proposée entre le lac, le sud de la gare, la place de la Croix, le quartier des Tilleuls et au-delà en direction de Mâche et des Champs-de-Boujean. La mesure proposée permet également pour la circulation piétonne une nouvelle connexion sécurisée entre le quartier du Champ-du-Moulin vers le centre et Mâche.

Interdépendance

- Mesures 6, 7 et 8 (liaison cyclable au sud des voies entre la gare et la rue du Moulin)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude de faisabilité : 2 ans
- 2) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 2 ans
- 3) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 4) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 5) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie ferroviaire
- génie civil / staticien
- environnement
- architecte-paysagiste

Compétence

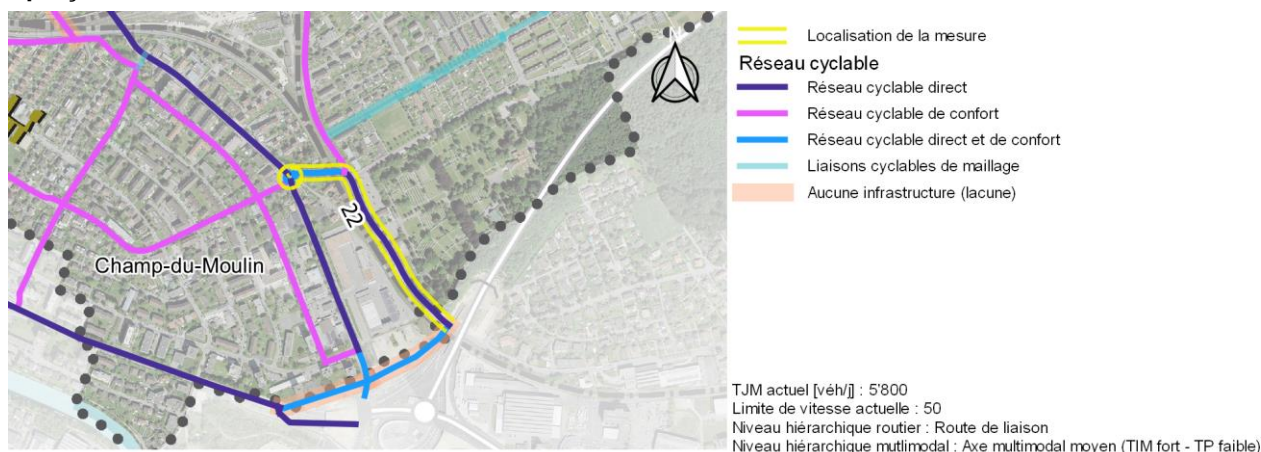
Responsabilité / propriétaire : Canton de Berne (tronçon limite communale - rue de la Berme) ; Ville de Bienne et CFF (tronçon rue de la Berme - rue de Port, pont sur les voies)

Instances en charge de la mesure : Canton de Berne, Arrondissement III ; Ville de Bienne, Département des infrastructures

Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ; Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil (asm)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	4) Modération du trafic
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		5) Mesures de marquage et/ou de signalisation ponctuelle
			6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

Ce tronçon de la route de Brügg permet de rejoindre l'itinéraire direct principal entre les communes de Port et Bienne depuis le centre de Brügg. Le tronçon supporte un trafic non négligeable de l'ordre d'environ 6'000 véh/j et présente aujourd'hui une image assez routière (deux voies de circulation séparées par une ligne médiane, peu de besoins transversaux). Il est équipé d'une bande cyclable sur une courte section en montée, au sud du chemin de la Berme. Ailleurs, les cycles partagent la voie routière, y compris sur le tronçon du pont qui sert aussi de liaison de confort entre la rue Alexander-Moser et la rue de la Berme.

Ce tronçon fait l'objet d'une mesure d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5. Une proposition d'aménagement du canton de Berne est actuellement en cours d'étude sur cet axe. Les principaux changements sont le déplacement des arrêts de bus sur chaussée et plus au nord, le déplacement et la sécurisation du passage piéton avec un îlot central et le marquage continu de la bande cyclable côté cimetière.

Les deux carrefours situés de part et d'autre du pont présentent des déficits importants pour les cycles :

- carrefour giratoire de la place de Port à l'ouest : point noir vélo, large diamètre (32 m), large anneau de circulation et larges voies de sortie - effet de déflexion insuffisant, favorisant des vitesses élevées, peu adaptées pour l'insertion des cycles ;
- carrefour non régulé de la route de la Berme à l'est : le tourner-à-gauche depuis le pont vers la route de la Berme (itinéraire de confort) n'est pas sécurisé pour les cycles.

Situation initiale

Objectifs

(4)(5) Tronçon entre la place de Port et la rue de la Berme (pont sur les voies CFF) :

- (4) réduire localement les vitesses afin d'assurer le maximum de sécurité aux cycles malgré le manque d'aménagement.
- (5) étudier la possibilité d'ouvrir le trottoir aux cycles (panneau « chemins pour piéton » avec panneau complémentaire « cycles autorisés ») pour permettre de rejoindre de manière sécurisée l'itinéraire de confort sur la rue de la Berme.

(5) Tronçon au sud de la route de la Berme :

étudier la possibilité de créer une voie centrale banalisée.

(6) Giratoire place de Port :

revoir la géométrie du giratoire (plus compact) pour assurer la sécurité des vélos. Étudier la possibilité d'une liaison hors carrefour (par exemple avec la traversée piétonne sur la route de Brügg nord) sur la liaison de confort entre la rue Alexander-Moser et le pont.

(6) Carrefour non régulé route de Brügg / rue de la Berme :

donner la priorité aux cycles (donnant aussi accès au Petit-Marais).

Autres mesures envisagées

(1) Tronçon entre la place de Port et la rue de la Berme (pont sur les voies CFF) :

à long terme et si nécessaire, créer un encoirbellement au nord permettant d'élargir le trottoir partagé.

Opportunité et utilité

La mesure proposée permet d'améliorer la sécurité et le confort pour les cycles, aussi bien sur la liaison directe entre le centre de Brügg et l'axe Port - Bienne que sur la liaison de confort rue Alexander-Moser - rue de la Berme.

Interdépendance

- Mesure 32 (rue de la Berme)
- Mesure MaC BMa 3
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du Canton de Berne, mesure 96

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) avant-projet
- 2) procédure de participation
- 3) projet de construction et plan de route (approbation de la construction)
- 4) projet d'exécution (y compris le crédit)
- 5) appel d'offres
- 6) exécution
- 7) mise en service et clôture.

Compétences techniques requises

- planification des transports
- génie civil
- urbanisme
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

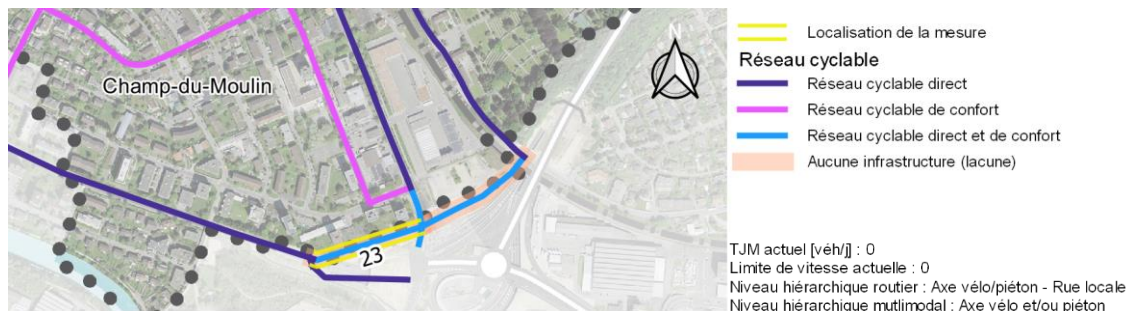
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Canton de Berne, Arrondissement III
 Instances en charge de la mesure : Canton de Berne, Arrondissement III ; Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Département de la sécurité publique ; Commune de Brügg, Service des infrastructures

Priorité Mesure à moyen terme | **Type de mesure** 1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
***Horizon de réalisation** 2028 – 2035

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Les aménagements récemment réalisés au niveau de la jonction de Port permettent des mouvements cyclables sécurisés et à l'écart du trafic dans toutes les directions entre la route de Brügg, la route de Port, l'aménagement en site propre au sud de l'A6 direction Lyss et la piste cyclable située côté sud de la route de Berne. En revanche, la piste cyclable située au nord de la route de Berne reste inatteignable, la construction de la liaison manquante nécessitant le franchissement d'une parcelle cantonale.

Situation initiale



Objectif

(1) Liaison rue de Port - route de Berne nord :

travailler avec les différents acteurs concernés (Canton, Commune de Brügg notamment) pour faire avancer le projet. Négocier avec le canton de Berne, propriétaire de la parcelle concernée, pour permettre la réalisation du tronçon manquant (env. 120 m).

Opportunité et utilité

Cette mesure permet de combler la lacune existante sur l'itinéraire direct de la route de Berne (versant nord), entre les aménagements existants de la jonction de Port et la piste cyclable existante.

Interdépendance

- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du Canton de Berne, mesure 96
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.1.12

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) avant-projet
- 2) procédure de participation
- 3) projet de construction et plan de route (approbation de la construction)
- 4) projet d'exécution (y compris le crédit)
- 5) appel d'offres
- 6) exécution
- 7) mise en service et clôture.

Compétences techniques requises

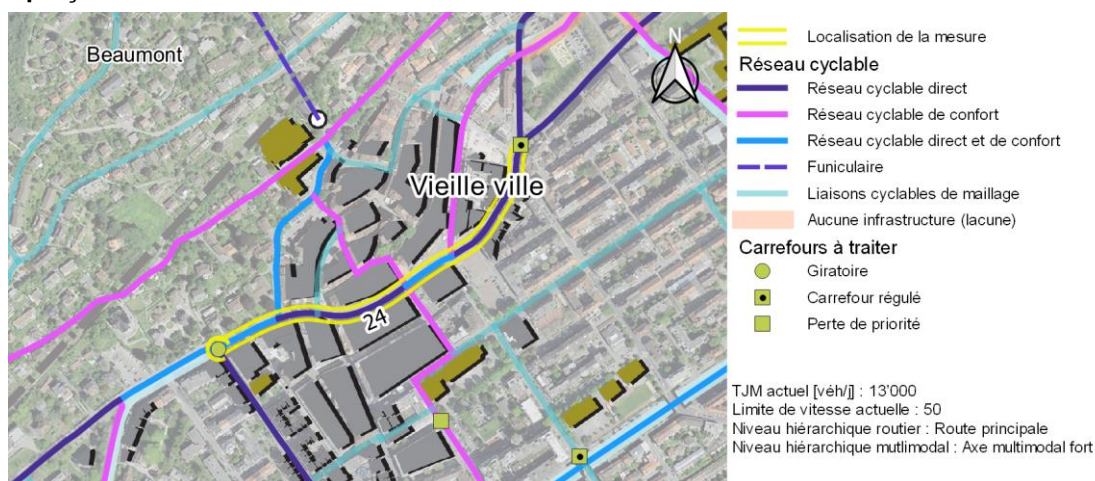
- planification des transports
- urbanisme
- génie civil

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	2) Réaménagement urbain complet
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

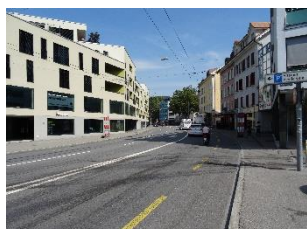
Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

L'axe rue du Canal - rue Franche joue de multiples fonctions. Il s'agit autant de la principale liaison TIM que cyclable est-ouest entre l'axe Nord, la route de Reuchenette et le Faubourg du Lac - route de Neuchâtel. Plusieurs carrefours structurants (notamment rue du Marché-Neuf et rue du Jura) assurent la distribution du trafic vers le sud. Il s'agit en outre d'un axe fort TP. Enfin, la fonction de transversalité cyclable et piétonne est primordiale (liaison entre la vieille-ville et l'axe commerçant de la rue de Nidau).

Au niveau cyclable, outre la fonction directe est-ouest et la traversée de confort nord-sud (rue de Nidau - rue des Maréchaux) au centre de l'axe, il faut noter également la fonction de confort sur le tronçon ouest, entre le Faubourg du Lac et la rue Jakob-Rosius.

L'axe présente deux caractères distincts : la partie centrale (entre la rue Jakob-Rosius et la rue du Collège) offre une largeur réduite, avec une voie TIM et une bande cyclable par sens et trois traversées piétonnes / cyclables régulées. Les parties extérieures sont plus routières, comprenant des voies de présélection en approche des carrefours (Jakob-Rosius, Marché-Neuf, Jura) qui sont généralement équipées de bandes cyclables et de sas vélos (sauf sur le tronçon ouest). Au vu des fortes charges de trafic et des multiples carrefours, la situation reste peu confortable pour les cyclistes non aguerris/expérimentés, malgré les nombreux aménagements existants.

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5 de la branche Ouest. Une étude préliminaire sur l'axe nord a permis de définir les principes d'aménagement de ce tronçon.

Situation initiale

Objectifs

(2)(6) Rue du Canal / Rue Franche :

procéder à un réaménagement urbain complet de l'axe en réalisant les mesures selon les résultats de l'étude préliminaire, par exemple de modération du trafic, dissuasion du trafic de transit, facilitation des traversées piétonnes et cyclables, élargissement des trottoirs. De plus, garantir aux extrémités du tronçon des transitions de l'aménagement prenant en compte les cycles et les piétons notamment aux carrefours.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet de sécuriser les déplacements des vélos et redonner à ce secteur son rôle de lien entre le centre-ville, la vieille-ville, le lac et les quartiers situés à l'est.

Elle permet par ailleurs d'assurer la cohabitation des différents modes et la sécurité des vélos tout en améliorant la perception du tronçon comme lieu d'échange.

Interdépendance

- Mesure 25 (rue Centrale)
- Mesure 33 (rue de Boujean - rue Georg-Friedrich-Heilmann)
- Mesure 62 (rue Adam-Göuffi - Faubourg du Jura)
- Mesure MaC BZ 3
- Etude préliminaire MaC Branche Est - Secteur « Axe Nord »

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Etude pluridisciplinaire axe Nord terminée. Des vérifications et consolidations techniques du principe retenu sont prévues pour assurer la sécurité de tous les usagers et usagères de la route.

Démarche

- 1) étude préliminaire, visant à la définition de l'aménagement et de l'exploitation du tronçon : 1 an et demi
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

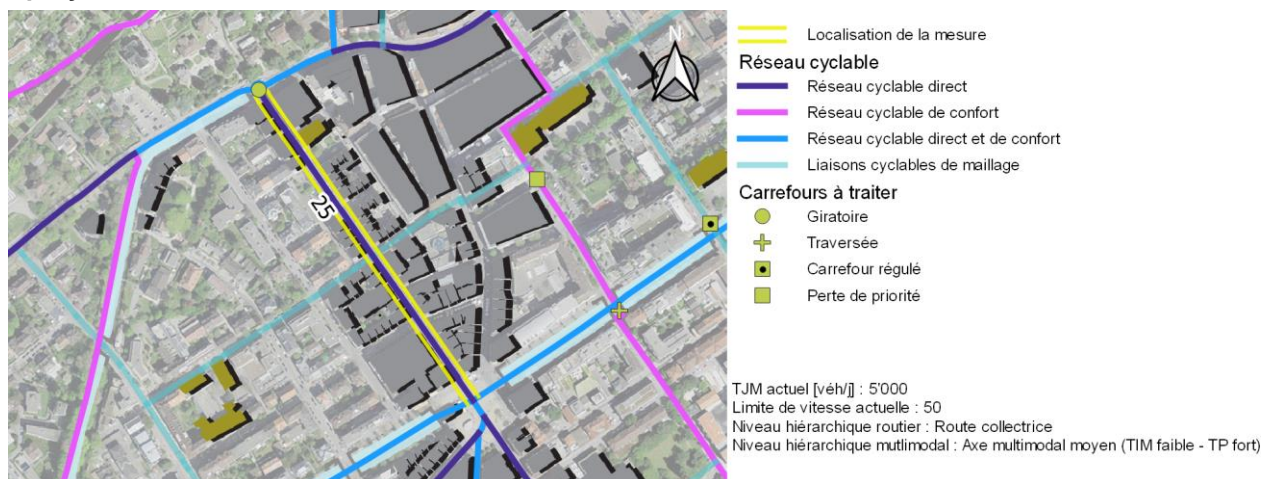
- planification des transports
- urbanisme
- génie civil
- environnement
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	2) Réaménagement urbain complet
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

Ce tronçon de la rue Centrale est intégré au réseau cyclable direct (liaison axe Nord / vieille-ville - place Centrale). Le trafic y est modéré. Le gabarit existant est généreux (environ 8,50 m), sans marquage central et avec ponctuellement du stationnement longitudinal (voiture, vélo, deux-roues motorisés). Aucun aménagement spécifique n'est proposé pour les cycles. En outre, il s'agit d'une rue commerçante engendrant de nombreuses traversées piétonnes de l'axe qui compte 6 passages pour piétons sur une longueur de 300 m.

Même si le trafic est modéré, la situation n'est pas complètement satisfaisante pour les cycles au vu des bus circulant sur cet axe (axe fort TP entre la gare et la vieille-ville) et de la limitation de vitesse à 50 km/h.

Le giratoire Faubourg du Lac/Rue Centrale n'est pas optimal en termes de sécurité pour les cycles (forme n'incitant pas à ralentir sur les mouvements de tout-droit). La modification du giratoire a cependant déjà été étudiée (exploitation en carrefour régulé et adaptation de la géométrie pour ralentir les véhicules) mais abandonnée : fortes charges de trafic, giration des bus à prévoir, murs anciens au nord.

Au sud du tronçon se situe la place Centrale, qui est répertoriée comme point noir vélo par le canton de Berne. La place centrale est aménagée en zone de rencontre et constitue un espace public marquant de Bienne et un noeud multimodal important, avec le passage et l'arrêt de nombreuses lignes de bus. Pour le trafic cycliste, la place est un point d'échange important, traversé par les liaisons rapide et de confort de l'axe central est-ouest (« colonne vertébrale de la Suze »), rapide vieille-ville - Madretsch et rapide vieille-ville - gare.

Situation initiale

Objectifs

(2) Rue Centrale :

procéder à un réaménagement urbain de l'axe central avec prise en compte des piétons et vélos et des TP en prenant par exemple des mesures qui favorisent la modération de vitesse, les traversées libres, la limitation du trafic de transit, l'élargissement des trottoirs avec terrasses, etc.

(6) Giratoire Faubourg du Lac/Rue Centrale :

mesures ponctuelles d'aménagement / signalisation pour porter l'attention des véhicules sur les vélos et sécuriser leurs déplacements.

(6) Place Centrale :

la place Centrale, en tant qu'espace public marquant de Bienne et noeud multimodal important traversé par tous les modes de transport et notamment des TP avec l'arrêt de nombreuses lignes de bus, doit faire l'objet de mesures de communication ponctuelles ciblant toutes les catégories d'usagers. La communication doit être axée sur le rappel des règles de circulation, ainsi que sur le respect des autres usagers, afin de renforcer la coexistence entre toutes les catégories d'usagers et tous les motifs de déplacement et d'éviter les situations conflictuelles.

Opportunité et utilité

Cette mesure améliore le confort et la sécurité de la liaison cyclable directe sur l'axe nord-sud Brügg - place Centrale - Faubourg du Lac - Funiculaire Macolin / vieille-ville, ainsi que le confort et la sécurité des usagers de la place Centrale.

Interdépendance

- Mesure 24 (rue du Canal)
- Mesure 28 (rue Centrale, tronçon intermédiaire)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement :
1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- génie civil
- environnement
- urbanisme
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique

Priorité	Mesure immédiate	Type de mesure	5) Mesures de marquage et/ou de signalisation ponctuelle
*Horizon de réalisation	2020 – 2024		

Etat de la coordination Coordination en cours

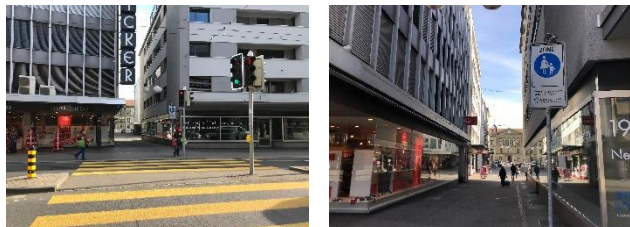
Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La rue du Collège doit assurer une liaison de confort pour cet axe nord-sud entre la rue des Jardins et la vieille-ville. La signalisation en vigueur ne permet à ce jour pas le passage des cycles aux heures de pointe (zone piétonne, cycles autorisés aux heures creuses uniquement). La cohabitation avec les piétons doit être assurée dans le cadre d'un bâti très dense.

Situation initiale



Objectif**(5) Rue du Collège :**

évaluer la faisabilité d'adapter la signalisation pour permettre la circulation des vélos (en respectant la priorité piétonne et en excluant les cyclomoteurs / VAE rapides) sur cette rue. Etudier de quelle manière marquer l'itinéraire depuis la rue Dufour.

Opportunité et utilité

Cette mesure comble la lacune de la liaison cyclable de confort nord-sud entre la rue des Jardins et la vieille-ville.

Interdépendance

– Mesure 27 (rue des Jardins)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude de faisabilité de l'ouverture de la rue du Collège aux cycles : 1 an
- 2) publication et mise en œuvre : 1 an

Compétences techniques requises

- planification des transports
-

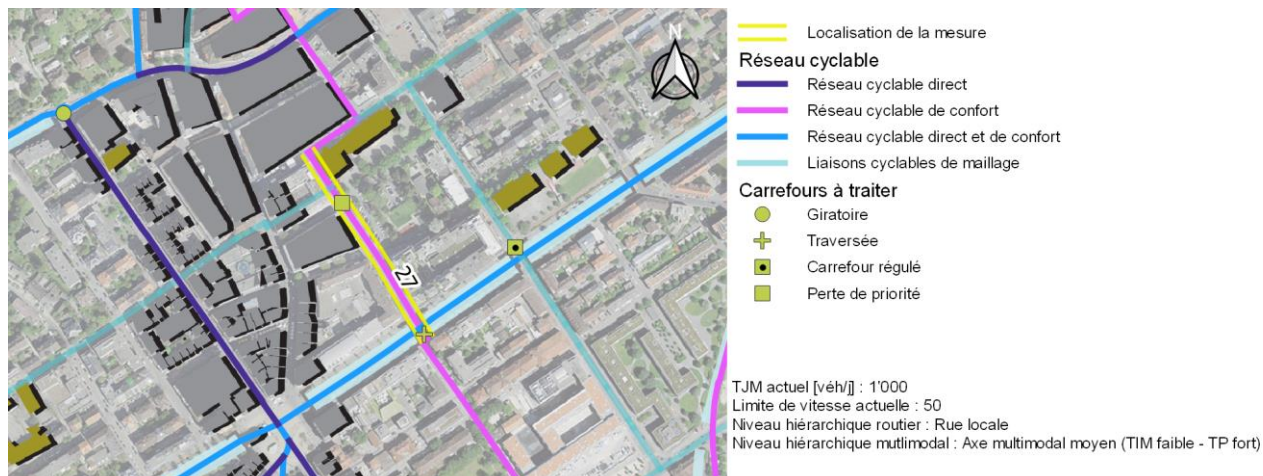
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	4) Modération du trafic
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La rue des Jardins constitue le support de la liaison cyclable de confort nord - sud entre Madretsch, le centre-ville et la vieille-ville. La partie centrale du tronçon (entre la rue de Flore et la rue Ernst-Schüler) est interdite au trafic, excepté bus, taxis et vélos. La partie nord est à sens unique du sud vers le nord, avec un contresens bus, taxis et vélos. Les flux motorisés sont donc faibles et essentiellement composés des bus (axe structurant avec 2 lignes urbaines) et de trafic local (notamment accès au parking Coop City). À l'exception du contresens partagé, il n'y a pas d'aménagement spécifique pour les cycles. Le gabarit est d'environ 6,50 mètres.

Le carrefour à perte de priorité Jardins/Ernst-Schüler (accès/sortie du parking Coop) est un point noir vélo.

La circulation des bus et l'accès au parking Coop constituent des éléments fixes.

Situation initiale



Objectifs

(4) Rue des Jardins :

envisager une mesure de modération du trafic (TIM) en évaluant au préalable l'impact sur l'exploitation des transports publics.

(6) Carrefours Jardins / Ernst-Schüler et Jardins / Flore :

sécuriser les deux carrefours de manière à améliorer le confort des cycles sur la rue des Jardins (itinéraire vélo de confort et itinéraire scolaire).

(6) Carrefour Quai du Haut/Rue des Jardins :

mieux signaler l'axe fort vélo du Quai du Haut (tout en conservant la priorité sur la rue des Jardins, notamment en faveur des transports publics). Créer un abaissement ponctuel de la bordure du trottoir pour permettre le passage d'un cycle en tout confort.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet d'améliorer la sécurité et le confort des cyclistes tout en assurant la progression des bus sur cet axe. La liaison entre Madretsch, le centre-ville et la vieille-ville est ainsi plus attractive et confortable pour les différents types de cyclistes.

Interdépendance

- Mesure 26 (rue du Collège)
- Mesure 34 (rue Dufour)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

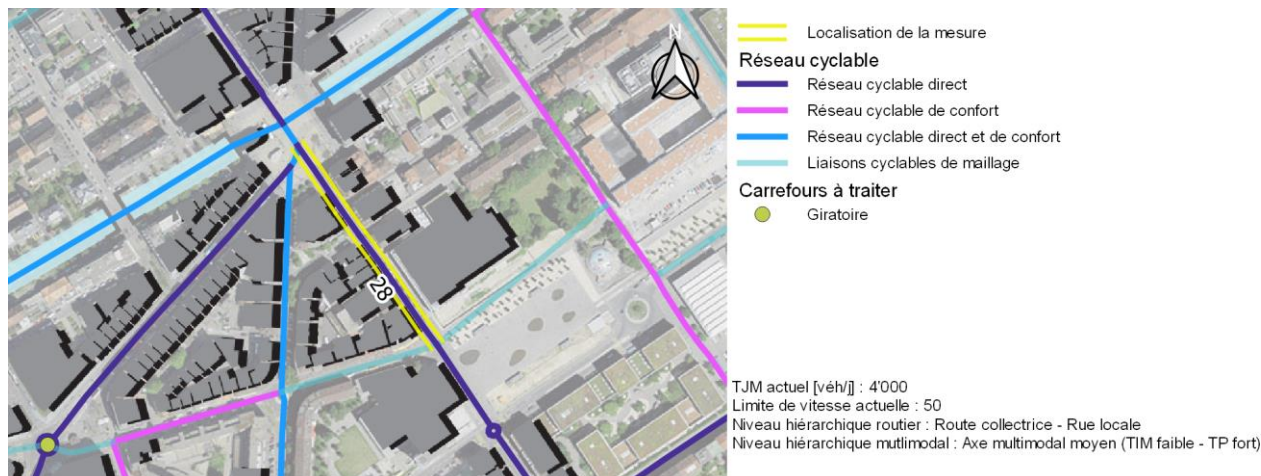
- planification des transports
- urbanisme
- génie civil / staticien

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité Mesure à moyen terme | **Type de mesure** 4) Modération du trafic
***Horizon de réalisation** 2028 – 2035

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

Ce tronçon de la rue Centrale est intégré au réseau cyclable direct (liaison Port/Brügg - centre-ville). Le trafic y est faible à modéré et les largeurs de voirie réduites. La partie sud du tronçon, entre la rue des Marchandises et la rue A.-Schöni, n'est ouverte aux TIM que dans le sens du sud vers le nord (contresens pour bus et vélos).

La rue est parcourue par une ligne urbaine (de/vers Ecoles Tilleul) et deux lignes régionales (de/vers Brügg) dont les cadences sont appelées à se renforcer à l'avenir.

La situation est adéquate pour les cycles, avec cependant une limitation de vitesse en vigueur (50 km/h) qui ne correspond pas au caractère de la rue et ni à la typologie de l'aménagement existant.

Situation initiale

Objectif**(4) Rue Centrale :**

envisager l'extension de la zone de rencontre depuis la Place de l'Esplanade jusqu'à la Place centrale.

Opportunité et utilité

Cette mesure améliore le confort et la sécurité de la liaison cyclable directe entre Brügg et le centre-ville de Bienne.

Interdépendance

- Mesure 25 (rue Centrale, tronçon Nord)
-

Coûts :

< 5 mio.

5 – 10 mio.

> 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude de faisabilité du changement de régime de vitesse :
1 an
- 2) publication et mise en œuvre : 1 an

Compétences techniques requises

- planification des transports
-

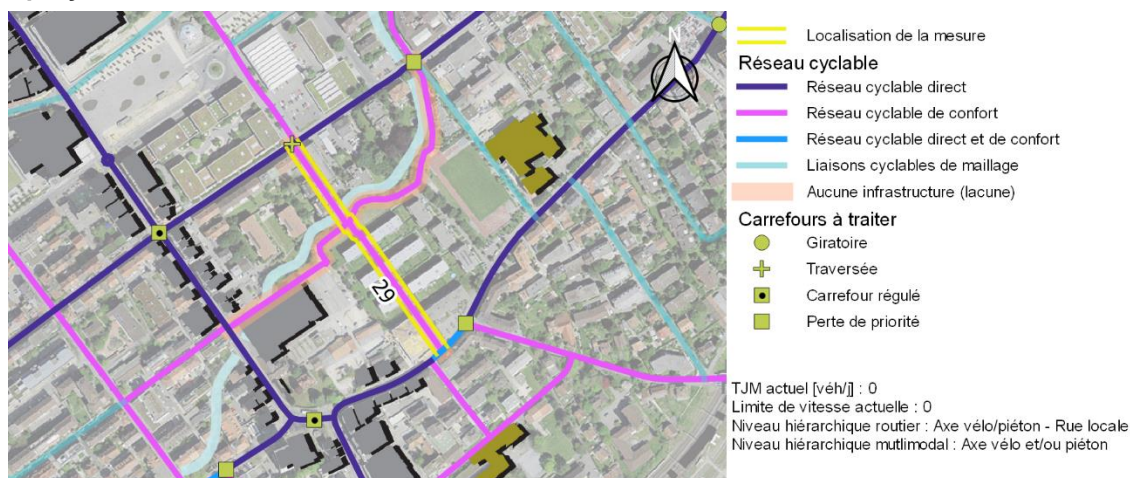
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Service de l'environnement, Département de la sécurité publique ; Département des immeubles ; Syndicat d'aménagement des eaux de la Suze ; Office des immeubles et des constructions (OIC) ; Office des ponts et chaussées (OPC), Arrondissement d'ingénieur en chef III, Aménagement des eaux ; Inspection de la pêche du canton de Berne ; Office de l'agriculture et de la nature (OAN), Promotion de la nature

Priorité	franchissement stratégique	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
*Horizon de réalisation	2020 – 2035		5) Mesures de marquage et/ou de signalisation ponctuelle 6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

L'axe cyclable « confort » de la rue des Jardins permet de relier hors des rues à fort trafic le centre-ville, le quartier du Tilleul, la place de la Croix et au-delà le sud de l'agglomération via la liaison de confort situé à l'ouest de la route de Brügg.

Une lacune existe encore sur cet axe entre le chemin des Voies et la rue des Prés, engendrant des détours par des axes à fort trafic et constituant une rupture sur la liaison « confort » précitée. D'une part, il manque encore une passerelle pour franchir le bras de la Suze. D'autre part, le passage sous les deux bâtiments du chemin des Voies situés au sud du bras de la Suze est aujourd'hui physiquement possible, mais non légalisé (pas de servitudes). Enfin, les franchissements des axes routiers situés au nord (rue des Prés) et au sud (rue de Madretsch) de la liaison ne sont pas équipés pour les cycles.

La traversée de parcelles privées est donc nécessaire et doit être pris en compte pour la planification de la mesure.

Situation initiale



Objectifs

(1) Passerelle :

créer une passerelle réservé aux modes doux au-dessus du bras de la Suze. Largeur cyclable permettant le croisement et le dépassement si possible (contraintes environnementales à prendre en compte).

(5) Passage sous les bâtiments du chemin des Voies :

légaliser le passage pour les vélos comme une liaison officielle au moyen d'une servitude de passage.

(6) Franchissement de la rue des Prés, au nord de la liaison :

étudier la possibilité de prioriser l'itinéraire cyclable en accordant la priorité à la traversée cyclable de la rue des Jardins par rapport à la rue des Prés. A minima, marquer une traversée cyclable en parallèle à la traversée piétonne, créer un ilot central adapté pour l'arrêt des vélos.

(6) Franchissement de la rue de Madretsch, au sud de la liaison :

marquer une traversée cyclable en parallèle à la traversée piétonne, également protégée par un ilot central adapté pour l'arrêt des vélos.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet de combler la lacune existante sur l'itinéraire de confort de la rue des Jardins et est nécessaire pour assurer le développement de cet axe. Elle permet d'offrir une liaison hors trafic entre le centre-ville, le quartier du Tilleul, la place de la Croix et au-delà en direction du sud de l'agglomération, via la liaison de confort situé à l'ouest de la route de Brügg.

Interdépendance

- Mesure 17 (rue des Prés)
- Mesure 30 (cheminement le long de la Suze)
- Mesure 31 (rue de Madretsch)
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.1.5
- Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze / Gewässerrichtplan (GRP Schüss)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Projet

Démarche

- 1) sécurisation des terrains et accord des propriétaires : 2 ans
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - urbanisme
 - génie hydraulique
 - génie civil / staticien
 - environnement
 - architecte-paysagiste
-

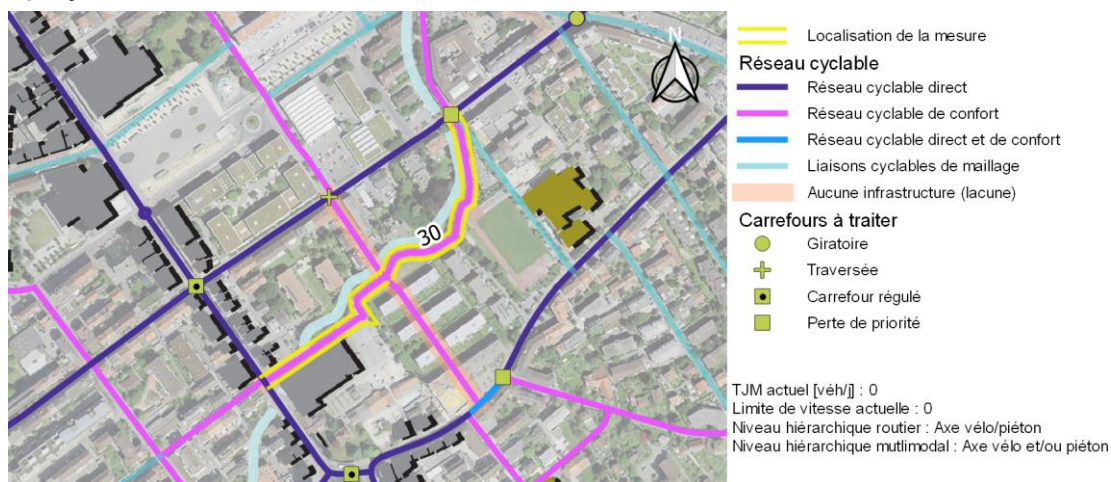
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Service de l'environnement, Département de la sécurité publique ; Syndicat d'aménagement des eaux de la Suze ; Office des immeubles et des constructions (OIC) ; Office des ponts et chaussées (OPC), Arrondissement d'ingénieur en chef III, Aménagement des eaux ; Inspection de la pêche du canton de Berne ; Office de l'agriculture et de la nature (OAN), Promotion de la nature

Priorité	Mesure à long terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	> 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

À ce jour, une liaison de confort « tangentielle » existe le long du bras sud de la Suze, entre les Ecluses et la rue des Prés. Le cheminement entre la rue des Prés et la rue Centrale est inexistant. D'autre part, les franchissements des axes routiers situés au nord (rue des Prés) et à l'ouest (rue Centrale) de la liaison ne sont pas équipés pour les cycles.

La traversée de nombreuses parcelles privées est nécessaire et doit être pris en compte pour la planification de la mesure.

Situation initiale



Objectifs

(1) Cheminement le long du bras secondaire de la Suze :

créer idéalement un cheminement piétons et vélos le long du bras secondaire de la Suze. Largeur cyclable permettant le croisement et le dépassement si possible (contraintes environnementales à prendre en compte).

(6) Franchissement de la rue des Prés, au nord de la liaison :

marquer une traversée cyclable en parallèle à la traversée piétonne, créer si possible un îlot central adapté pour l'arrêt des vélos.

(6) Franchissement de la rue Centrale, à l'ouest de la liaison :

marquer une traversée cyclable et la protéger par un îlot central adapté pour l'arrêt des vélos.

Opportunité et utilité

Cette mesure comblera la lacune restante sur la liaison de confort entre les Ecluses et la rue de l'Avenir. Elle permet ainsi d'offrir une « tangentielle » entre les liaisons de confort est-ouest de la Suze et nord-sud entre le centre et le sud de l'agglomération. L'itinéraire de confort entre l'est de la ville (Champs-de-Boujean, Stades, Gurzelen) et le sud de l'agglomération (Port, Brügg) s'en trouve ainsi raccourci et optimisé.

Interdépendance

- Mesure 17 (rue des Prés)
- Mesure 18 (rue de Fribourg)
- Mesure 20 (rue Centrale)
- Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze / Gewässerrichtplan (GRP Schüss)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 2 ans
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

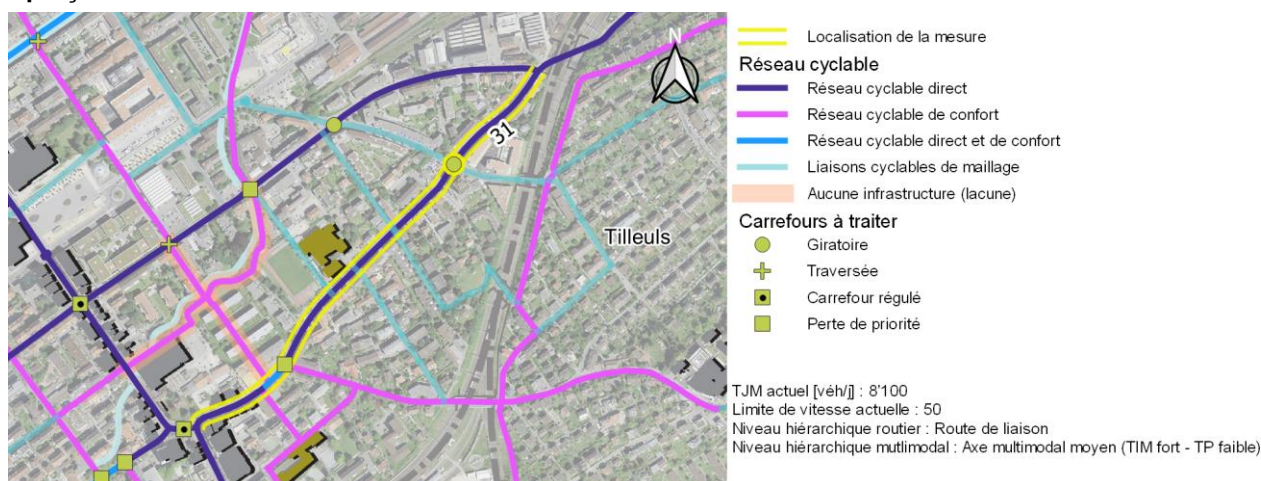
- planification des transports
 - urbanisme
 - génie hydraulique
 - génie civil / staticien
 - environnement
 - architecte-paysagiste
-

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	2) Réaménagement urbain complet
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La rue de Madretsch constitue le support de la liaison cyclable directe entre Mâche et Madretsch, puis au-delà vers Brügg (via la route de Brügg) et Nidau (via la rue A.-Aebi). Il s'agit également d'une route de liaison avec un trafic relativement dense (>8'000 véh/j) empruntée par une ligne structurante de TP. Des bandes cyclables de dimensions minimales existent sur une partie de l'axe mais sont régulièrement interrompues.

La présence de l'école primaire de Madretsch et de terrains de sport le long de l'axe renforce l'importance de prendre en compte les déplacements cyclables sur l'axe. En outre, un projet de développement au nord de l'axe offre une marge de manoeuvre en termes d'aménagement sur l'ouest du tronçon.

Sur la partie est de l'axe, entre la rue du Breuil et la rue des Prés, le trafic motorisé est limité au sens est -> ouest avec une bande cyclable. Dans le sens ouest -> est, seuls les cycles et les TP sont autorisés à circuler sur une voie commune. Ce tronçon est donc confortable pour les déplacements cyclables.

Trois points noirs vélos sont situés le long de l'axe :

- le giratoire de la place du Breuil (anneau de circulation large, entrées/sorties larges) ;
- la place de la Croix (voir Mesure 19) ;
- le carrefour à perte de priorité Madretsch/Crêt-des-Fleurs : point noir vélo sans aménagement pour les tourner-à-gauche.

Les traversées nord-sud de la rue de Madretsch sur les itinéraires cyclables de confort continuant au sud de la future liaison avec la rue des Prés (voir mesure 29) vers le Crêt-des-Fleurs et vers le chemin Albert-Galeer, nécessitant de traverser et d'emprunter sur un court tronçon la rue de Madretsch, ne sont pas aisées et pas lisibles.

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5. Une étude préliminaire sur l'axe Sud a permis de définir les principes d'aménagement de ce tronçon.

Situation initiale

Objectifs

(2) Rue de Madretsch :

procéder à un réaménagement urbain complet de l'axe, avec par exemple une bande polyvalente, un élargissement des trottoirs, une réduction des vitesses, etc. dans le but de favoriser une meilleure cohabitation de tous les usagers et valoriser le centre du quartier.

(6) Place du Breuil :

réduire la largeur de l'anneau de circulation, étudier la possibilité de changer le régime d'exploitation pour modérer le trafic et sécuriser les cycles.

Opportunité et utilité

La rue de Madretsch constitue le support de la liaison cyclable directe entre Mâche et Madretsch, puis au-delà vers Brügg (via la route de Brügg) et Nidau (via la rue A.-Aebi). En ce sens, il s'agit d'un élément-clé du réseau cyclable direct avec un potentiel important. La mesure proposée permettra d'améliorer la convivialité de cet itinéraire pour les cycles, d'assurer les accès et les continuités transversales (notamment les liaisons de confort nord-sud et l'accès à l'école de Madretsch) et d'assainir les points noirs vélos présents sur le tronçon. Ce tronçon est également inscrit dans le projet d'agglomération.

Interdépendance

- Mesure 10 (rue A.-Aebi)
- Mesure 19 (rue Centrale)
- Mesure 20 (route de Brügg, place de la Croix)
- Mesure 29 (liaison rue de Madretsch - rue des Prés)
- Mesure 32 (Crêt-des-Fleurs)
- Mesure MaC BMa1
- projet d'agglomération

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Etude pluridisciplinaire axe Sud terminée, étude de projet en cours.

Démarche

- 1) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- génie civil
- environnement
- urbanisme
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

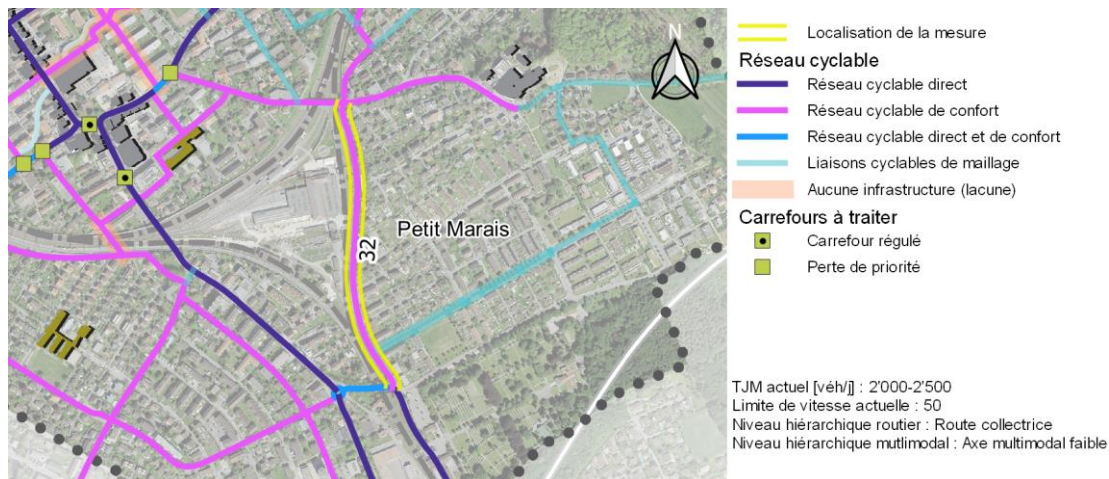
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB)

Priorité Mesure à court terme | **Type de mesure** 4) Modération du trafic
***Horizon de réalisation** 2020 – 2027

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La rue de la Berme fait partie du réseau cyclable de confort (liaison Port - Mâche via le quartier des Tilleuls). Elle constitue un axe à vocation « desserte de quartier » qui n'est pas intégré à la zone 30 environnante. Les flux de trafic sont modérés, mais un trafic de transit non négligeable est à signaler (entre Port et Mâche en évitant la place de la Croix). Les largeurs disponibles sont restreintes et ne permettent pas d'intégrer des aménagements cyclables (qui seraient de toute manière inadaptés au caractère de desserte de l'axe). De plus, l'intersection rue de la Berme - Crêt-des-Fleurs est une liaison pour le chemin d'école Oberstufenzentrum Madretsch qui présente un déficit de sécurité pour les écoliers.

Différents plans de circulation ont déjà été testés pour éviter le trafic de transit, avec cependant une forte opposition des riverains. Le projet d'intégration de la rue de la Berme à la zone 30 est les mesures de circulation y afférentes sont donc pour le moment en suspens.

Situation initiale



Objectifs

(4) Rue de la Berme :

prévoir des mesures de modération du trafic (extension des zones 30 environnantes ou modération avec maintien du régime à 50 km/h) sur cet axe, en proposant des aménagements adaptés aux cycles. Vérifier dans ce cadre la nécessité d'adapter ou non les régimes de circulation sur les carrefours concernées en lien notamment avec le chemin de l'école.

Opportunité et utilité

La modération de ces tronçons à vocation locale est nécessaire pour sécuriser les déplacements des vélos sur cet itinéraire de confort.

Interdépendance

- Mesure 22 (carrefour avec la route de Brügg)
- Mesure 31 (carrefour avec la rue de Madretsch)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude de projet/ expertise zone 30 : 1 an et demi
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement :
1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

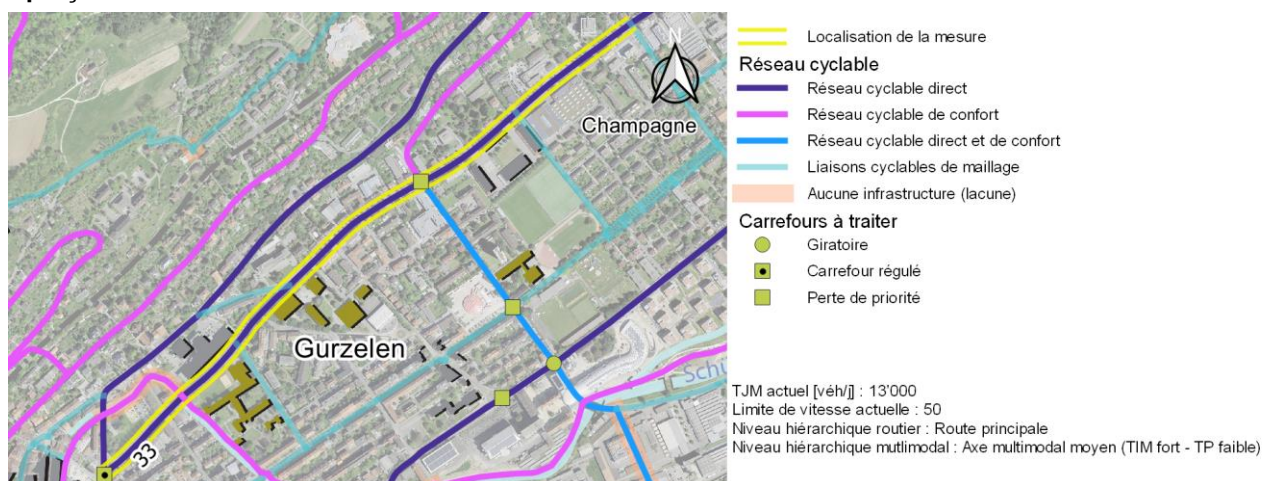
- planification des transports
- génie civil
- architecte-paysagiste

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	2) Réaménagement urbain complet
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

L'axe Boujean - G.-F.-Heilmann constitue la liaison cyclable et automobile principale et directe au pied du Jura (Granges - Longeau - Perles - Boujean - Bienne centre - Vigneules - Neuchâtel). Il s'agit également d'un axe structurant pour les TP. Le trafic y est important et les aménagements cyclables continus mais minimums (rue de Boujean : bande cyclable, rue G.F.-Heilmann : piste cyclable relativement étroite). Les accès aux transversales ne sont pas toujours sécurisés pour les cycles (absence d'aide pour les tourner-à-gauche).

Ce tronçon fait l'objet d'une mesure d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5 de la branche Ouest. Une étude préliminaire sur l'axe nord a permis de définir les principes d'aménagement de ce tronçon.

Situation initiale

Objectifs

(2)(6) Rue de Boujean / Rue Georg-Friedrich-Heilmann :

procéder à un réaménagement urbain complet de l'axe visant notamment à améliorer la qualité des itinéraires cyclables (séparés de la chaussée et/ou avec des espaces partagés sur la chaussée de manière ponctuelle) et créer des zones de transition avec le centre de Boujean et la vieille-ville, tout en conservant la fluidité du trafic. Prise en compte si possible des cycles dans le réaménagement du carrefour rue du Faucon / rue de Boujean et sécurisation des tourner-à-gauche pour l'accès aux tronçons nord-sud du réseau de maillage (chemin Vert, Arsenal, Karl-Stauffer).

Opportunité et utilité

Cette mesure permet d'assurer l'efficacité, la continuité et l'homogénéité des aménagements cyclables sur l'axe nord (axe cyclable direct principal est-ouest) et d'assurer les interconnexions avec les liaisons directes, de confort et de maillage nord-sud. Certaines parties de ce tronçon font partie du projet d'agglomération.

Interdépendance

- Mesure 24 (rue du Canal - rue Franche)
- Mesure 39 (rue du Faucon)
- Mesure 42 (route de Soleure - rue de Boujean)
- Mesure 62 (rue Adam-Göuffi - Faubourg du Jura)
- Mesure MaC BN 2
- Etude préliminaire MaC Branche Est - Secteur « Axe Nord »
- Projet d'agglomération

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Etude pluridisciplinaire axe Nord terminée, étude de projet en cours.

Démarche

- 1) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

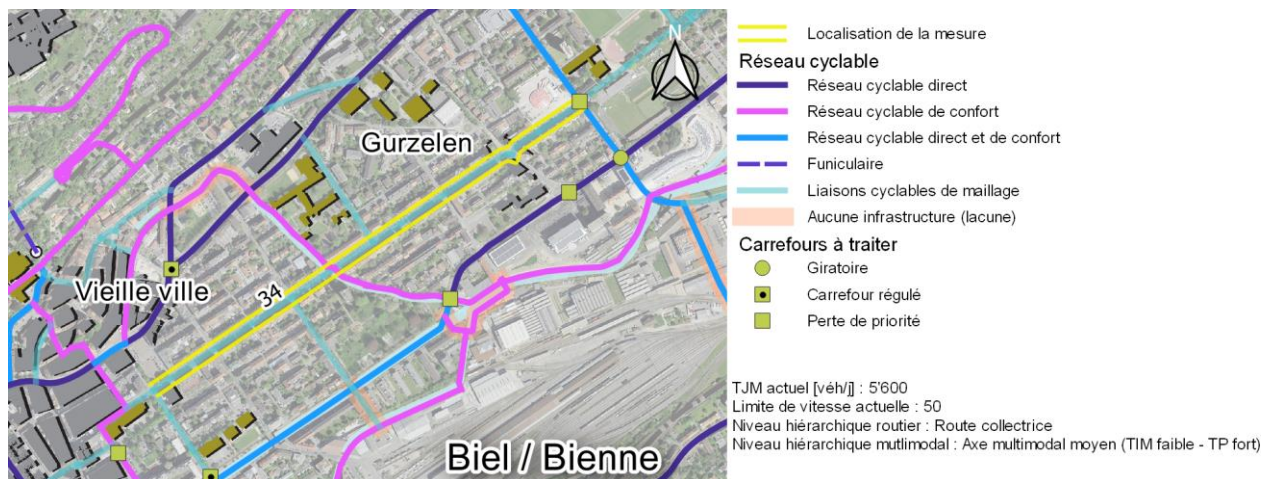
- planification des transports
- urbanisme
- génie civil
- environnement
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeu**

La rue Général-Dufour offre une liaison de maillage est-ouest intermédiaire entre la liaison rapide de l'axe Nord et la liaison rapide/confort de l'axe de la Suze. La rue, qui traverse un quartier résidentiel, présente un caractère d'avenue, avec un gabarit routier d'environ 9 m et de larges trottoirs séparés du trafic par des allées d'arbres. Du stationnement longitudinal est présent par intermittences, notamment sur le côté Nord de la rue (entre la rue Bubenberg et la rue Paul-Emile-Brandt), voire des deux côtés (entre la rue Paul-Emile-Brandt et la rue du Faucon). Il s'agit d'une route collectrice sur laquelle la pression est amenée à augmenter avec les développements importants prévus dans le quartier de la Gurzelen.

En termes de TP, il s'agit d'un axe important avec deux lignes urbaines entre le centre-ville et la Gurzelen. La SGM prévoit même d'en faire l'axe fort structurant est-ouest principal entre le centre et Boujean / Mâche via la Gurzelen.

Plusieurs projets ponctuels visant à améliorer la sécurité et à reporter le transit routier sont en cours de mise en oeuvre sur cet axe, notamment le réaménagement des carrefours avec la rue du Marché-Neuf (non régulé, suppression des voies de présélection sur la rue du Marché-Neuf et déplacement de l'arrêt de bus, voir Mesure 35) et avec la rue du Jura (régulé, suppression des voies de présélection et insertion de bandes cyclables). Le carrefour avec la rue du Faucon devra également être revu dans le cadre du réaménagement de cette dernière (voir Mesure 39). À noter également la mise en zone 30 prévue du quartier Bubenberg, au nord et au sud de la rue G.-Dufour, de la rue du Marché-Neuf jusqu'au chemin des Ecluses (non compris).

À plus long terme enfin, la fermeture de la rue Paul-Emile-Brandt prévue dans le cadre des MaC nécessitera un changement de priorité et le réaménagement du carrefour concerné (la liaison TIM et TP s'effectuera alors uniquement par la rue du Faucon).

Au-delà de ces projets ponctuels, la rue G.-Dufour devrait faire l'objet d'un réaménagement d'ensemble permettant d'assurer la progression des bus et la sécurité des cycles tout en diminuant la pression du trafic automobile et en renforçant le caractère d'« avenue verte » de l'axe.

Situation initiale

Objectifs

(3)(6) Rue Général-Dufour :

au-delà des projets ponctuels en cours, envisager une réaffectation de la chaussée sur la rue Dufour pour améliorer entre autres la cohabitation entre les modes en prenant en compte :

- la sécurité des cycles ;
- le besoin de progression efficace des bus ;
- la réduction de la pression du trafic de transit.

En sus, sécuriser les tourner-à-gauche des cyclistes au niveau des rues secondaires et envisager la faisabilité de réorganiser le stationnement pour améliorer la qualité de l'espace rue.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet d'améliorer le maillage du réseau cyclable qui dessert une zone fortement urbanisée et offre une liaison alternative à l'axe nord ou l'axe de la Suze entre le centre-ville et le quartier de la Gurzelen en fort développement.

Interdépendance

- Mesure 35 (carrefour Marché-Neuf / Général-Dufour)
- Mesure 39 (carrefour Faucon / Général-Dufour)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

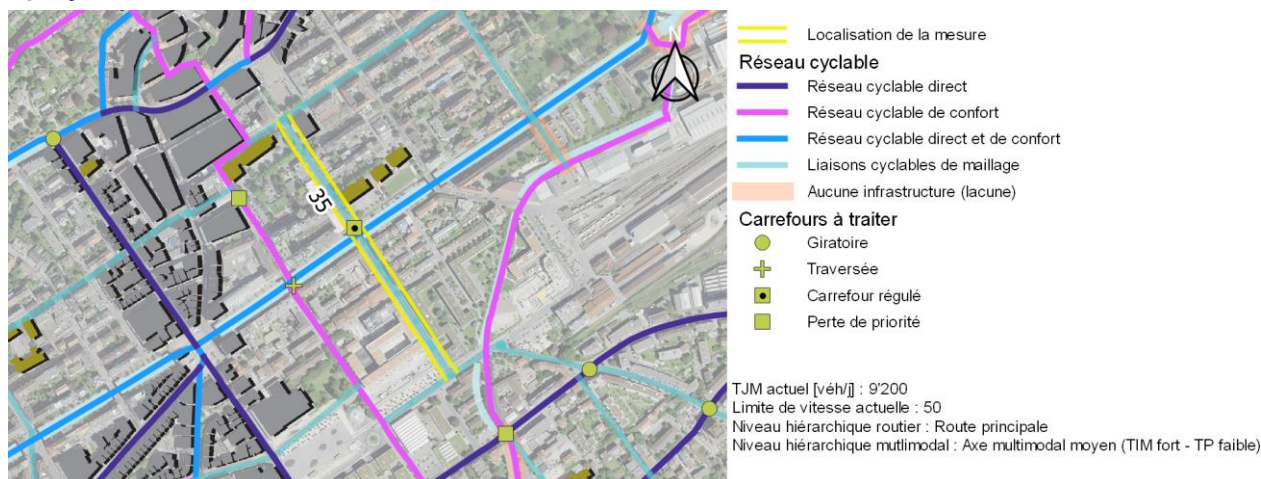
- planification des transports
- urbanisme
- génie civil

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		4) Modération du trafic
			6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La rue du Marché-Neuf constitue un élément du réseau cyclable de maillage nord-sud. Il s'agit de la seule traversée principale nord-sud du réseau routier entre l'axe ouest (rue du Débarcadère) et la rue J.-Renfer aux Champs-de-Boujean.

Le tronçon sud entre la rue de l'Argent et le quai du Haut présente un gabarit large de 10,50 m avec deux voies de circulation séparées et des bandes cyclables continues (1.50), manquant encore sur un court tronçon plus étroit entre la rue A.-Schöni et la rue des Diamants.

Le tronçon nord entre le quai du Haut et la rue Dufour est plus étroit (7,50 m), avec deux voies de circulation séparées, sans aménagement cyclable.

Au niveau des carrefours :

- le carrefour régulé avec la rue de l'Argent est équipé de sas vélo dans toutes les directions. Seul le mouvement de tourner-à-gauche Argent ouest -> Marché-Neuf nécessite pour les cycles la traversée d'une voie TIM dans des conditions peu optimales ;
- le carrefour régulé avec le Quai du Haut n'est que peu équipé pour les cycles mais fait l'objet d'un projet de réaménagement impliquant la reconstruction du pont sur la Suze, avec intégration de bandes cyclables sur la rue du Marché-Neuf et d'un contresens cyclable sur le Quai du Haut (voir Mesure 36). Il n'est en revanche pas prévu d'aménagement pour le mouvement de tourner-à-gauche Marché-Neuf sud -> Quai du Haut nord-ouest ;
- le carrefour à priorité de droite avec la rue Dufour est équipé de voies de présélection vers la rue Dufour est dans les deux directions très inconfortables pour les cycles. Un réaménagement est prévu, avec la suppression des voies de présélection et l'insertion d'îlots de sécurité sur les traversées piétonnes de la rue du Marché-Neuf, au nord et au sud de la rue Dufour. L'insertion de bandes cyclables entre la rue Dufour et la place des Foulons (rue du Canal) est également prévue dans ce cadre.

Situation initiale

Objectifs

(3) Tronçon sud, entre la rue A.-Schöni et la rue des Diamants :

étudier la possibilité d'élargir le gabarit (en réduisant par exemple la largeur du trottoir ouest) pour proposer un aménagement homogène avec le reste du tronçon.

(4) Tronçon nord, entre le quai du Haut et la rue Dufour :

étudier la possibilité de réduire les vitesses sur cette partie centrale de l'axe avec fonction urbaine importante, en envisageant également l'option d'une chaussée à voie centrale banalisée.

(6) Carrefour avec le quai du Haut :

compléter l'aménagement avec un tourner-à-gauche cyclable (direct ou indirect) entre la rue du Marché-Neuf sud et l'axe cyclable du quai du Haut nord-est.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet d'améliorer la sécurité et le confort des cycles sur cette liaison du réseau de maillage nord-sud soumise à une forte pression du trafic automobile.

Interdépendance

- Mesure 34 (rue Dufour)
- Mesure 36 (quai du Haut)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil

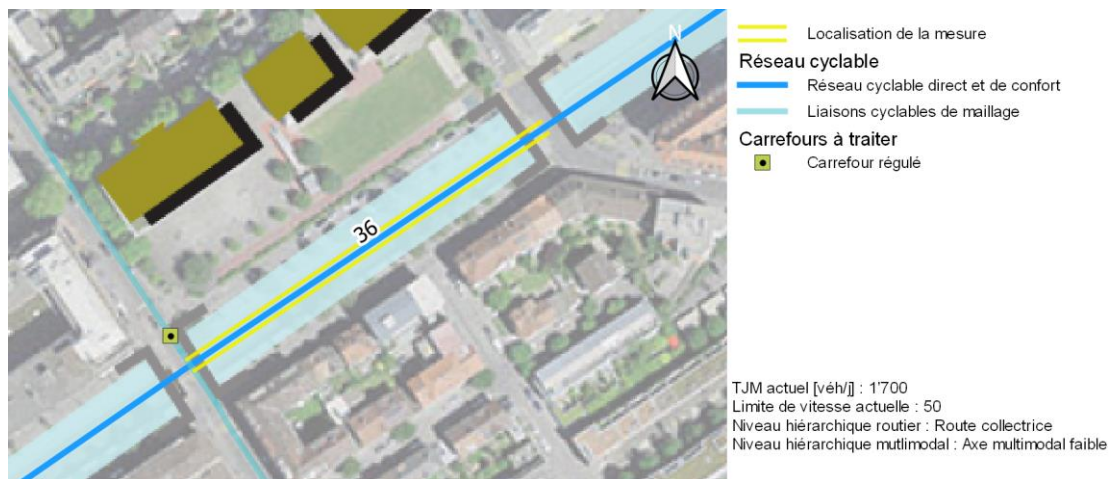
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée
* Horizon de réalisation	2020 – 2024		

Etat de la coordination Coordination réglée

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le Quai du Haut fait partie de la « colonne vertébrale » est-ouest du réseau cyclable biennois (rapide + confort). Le tronçon entre la rue du Marché-Neuf et la rue du Jura est actuellement constitué d'un sens unique TIM d'est en ouest sans contresens cyclable. Les cyclistes doivent donc changer deux fois de côté de la Suze, avec des carrefours régulés et non aménagés pour les cyclistes.

Le projet de réaménagement « Neumarktstrasse - Neubau Brücke - Option A » qui doit être mis en oeuvre prochainement permettra l'insertion d'un contresens cyclable sur ce tronçon en supprimant l'une des rangées de stationnement et la voie de présélection de tourner-à-gauche vers le Marché-Neuf sud.

Situation initiale



Objectif

(3) Quai du Haut :

créer une bande cyclable pour le contresens cyclable vers l'est entre la rue du Marché-Neuf et la rue du Jura.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet de compléter l'axe central du réseau cyclable et d'assurer la continuité du cheminement des vélos sur le quai du Haut.

Interdépendance

- Mesure 35 (carrefour Quai du Haut / Marché-Neuf)
 - Mesures 37 et 38 (Quai du Haut est et rue J.-Stämpfli)
 - Mandats d'étude parallèles en cours pour la valorisation des espaces publics des quais de la Suze
-

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Projet, en cours de réalisation

Démarche

- 1) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement :
1 an et demi
- 2) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - génie civil
-

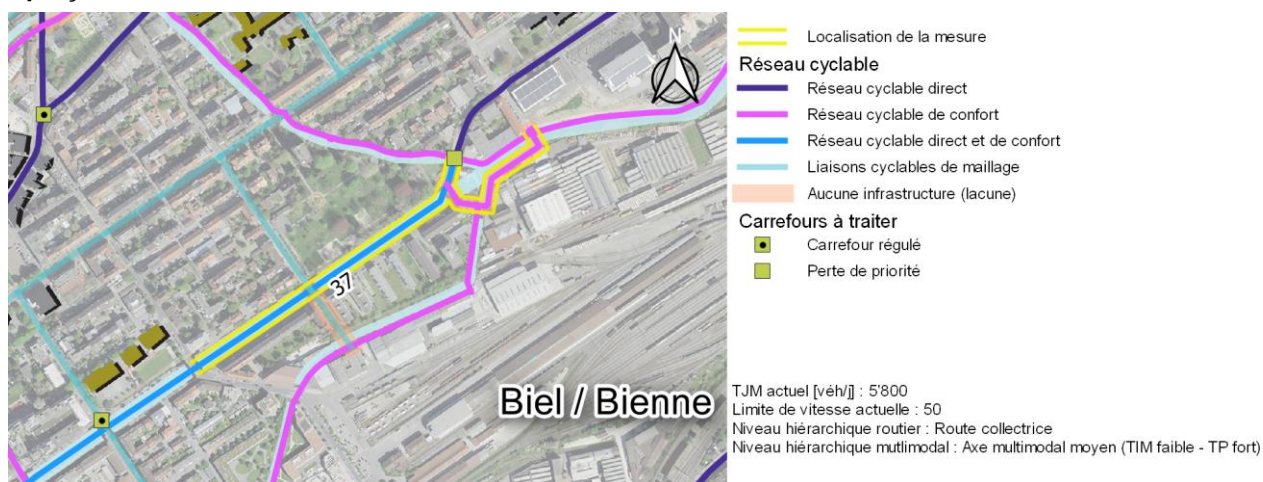
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ; Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm) ; CFF ; Syndicat d'aménagement des eaux de la Suze ; Office des immeubles et des constructions (OIC) ; Office des ponts et chaussées (OPC), Arrondissement d'ingénieur en chef III, Aménagement des eaux ; Inspection de la pêche du canton de Berne ; Office de l'agriculture et de la nature (OAN), Promotion de la nature

Priorité	Mesure à court terme (carrefour Rue des Ecluses)	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
* Horizon de réalisation	2020-2027 (carrefour Rue des Ecluses)		1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le Quai du Haut fait partie de la « colonne vertébrale » est-ouest du réseau cyclable biennois (rapide + confort). Le tronçon entre la rue du Jura et les Ecluses est constitué d'une route de 6 mètres de large, sans marge de manoeuvre pour des aménagements cyclables. La liaison est donc plutôt inconfortable pour les vélos dans la configuration actuelle. L'axe est en outre emprunté par deux lignes de bus urbaines structurantes ainsi qu'une ligne régionale.

Dans le cadre de l'étude « Verkehrsstudie Dufour – Oberer Quai », différentes variantes de plans de circulation ont été proposées pour le secteur. La plus intéressante pour l'axe cyclable est la « Variante 2 », qui consiste à réserver le Quai du Haut Nord-Est aux vélos et bus, avec report du trafic individuel motorisé sur le Quai du Haut Sud-Est et réalisation d'un nouveau pont sur la Suze au niveau des Ecluses. Cette variante pose cependant plusieurs défis, puisqu'elle nécessite une nouvelle infrastructure lourde (pont routier) ainsi que la suppression et compensation des places de parc sur le Quai du Haut Sud-Est. La concentration de la totalité du trafic sur ce tronçon relativement étroit et proche du bâti existant pourrait également être problématique.

À noter également, le réaménagement prévu à moyen terme au niveau des Ecluses (création d'une bande centrale et déplacement de l'arrêt de bus sur le tronçon situé entre la passerelle et la rue des Ecluses, sécurisation du passage piéton en face de la rue des Ecluses pour les vélos), qui permettra de faciliter les tourner-à-gauche cyclables depuis l'Ile-de-la-Suze ainsi que vers la rue des Ecluses.

Situation initiale



Objectifs

(3)(1) Quai du Haut :

- à court terme : sécuriser au mieux les déplacements des cycles entre les Ecluses et la rue du Jura et optimiser le fonctionnement des feux pour les cyclistes (réduction du temps d'attente) sur la partie sud du quai au carrefour avec la rue du Jura.
- à long terme : réétudier le schéma de circulation entre les deux versants du Quai et sa faisabilité, selon les variantes étudiées dans le cadre du mandat « Verkehrsstudie Dufour – Oberer Quai » (en approfondissant la faisabilité de la variante 2 : Quai du Haut Nord-Est réservé aux vélos et bus et report du trafic individuel motorisé sur le Quai du Haut Sud-Est, conditionné à la possibilité de réaliser un nouveau pont sur la Suze au niveau des Ecluses). Étudier un meilleur raccordement au chemin des Surreaux.

(6) Carrefour de la rue des Ecluses :

réaménager ce carrefour selon projet de la ville (Département des infrastructures) pour faciliter les tourner-à-gauche cyclables depuis l'île-de-la-Suze ainsi que vers la rue des Ecluses.

Dans le cas où les CFF amorcent un développement de leurs activités à la gare des marchandises et réaménagent certains de leurs bâtiments en bordure de la Suze, il serait intéressant de profiter des synergies potentielles pour offrir une continuité cyclable et piétonne le long de la Suze avec une passerelle dans le prolongement de la rue de l'Eau.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet de compléter l'axe central du réseau cyclable et d'assurer la continuité du cheminement des vélos sur le quai du Haut.

Interdépendance

- Mesures 36 et 38 (Quai du Haut centre et rue J.-Stämpfli)
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.1.6
- Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze / Gewässerrichtplan (GRP Schüss)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe, Mandats d'étude parallèles en cours

Démarche

- 1) étude d'opportunité : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil / staticien
- environnement
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité

Mesure immédiate

Type de mesure

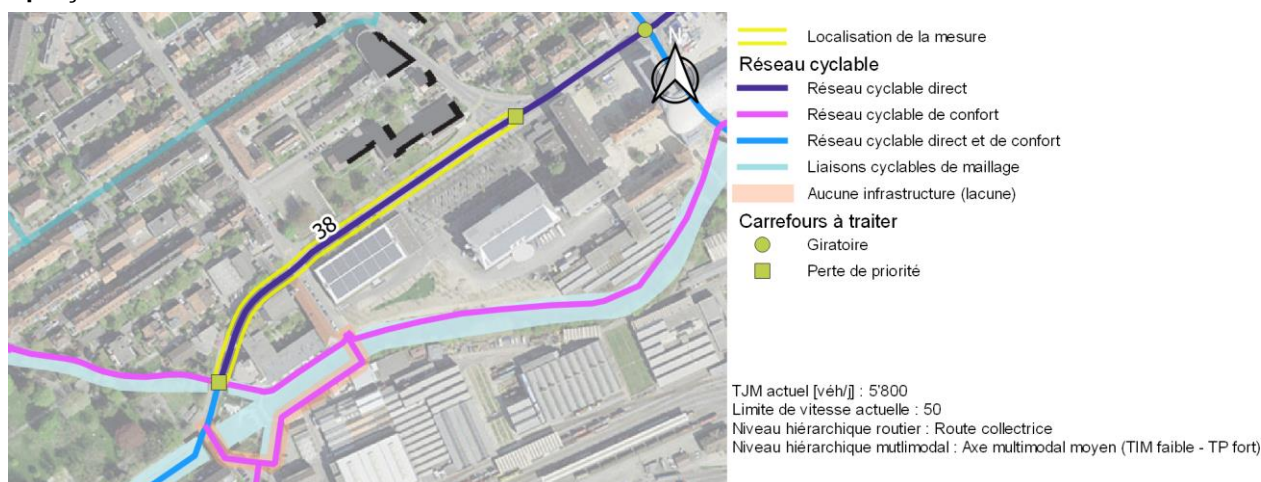
- 3) Réaffectation de la chaussée
- 5) Mesures de marquage et/ou de signalisation ponctuelle
- 6) Mesures ponctuelles aux carrefours

***Horizon de réalisation**

2020-2024
 (Rue Stämpfli entre les Ecluses
 et le carrefour Brandt, non
 compris)

Etat de la coordination

Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

L'axe rue de l'Eau - rue J.-Stämpfli fait partie de la « colonne vertébrale » est-ouest du réseau cyclable biennois, sur ce tronçon uniquement pour le réseau direct (le réseau de confort empruntant le cheminement de l'Ile-de-la-Suze). Un aménagement cyclable de largeur minimale existe déjà, sous la forme d'une bande cyclable dans le sens d'est en ouest et en alternance bande cyclable / piste cyclable à l'arrière du stationnement dans le sens de l'ouest vers l'est. Le tronçon est déjà globalement aménagé pour les cycles.

Une réfection de canalisation est prévue sur ce tronçon, ce qui permettra de profiter de l'opportunité d'une optimisation de l'infrastructure à court terme déjà. Un projet a été réalisé qui prévoit le maintien des allées d'arbre existantes et la réaffectation de la chaussée.

Le carrefour à perte de priorité Jakob-Stämpfli/Paul-Emile-Brandt pose des problèmes, avec une priorité à l'axe Brandt - Stämpfli est, des largeurs de voirie permettant des vitesses importantes, une interruption ponctuelle des aménagements cyclables et des mouvements de tourner-à-gauche non sécurisés pour les cycles, y compris sur l'itinéraire de la « colonne vertébrale » Stämpfli est -> Stämpfli ouest. Il est cependant prévu de supprimer ce carrefour en fermant la rue Paul-Emile-Brandt au trafic et en reportant les flux TIM et TP sur la rue du Faucon (voir Mesure 39).

Situation initiale

Objectifs

(3)(5) Rue Jakob-Stämpfli :

profiter de la réfection des canalisations pour optimiser l'infrastructure en faveur des cycles.

(6) Carrefour Jakob-Stämpfli/Paul-Emile-Brandt :

réaménager ce carrefour pour sécuriser les déplacements des cycles, en priorisant l'axe principal tout droit sur la rue Jakob-Stämpfli et en aménageant par exemple un trottoir traversant sur la rue Paul-Emile-Brandt.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet de renforcer l'efficacité et la sécurité de cet élément structurant de la « colonne vertébrale » est-ouest du réseau cyclable biennois rapide.

Interdépendance

- Mesures 36 et 37 (Quai du Haut)
- Mesure 39 (rue du Faucon)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Projet

Démarche

- 1) projet définitif : 1an
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement :
1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

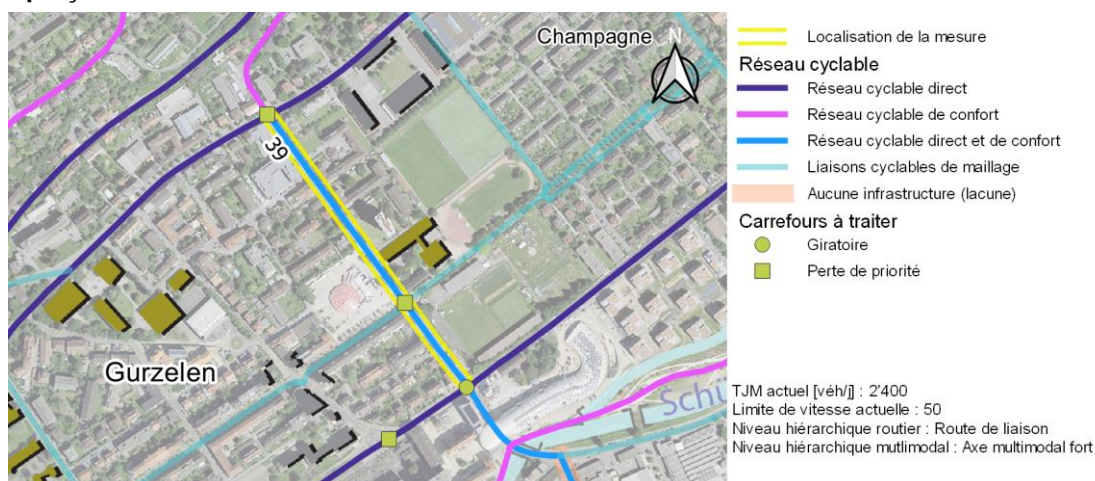
- planification des transports
 - urbanisme
 - génie civil
 - préservation des sites et des monuments
-

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	2) Réaménagement urbain complet
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La rue du Faucon est aujourd'hui un axe à vocation essentiellement local, d'une largeur d'environ 7 mètres, sans séparation des voies de circulation, sans aménagement cyclable, avec ponctuellement du stationnement longitudinal (dans la partie nord). La présence de l'école et des terrains de sport de la Gurzelen à proximité de la partie centrale du tronçon engendre de nombreuses traversées piétonnes de l'axe. Le carrefour giratoire au niveau du bâtiment Swatch constitue un point noir vélo, mais a été réaménagé récemment.

À moyen terme, la rue du Faucon va jouer un rôle nettement plus important pour l'ensemble des modes :

- les développements importants prévus dans le quartier, le long de la partie sud du tronçon, vont renforcer les circulations piétonnes, aussi bien le long de l'axe qu'en traversée ;
- l'axe constitue une liaison nord-sud cyclable structurante, aussi bien pour le réseau direct que pour le réseau de confort, notamment en lien avec la passerelle de la Gare des Marchandises (Mesure 40) ;
- selon la SGM, la rue doit devenir un axe TP fort structurant, aussi bien sur le tronçon nord (liaison centre-ville - Dufour - Boujean) que sur le tronçon sud (liaison centre-ville - Dufour - Mâche) ;
- enfin, la rue du Faucon constitue une route de liaison, avec une augmentation potentiellement importante du trafic attendue sur cet axe (jusqu'à 7'000 véh/j), en lien avec les développements du secteur et les reports du trafic liés à la fermeture prévue de la rue Paul-Emile-Brandt ainsi qu'aux mesures de réduction du trafic prévues sur la rue Dufour (voir Mesure 34) et l'axe Quai du Haut - Stämpfli (voir Mesures 36, 37 et 38).

L'enjeu consistera donc à réaliser un aménagement qui répondra à l'ensemble de ces fonctions. Une attention particulière devra être portée sur le carrefour Faucon / Dufour, avec notamment la nécessaire sécurisation des traversées piétonnes et du tourner-à-gauche cyclable de Faucon sud vers Dufour, en prenant en compte les girations des bus aussi bien entre Dufour et Faucon nord (axe fort de/vers Boujean) qu'entre Dufour et Faucon sud (axe fort de/vers Mâche).

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation MaC de la branche Est. Une étude préliminaire sur l'axe nord a permis de définir les principes d'aménagement sur ce tronçon.

Situation initiale

Objectifs

(2) Rue du Faucon, tronçon sud (entre Stämpfli et Dufour) :

élargir si possible la chaussée et introduire des bandes cyclables.

(2) Rue du Faucon, tronçon nord (entre Dufour et Boujean) :

étudier la possibilité d'élargir la chaussée (au moins ponctuellement) pour permettre un séparation des flux vélos d'avec le trafic TP/TIM (sous la forme de bandes cyclables ou d'un cheminement séparé).

(6) Carrefour Faucon/Dufour :

aménager l'intersection de façon à dissuader le trafic de transiter sur la rue de Dufour. Lors des études de faisabilité, il faudra tenir compte notamment des girations des bus et de la sécurité des piétons et vélos (en particulier le tourner-à-gauche entre la rue du Faucon sud et la rue Dufour).

(6) Carrefour Faucon/Boujean :

ce carrefour est réinterrogé dans le cadres des MaC. Vérifier la prise en compte des cycles, notamment sur la liaison de confort nord-sud Faucon-Coteau.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet d'améliorer de manière déterminante la sécurité et le confort des cyclistes sur cette liaison nord-sud directe et de confort importante, tout en sécurisant les traversées piétonnes (en lien aussi avec les terrains de sport et les écoles avoisinantes) et en garantissant la fonction de l'axe pour les déplacements TP (axe fort) et TIM (route collectrice).

Interdépendance

- Mesure 33 (axe Nord)
- Mesure 34 (rue Dufour)
- Mesures 36, 37 et 38 (Quai du Haut - Stämpfli)
- Mesure 40 (passerelle gare des Marchandises)
- Mesure MaC BGu 2
- Projets Pôle de développement de la Gurzelen

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) étude préliminaire : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - urbanisme
 - génie civil
 - environnement
 - architecte-paysagiste
 - préservation des sites et des monuments
-

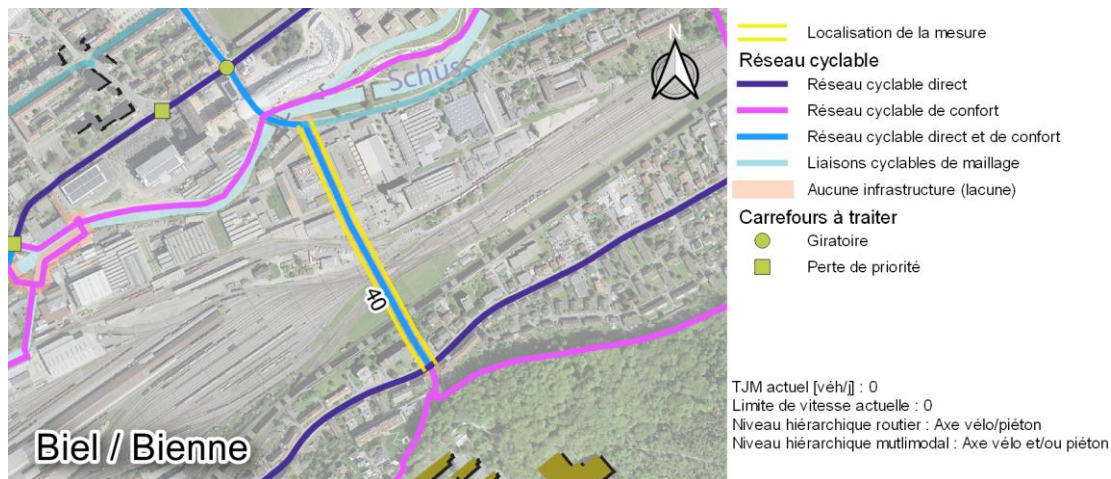
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; CFF ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Département de la sécurité publique ; CFF

Priorité franchissement stratégique | **Type de mesure** 1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
***Horizon de réalisation** 2020 – 2035

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Dans le secteur de la gare de marchandises, le maillage du réseau cyclable est insuffisant, puisqu'il n'y a aucun point de franchissement des voies CFF sur une distance de plus de 1,5 km. Ainsi, les usagers se déplaçant entre le nord (Boujean, Champagne, Gurzelen) et le sud (Geyisried, Mâche, Madretsch, Tilleuls) des voies doivent effectuer des détours considérables et emprunter des axes à forts trafics, ce qui dissuade fortement l'usage du vélo sur ces liaisons.

Les différences topographiques sont à prendre en compte pour l'insertion du projet.

Les points d'accroche sur le réseau existant sont relativement fixes, puisqu'ils figurent au plan d'alignement.

Des parcelles appartenant aux CFF et à des privés sont touchées par ce projet.

Situation initiale



Objectifs

(1) Passerelle gare de marchandises :

créer un cheminement réservé aux modes doux avec idéalement une séparation des flux piétons et cyclables. La largeur de la voie dédiée aux cycles doit être suffisante pour permettre le croisement et le dépassement et répondre aux standards en vigueur. Les rampes d'accès doivent avoir une pente <10 % avec rebroussements et répondre aux standards en vigueur. En complément aux rampes, il faudrait idéalement prévoir des ascenseurs pour les piétons.

La passerelle se situera sur la partie nord, en franchissement des voies marchandises. Sur la partie sud, au niveau des voies principales sur talus, un sous-voies doit être aménagé.

Opportunité et utilité

Cette liaison nord-sud comble une lacune importante du réseau cyclable dans la ville et permet de relier au sud les quartiers du Marais, des Tilleuls et du Geyisried au sud avec le centre, la Gurzelen et Boujean au nord. Elle offre, en outre, de nouvelles possibilités de déplacement direct à vélo entre ces différents quartiers, permet de réduire les détours et favorise le rabattement sur la « colonne vertébrale » de l'itinéraire de la Suze.

La nouvelle infrastructure pourra également être intégrée au réseau cantonal des itinéraires principaux en cours d'étude par le canton de Berne.

Interdépendance

- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.4 (ARE-Code 0371.3.029)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (Transitec)

Démarche

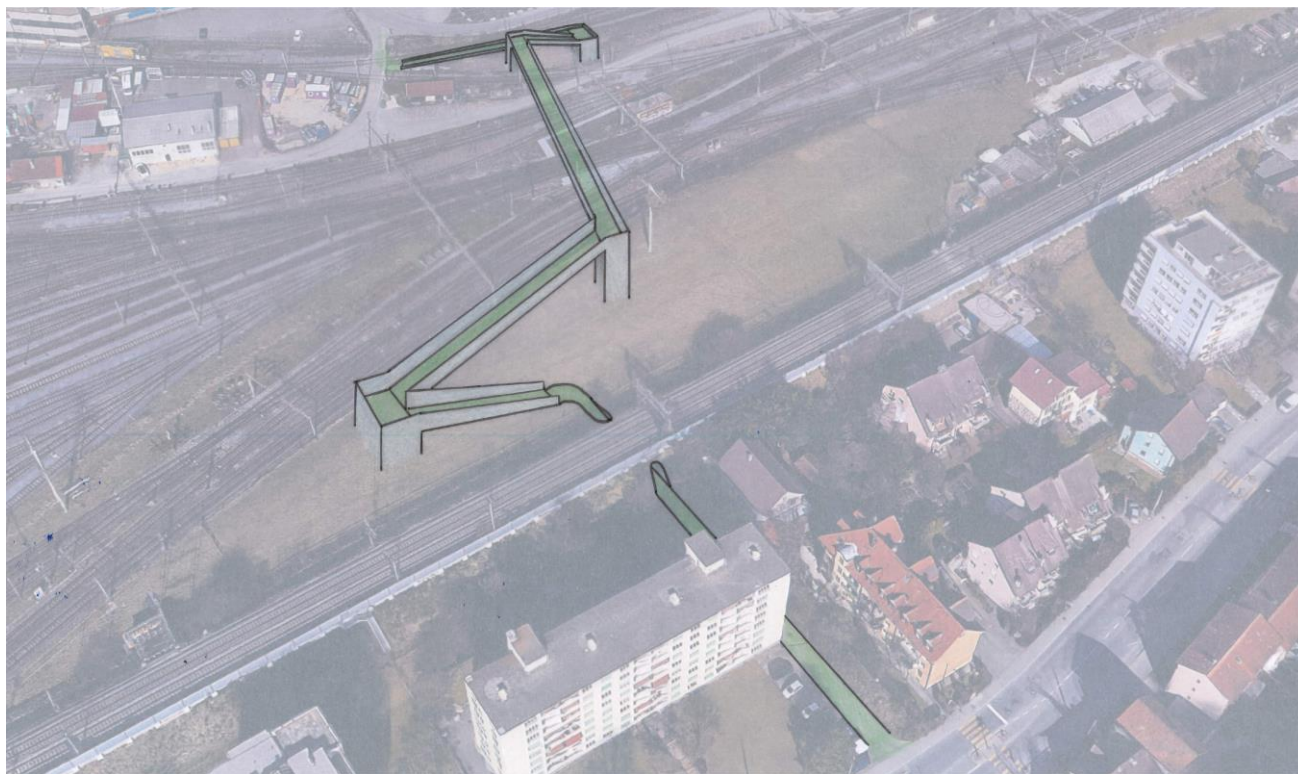
- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 2 ans
- 2) sécurisation des terrains et accord des propriétaires : 2 ans
- 3) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 4) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 5) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie ferroviaire
- génie civil / staticien
- environnement
- architecte-paysagiste

Esquisse illustrative

Esquisse illustrative de principe (Transitec, sept. 2019)



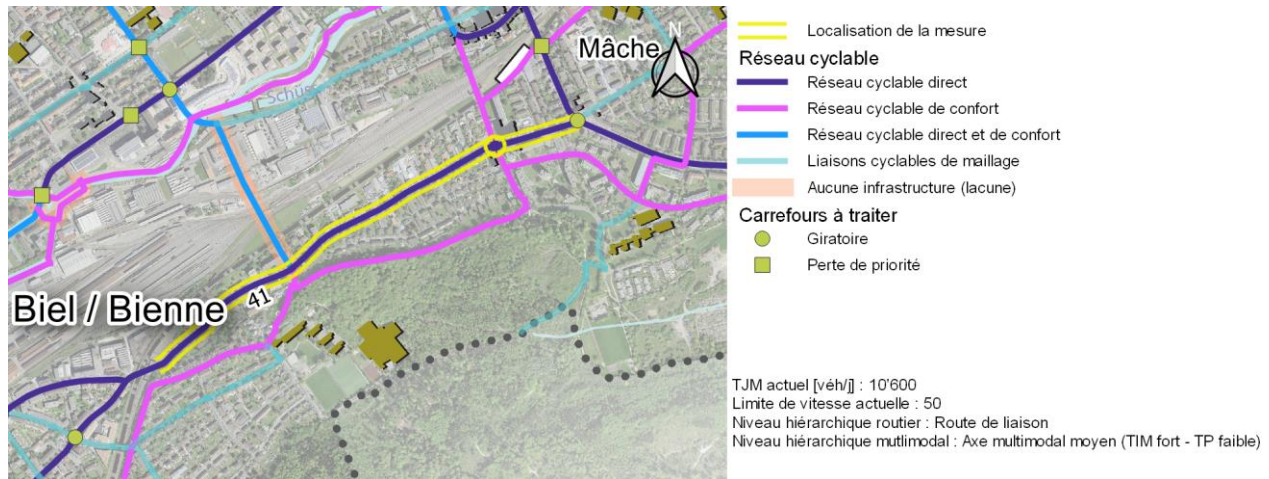
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La rue de Mâche fait partie de l'axe sud, parcouru par un trafic relativement dense entre les quartiers de Madretsch et de Mâche. Il s'agit également d'un axe TC important, avec des voies bus présentes sur une partie du tracé.

Les aménagements cyclables sont partiellement existants, mais les largeurs sont souvent insuffisantes, alors que le gabarit de la chaussée est globalement généreux. Du stationnement longitudinal de courte durée (zone bleue) sur chaussée représente un danger potentiel pour les cyclistes, principalement à cause des portières qui s'ouvrent inopinément.

Ce tronçon fait l'objet d'une mesure d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5, branche Est. Une étude préliminaire sur l'axe Sud a permis de définir les principes d'aménagement sur tout ce tronçon.

Situation initiale



Objectifs

(3) Rue de Mâche :

aménager des pistes cyclables de chaque côté de la chaussée et des alignements d'arbres au nord de la chaussée afin de valoriser et d'accompagner le cheminement cyclable et piétonnier.

(6) Giratoire rue de Mâche - rue Scholl - rue du Moulin :

réaménagement multimodal du giratoire afin d'optimiser sa géométrie en limitant notamment la largeur des voies de sortie et en réduisant les conflits avec le stationnement longitudinal sur les voies d'entrée, afin de sécuriser les mouvements cyclables.

(6) Place d'Orpond :

voir mesure 50

Opportunité et utilité

La mesure, qui propose la création d'aménagement cyclables généreux et continus, est très importante pour le trafic cycliste biennois. Elle permet de créer sur l'axe sud un itinéraire cyclable direct reliant le sud de la ville à la zone de travail des Champs-de-Boujean (via la future passerelle Gare des marchandises ou l'actuelle rue du Moulin). D'autre part, cet axe constitue également une liaison est-ouest importante entre le quartier de Mâche et le centre de la ville.

Une partie du tronçon est intégré dans le projet d'agglomération de 4^e génération.

Interdépendance

- Mesure 40 (passerelle Gare de marchandises)
- Mesure 50 (route d'Orpond sud)
- Mesure MaC BMe3, axe Sud

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Etude pluridisciplinaire axe Sud terminée, étude de projet en cours.

Démarche

- 1) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - génie civil
 - urbanisme
 - architecte-paysagiste
 - préservation des sites et des monuments
-

Compétence

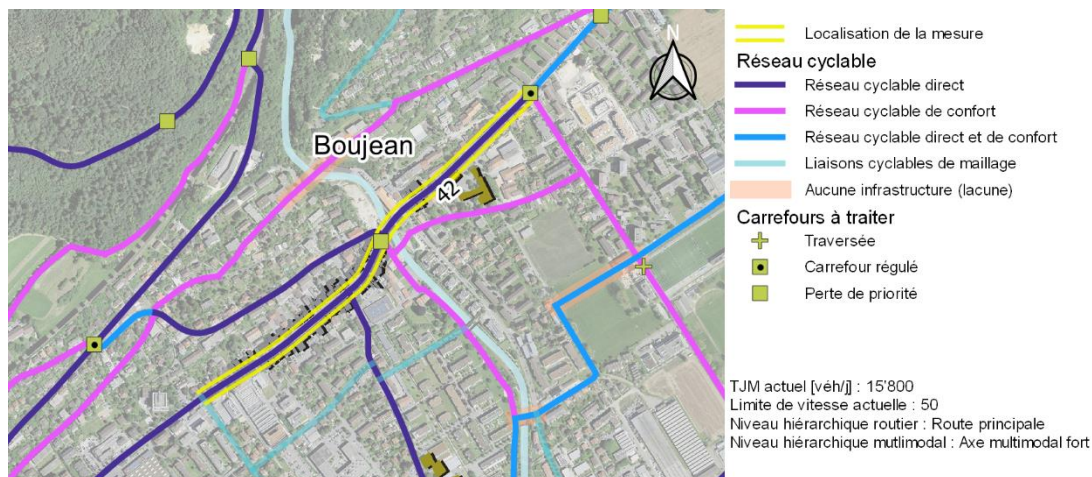
Responsabilité / propriétaire : Canton de Berne (tronçon Longue-Rue - rue Hermann-Lienhard) ; Ville de Bienne (tronçon rue Hermann-Lienhard - chemin Vert)

Instances en charge de la mesure : Canton de Berne, Arrondissement III ; Ville de Bienne, Département des infrastructures

Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ; Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	2) Réaménagement urbain complet
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

L'axe route de Soleure - rue de Boujean fait partie intégrante de l'axe nord, qui constitue une liaison cyclable directe structurante à l'échelle biennoise et régionale (de/vers Perles-Granges). Le tronçon concerné, entre la Longue-Rue et le chemin Vert, traverse la centralité de Boujean. Les largeurs à disposition sont réduites, le bâti est dense de part et d'autre de l'axe. L'infrastructure routière consiste en une voie de circulation par sens. Les aménagements en faveur des modes alternatifs (vélos, transports publics) sont quasiment inexistantes. Les trottoirs sont de largeur minimale pour une centralité urbaine de ce type (lorsqu'ils sont plus larges, du stationnement est mis à disposition sur ceux-ci). Le trafic est très dense (>15'000 véh/j) sur cet élément du réseau principal d'accès à la ville et la vitesse de 50 km/h ne favorise pas la cohabitation entre usagers.

Les marges de manoeuvre en termes d'espace à disposition sont donc quasiment inexistantes.

L'enjeu principal concerne la mise en valeur d'une véritable centralité de Boujean, avec une amélioration de la perception du tronçon comme lieu de vie et d'activités avec un bâti compact.

Les deux principaux carrefours du secteur sont situés dans la partie centrale du tronçon :

- Carrefour à perte de priorité rue de Boujean/rue H.-Lienhard : aucun aménagement cyclable n'existe sur ce carrefour ; la voie centrale sur la rue de Boujean permet de faciliter les tourner-à-gauche mais n'est pas sécurisée pour les vélos (tourner-à-gauche de / vers H.-Lienhard au nord, mais aussi tourner-à-gauche de / vers la liaison de la Suze via parcelle privée au sud)
- Carrefour régulé rue de Boujean/rue du Châtelet : sur chaque branche, un (court) tronçon de bande cyclable et un sas vélo permettent aux cycles de se positionner correctement.

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5. Une étude préliminaire sur l'axe Nord a permis de définir les principes d'aménagement sur ce tronçon.

Situation initiale

Objectifs

(2) Route de Soleure - Rue de Boujean :

procéder à un réaménagement urbain complet de l'axe de façade à façade rappelant l'ancien village de Boujean et abaisser la vitesse de circulation à 30 km/h. Les flux TIM doivent pouvoir s'écouler sur ce tronçon, afin de limiter le transit sur les axes perpendiculaires. Elargir les trottoirs en faveur des piétons et des commerçants pour redynamiser le centre de quartier. La réduction des vitesses permet une cohabitation des modes de transport en permettant aux cyclistes de circuler sur la chaussée.

(6) Carrefour rue de Boujean/rue H. Lienhard :

réduire les emprises de la voirie, sécuriser les tourner-à-gauche pour les cycles de/vers rue H. Lienhard et de/vers l'itinéraire de la Suze au moyen d'un aménagement adapté de la voie centrale (ilots, marquage, ...).

Opportunité et utilité

La mesure d'abaissement de la vitesse permettra à la fois de sécuriser les cycles sur ce tronçon important du réseau cyclable direct et de favoriser une meilleure cohabitation entre les différents modes. L'élargissement des trottoirs et le réaménagement urbain de qualité permettront de redynamiser le centre de quartier, mettre en valeur le caractère d'ancien village de Boujean et de favoriser le commerce de proximité.

Interdépendance

- Mesure 43 (rue du Châtelet)
- Mesure 52 (Longue-Rue)
- Mesures MaC BN 2 et BN 3, axe Nord

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Etude pluridisciplinaire axe Nord terminée, étude de projet en cours.

Démarche

- 1) avant-projet
- 2) procédure de participation
- 3) projet de construction et plan de route (approbation de la construction)
- 4) projet d'exécution (y compris le crédit)
- 5) appel d'offres
- 6) exécution
- 7) mise en service et clôture.

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil
- environnement
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

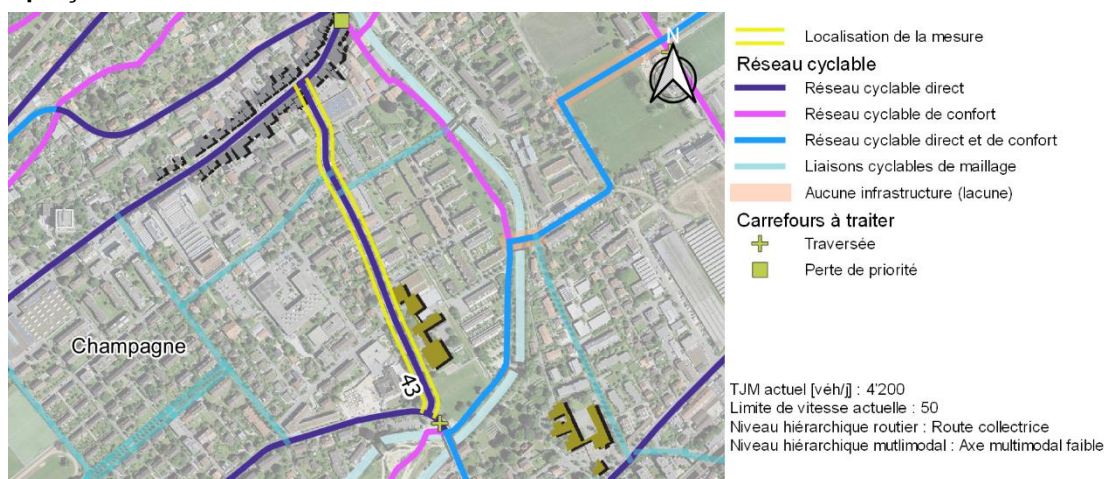
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 4) Modération du trafic
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La rue du Châtelet constitue un axe collecteur avec un trafic modéré, de l'ordre de 4'000 véh/j. Seul le tronçon nord (entre la rue de Boujean et le chemin des Grillons) présente un caractère routier peu en adéquation avec les affectations adjacentes (Migros, habitat). L'enjeu se situe principalement au niveau de la sécurisation des déplacements à vélo et de la modération des vitesses dans le quartier résidentiel avec des marges de manoeuvre limitées en termes de gabarit (trottoirs déjà peu larges).

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5, qui prévoit un réaménagement de l'axe afin de modérer le trafic.

Situation initiale



Objectifs

(3)(4) Rue du Châtelet :

Il s'agit de réaliser un aménagement de modération permettant de dissuader le trafic de transit sur cet axe.

Il n'est pas nécessaire de traiter l'axe de manière uniforme. Pour le tronçon entre la rue de Boujean et le chemin des Grillons, le réaménagement doit permettre d'affirmer la centralité de quartier en atténuant le caractère routier et en favorisant les traversées libres, ainsi que la cohabitation entre les modes.

Opportunité et utilité

La mesure proposée permet d'améliorer la cohabitation des usagers de la rue du Châtelet, malgré les marges de manoeuvre minimales pour les aménagements cyclables. Elle doit ainsi améliorer la sécurité des vélos et la cohabitation entre les différents usagers sur l'axe cyclable rapide entre le quartier de Boujean, la « colonne vertébrale cyclable » de la Suze et le quartier de Mâche.

Interdépendance

- Mesure 42 (route de Soleure - rue de Boujean)
- Mesure 44 (rue du Moulin nord)
- Mesure 46 (rue du Moulin sud)
- Mesure MaC BGU5

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) conception d'ensemble interdisciplinaire : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement :
1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

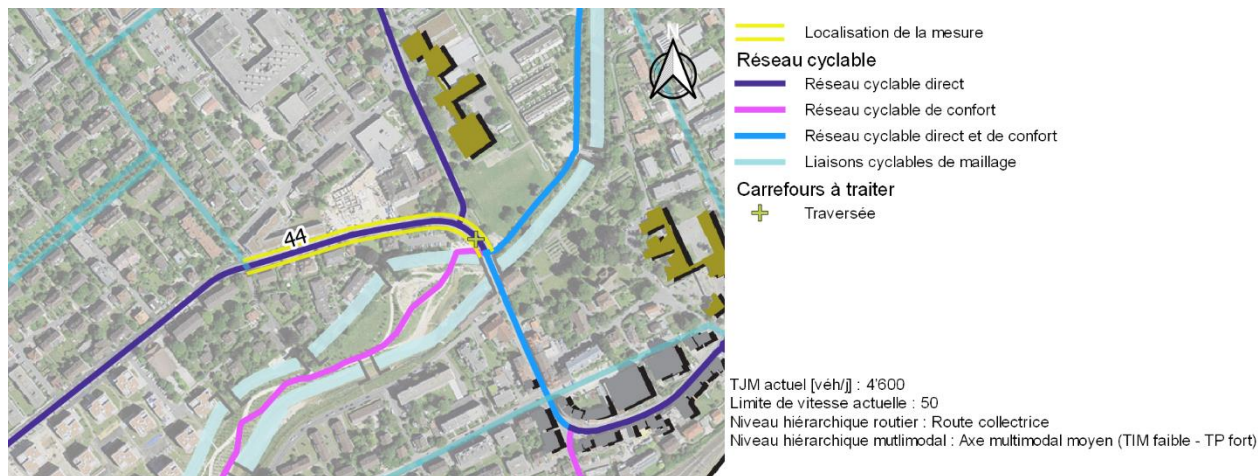
- planification des transports
 - génie civil
 - environnement
 - urbanisme
 - architecte-paysagiste
 - préservation des sites et des monuments
-

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

Aucun aménagement cyclable n'existe sur ce tronçon du réseau direct, malgré une vitesse à 50 km/h. Les charges de trafic sont modérées, mais le tronçon est un axe fort de TP où circulent les trolleybus (contrainte des lignes aériennes).

Au carrefour rue du Moulin / rue du Châtelet et traversée de la Suze, le tourner-à-gauche directs pour les cycles existe, mais est peu sécurisé.

Une cohérence d'aménagement avec la rue Jakob-Stämpfli qui a récemment été réaménagée est nécessaire.

Situation initiale

Objectifs

(3) Rue du Moulin :

réaménager l'axe idéalement sur le modèle de la rue Jakob-Stämpfli, afin de garantir une cohérence. Étudier la possibilité d'aménager une chaussée à voie centrale banalisée.

(6) Carrefour rue du Moulin/rue du Châtelet et traversée de la Suze :

sécuriser les tourner-à-gauche cyclables depuis la rue du Moulin, p.ex. en ajoutant un îlot entre les deux tourner-à-gauche et en rétrécissant les largeurs de voie TIM.

Autres mesures envisagées

(3) Diminuer la vitesse localement après étude d'impact sur les TP.

Opportunité et utilité

L'axe de la rue du Moulin fait partie de la « colonne vertébrale cyclable » est-ouest pour les déplacements directs. Il s'agit donc d'offrir un aménagement permettant aux cycles de circuler de manière rapide et sûre sur cet axe. Au niveau de la traversée de la Suze, l'axe direct rejoint l'axe de confort le long de la rivière via l'Ile-de-la-Suze. Le tourner-à-gauche à cet endroit doit donc pouvoir s'effectuer dans des conditions de sécurité optimales.

Interdépendance

– Mesure 43 (rue du Châtelet)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement :
1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - génie civil
 - environnement
 - urbanisme
 - architecte-paysagiste
-

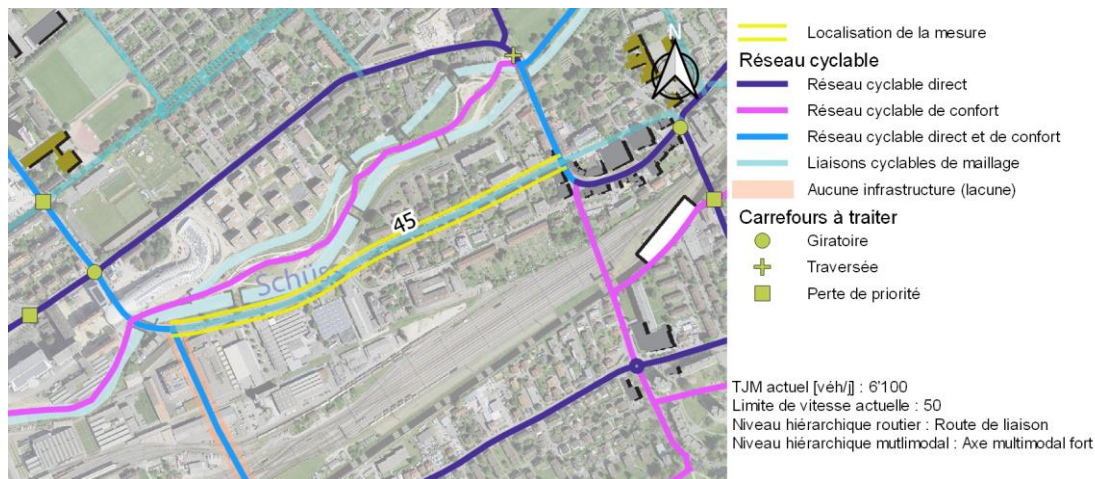
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité Mesure à court terme | **Type de mesure** 3) Réaffectation de la chaussée
***Horizon de réalisation** 2020 – 2027

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Les aménagements existants (chaussée à voie centrale banalisée avec une seule bande cyclable, trop étroite, dans le sens de l'ouest vers l'est) sont insuffisants. Le stationnement sur chaussée côté nord représente un danger (portières qui s'ouvrent) pour les cyclistes.

Le caractère est très routier et les charges de trafic sont élevées pour une rue traversant un quartier d'habitation assez densément peuplé.

L'extrémité Est du tronçon fait l'objet d'une mesure d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5.

Situation initiale



Objectifs

(3) Rue de Gottstatt :

mettre en œuvre des mesures de modération dans le but de sécuriser et valoriser l'itinéraires cyclable dans les deux sens. Etudier la possibilité de créer des bandes ou pistes cyclables.

Autres mesures envisagées

(2) Elargir le trottoir nord pour y intégrer le stationnement longitudinal et une arborisation, réduisant ainsi la largeur de la chaussée à 6.50m. Alternier le stationnement pour casser la linéarité de la route et réduire les vitesses.

Opportunité et utilité

La mesure proposée permet de sécuriser le trafic cycliste en proposant des aménagements conformes aux normes et standards en vigueur, pour cette liaison de maillage permettant un rabattement sur la « colonne vertébrale » est-ouest ainsi que sur l'axe de la future passerelle de la gare des marchandises.

Interdépendance

- Mesure 40 (passerelle Gare de marchandises)
- Mesure 46 (rue du Moulin sud)
- Mesure MaC BMe4

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) étude préliminaire et choix de la variante : 1 an et demi
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - génie civil
 - environnement
 - urbanisme
 - architecte-paysagiste
-

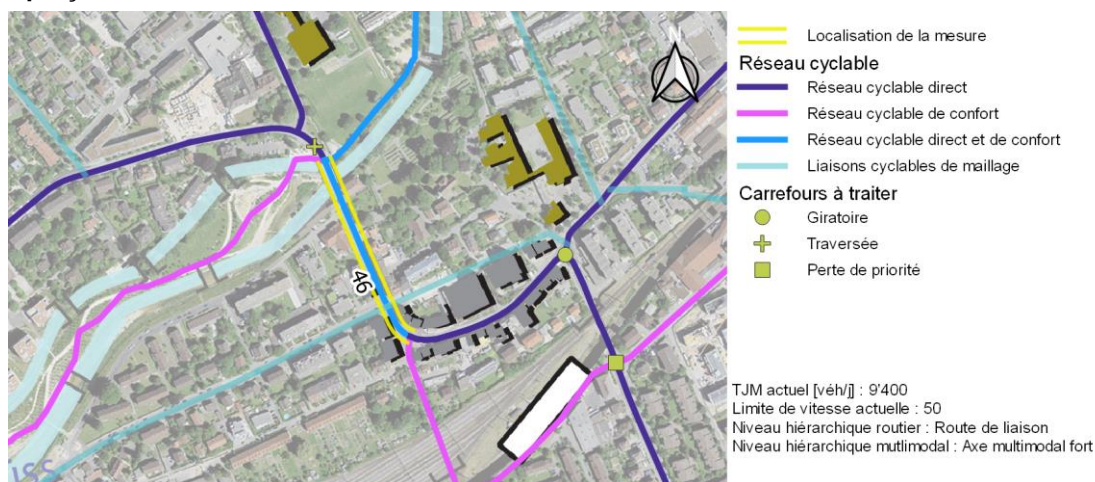
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ; Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm) ; Syndicat d'aménagement des eaux de la Suze ; Office des immeubles et des constructions (OIC) ; Office des ponts et chaussées (OPC), Arrondissement d'ingénieur en chef III, Aménagement des eaux ; Inspection de la pêche du canton de Berne ; Office de l'agriculture et de la nature (OAN), Promotion de la nature

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	2) Réaménagement urbain complet
* Horizon de réalisation	2020 – 2027		4) Modération du trafic
			6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Aucun aménagement cyclable n'existe sur cet axe, malgré un fort trafic TIM et TP. Ce tronçon qui a une fonction de traversée de centralité (centre de Mâche) présente un caractère très routier. Les carrefours avec la rue du Moulin et la rue de Gottstatt ont également un caractère très routier et sont très généreusement dimensionnés.

La largeur disponible est d'environ 13 m pour les trottoirs et la chaussée. Au contraire de la rue de la Poste entre la place de l'Ours et la rue du Moulin, les cheminements piétons sont confortables et bien dimensionnés.

La valorisation urbanistique de la traversée de Mâche est l'enjeu principal de la mesure.

Une cohérence d'aménagement doit être garantie avec le tronçon adjacent de la rue de la Poste (mesure 47)

Le carrefour rue du Moulin - rue de la Poste est concerné par une mesure d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5.

Situation initiale



Objectifs

(2)(4) Rue du Moulin :

réaménagement urbain dans le but de modérer le trafic et sécuriser les déplacements des cycles, avec réalisation d'aménagements cyclables (chaussée à voie centrale banalisée ou bandes cyclables par exemple) ou création d'une bande polyvalente pour favoriser les traversées libres.

Les régimes de priorité et la géométrie des carrefours sont également à revoir afin d'atténuer leur caractère routier. Une limitation de la vitesse maximale autorisée peut être envisagée afin d'améliorer la cohabitation des usagers. Le régime de vitesse est dans tous les cas à mettre en cohérence avec le tronçon adjacent de la rue de la Poste (mesure 47).

(6) Carrefour rue du Moulin - rue de la Poste :

revoir la géométrie du carrefour pour faciliter et sécuriser les mouvements cyclables, notamment sur l'axe de confort entre la rue du Moulin sud et la rue du Moulin nord.

Opportunité et utilité

La mesure de réaménagement urbain proposée permet notamment de valoriser la traversée de la centralité de Mâche, d'atténuer le caractère routier de l'espace public, de sécuriser les déplacements des cycles et des piétons et améliore la cohabitation entre tous les usagers de la route.

Interdépendance

- Mesure 43 (rue du Châtelet)
- Mesure 45 (rue de Gottstatt)
- Mesure 47 (rue de la Poste)
- Mesure MaC BMe4
- Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze / Gewässerrichtplan (GRP Schüss)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) conception d'ensemble interdisciplinaire : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

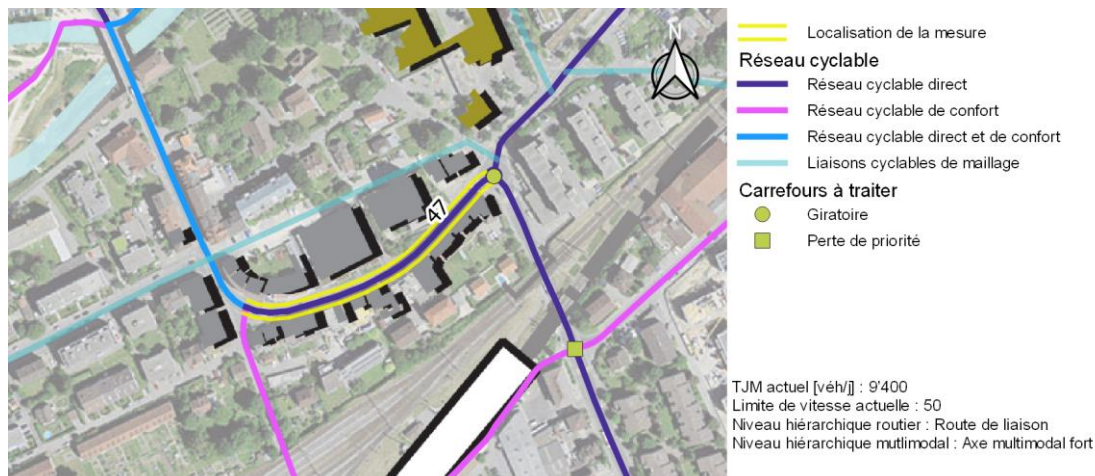
- planification des transports
 - génie civil
 - environnement
 - urbanisme
 - architecte-paysagiste
 - préservation des sites et des monuments
-

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	2) Réaménagement urbain complet 4) Modération du trafic
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

Aucun aménagement cyclable n'existe sur cet axe, malgré un fort trafic TIM et TP. Ce tronçon qui a une fonction de traversée de centralité (centre de Mâche) présente un caractère très routier.

La largeur disponible est d'environ 10,50 m - 11 m pour la chaussée et les trottoirs.

L'enjeu est d'une part de valoriser urbanistiquement la traversée de Mâche et d'autre part de sécuriser les cheminements piétons, car les trottoirs actuels ne sont pas assez larges.

Lors du traitement de cette mesure, il est nécessaire d'assurer une cohérence d'aménagement avec le tronçon adjacent de la rue du Moulin (mesure 46).

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5.

Situation initiale

Objectifs

(2)(4) Rue de la Poste :

réaménagement urbain complet de l'axe, afin de redistribuer l'espace avant tout aux piétons et aux affectations riveraines (terrasses sur rue par exemple). Il s'agit d'une séquence particulière de la rue de la Poste dont l'aménagement doit se distinguer des tronçons en amont et en aval. En raison de la place restreinte, des aménagements cyclables spécifiques ne seront pas possibles. Néanmoins, une limitation de la vitesse maximale autorisée sur l'axe permettra d'améliorer la cohabitation des usagers.

Opportunité et utilité

La mesure de réaménagement urbain proposée permet notamment de valoriser la traversée de la centralité de Mâche, d'atténuer le caractère routier de l'espace public, de sécuriser les déplacements des cycles et des piétons et améliore la cohabitation entre tous les usagers de la route.

Interdépendance

- Mesure 46 (rue du Moulin sud)
- Mesure 48 (carrefour place de l'Ours)
- Mesure MaC BMe4

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) conception d'ensemble interdisciplinaire : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

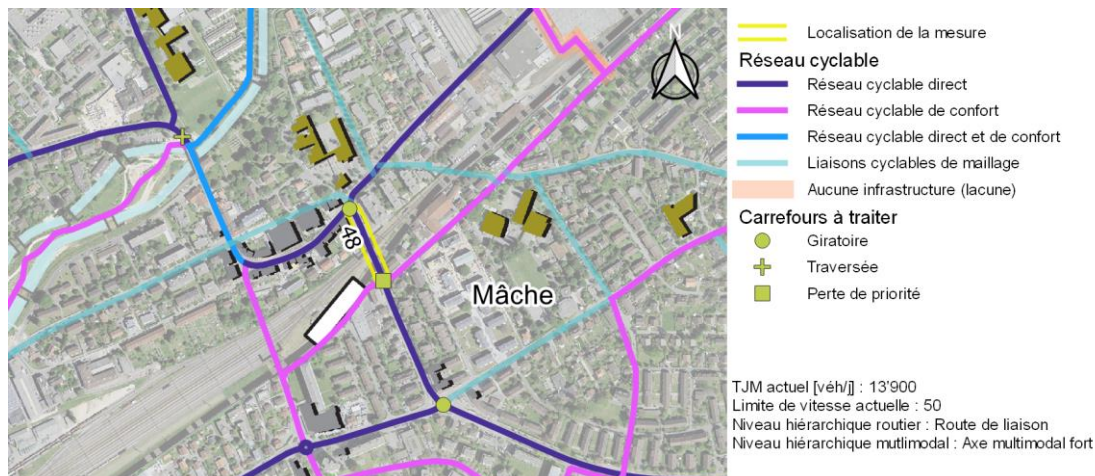
- planification des transports
- génie civil
- environnement
- urbanisme
- architecte-paysagiste

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

Route d'Orpond entre le chemin Mettlen et la place de l'Ours :
 aucun aménagement cyclable n'existe sur cet axe du réseau direct présentant des charges de trafic importantes.

Le tronçon est composé d'un passage sous-voies ayant un gabarit limité ce qui représente une forte contrainte pour l'aménagement d'infrastructures cyclables.

Place de l'Ours :

le carrefour est constitué d'un mini-giratoire avec une pastille centrale trop petite pour avoir un effet ralentisseur sur tous les types de véhicules et tous les mouvements. Il n'y a pas de possibilité pour les cycles de remonter les files d'attente des véhicules pour accéder au giratoire, notamment depuis la route d'Orpond et la rue de la Poste.

Carrefour route d'Orpond et chemin Mettlen :

aucun aménagement n'est réalisé pour la traversée des vélos d'est en ouest (itinéraire de confort) ni pour faciliter le tourner-à-gauche depuis ou vers la route d'Orpond.

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5.

Situation initiale

Objectifs

(3) Route d'Orpond :

insérer une bande ou piste cyclable de largeur répondant aux standards en vigueur dans le sens du sud vers le nord afin de permettre aux cycles de remonter les files d'attente de véhicules entre le chemin Mettlen et la place de l'Ours.

(6) Place de l'Ours :

changement de la priorité actuelle du giratoire.

Réaménager le carrefour de façon à sécuriser et prioriser les vélos sur toutes les branches et prioriser les TP, notamment sur le chemin de Long-Champ.

(6) Carrefour Orpond/Mettlen/Bergers :

prolonger la bande centrale vers le nord sur le carrefour pour faciliter le franchissement des cycles, aménager une rampe à la place des escaliers côté gare de Mâche (chemin des Bergers), envisager des tourner-à-gauche indirects pour accéder au chemin des Bergers et au chemin Mettlen. Dissuader le trafic de transit de circuler sur le chemin de Mettlen.

Autres mesures envisagées

(1) Route d'Orpond :

élargir le passage sous-voies afin de réaliser un aménagement complet conforme aux normes et standards en vigueur.

(6) Carrefour route d'Orpond / chemin Mettlen / chemin des Bergers :

créer un dénivelé d'est en ouest au-dessus des voies, afin de garantir la liaison de confort entre le chemin Mettlen et le chemin des Bergers.

Opportunité et utilité

Les mesures proposées permettent de :

- remonter les files d'attente des véhicules qui cherchent à accéder au giratoire de la place de l'Ours ;
- sécuriser la traversée de l'itinéraire de confort entre le chemin des Bergers et le chemin Mettlen ;
- réduire les vitesses pratiquées en traversée de la place de l'Ours et mettre en conformité la géométrie du giratoire.

Interdépendance

- Mesure 49 (chemin des Bergers)
- Mesure 50 (route d'Orpond sud)
- Mesure MaC BMe2

Coûts :

< 5 mio.

5 – 10 mio.

> 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) conception d'ensemble interdisciplinaire : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil

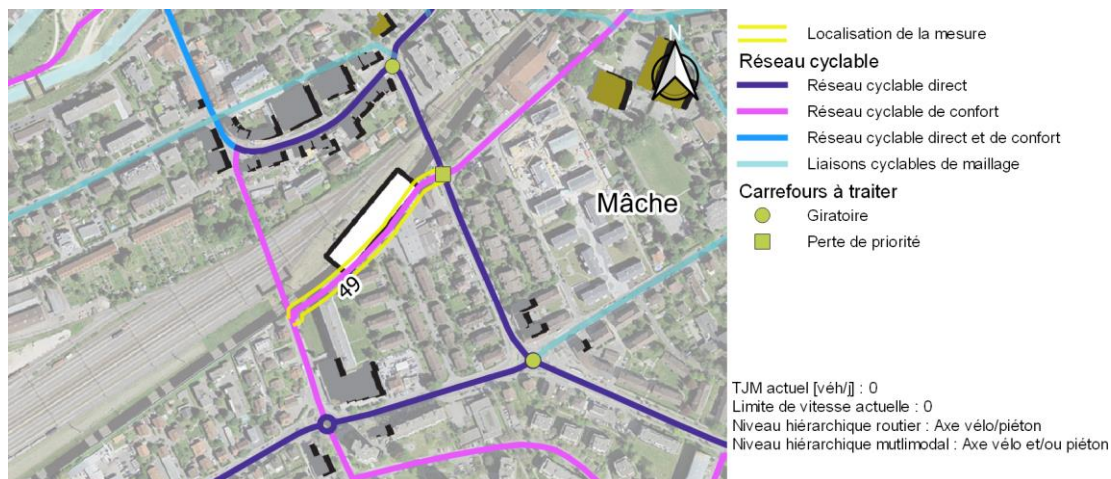
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; CFF ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le chemin d'accès à la gare de Mâche est insuffisamment large (2,50 m) pour la cohabitation entre les vélos et les piétons.

Les points faibles du tronçon sont d'une part le débouché sur la route d'Orpond aménagé avec quelques marches d'escaliers et, d'autre part, le franchissement inconfortable de la route d'Orpond qui assure la continuité du réseau de confort vers le chemin Mettlen.

La mesure implique une emprise sur des parcelles privées. En outre, elle doit être traitée en lien avec le développement du pôle de la gare de Mâche ainsi que du réaménagement de la route d'Orpond.

Situation initiale



Objectifs

(1) Chemin des Bergers (liaison rue du Moulin - route d'Orpond au sud de la gare de Mâche) :

élargir le cheminement et le rendre plus attrayant par une mesure d'éclairage par exemple, principalement sur le tronçon entre la route d'Orpond et l'accès au quai.

(6) Carrefour Orpond/Mettlen/Bergers :

voir mesure 48

Autres mesures envisagées

Mesures de sensibilisation des piétons et des cyclistes pour une cohabitation harmonieuse et de réduction des vitesses pratiquées par les cyclistes pour favoriser une meilleure coexistence.

Opportunité et utilité

La mesure proposée permet de faciliter l'accès à la gare de Mâche pour les vélos et de garantir la continuité de l'itinéraire de confort entre la rue du Moulin, la route d'Orpond et la rue Mettlen. Elle doit également permettre d'améliorer la cohabitation entre piétons et cycles sur un cheminement partagé. Elle est notamment nécessaire pour améliorer la connexion avec le pôle de la gare de Mâche à vélo et donc favoriser les déplacements multimodaux pour des distances plus importantes.

Interdépendance

- Mesure 48 (route d'Orpond nord)
- Mesure 50 (route d'Orpond sud)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

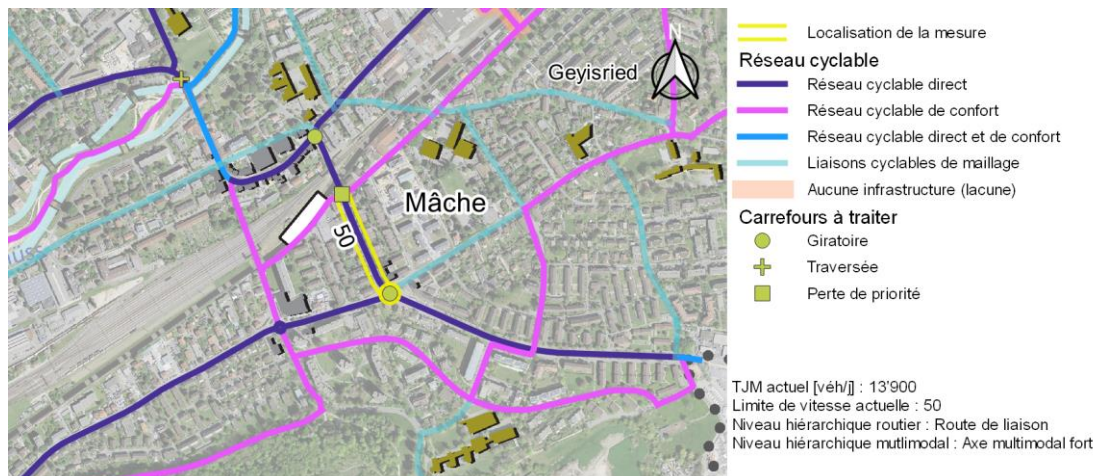
- planification des transports
- urbanisme
- génie civil / staticien
- environnement
- architecte-paysagiste

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	4) Modération du trafic 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

Route d'Orpond entre le chemin Mettlen et la place d'Orpond :
 il s'agit d'un axe du réseau direct avec un fort trafic TIM. Une voie bus partagée s'étend uniquement du sud en direction du nord, aucun aménagement cyclable n'existe du nord au sud.

L'enjeu de priorisation des bus dans le sens sud -> nord est important.

Place d'Orpond :

le carrefour giratoire est un point noir pour les vélos. Le diamètre est important, la pastille est trop petite pour avoir un effet de déflexion suffisant. De plus, la géométrie du giratoire est complexe et comprend un bypass qui permet, depuis le nord, de bifurquer à droite en direction de la route de Mâche sans transiter par le giratoire.

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5.

Situation initiale

Objectifs

(4) Route d'Orpond :

favoriser la cohabitation entre les différents usagers (piétons et vélos, TP et TIM) par exemple en mettant en œuvre une mesure de modération du trafic visant à améliorer la sécurité et le confort des cycles.

(6) Place d'Orpond :

garantir la connexion cyclable entre les routes d'Orpond et de Mâche avec une piste séparée de la chaussée qui permet de sortir le vélo du carrefour.

À titre d'exemple :

- envisager un carrefour à perte de priorité avec un aménagement vélo sécurisé ;
- envisager l'optimisation de la géométrie du giratoire, supprimer notamment le by-pass qui relie la route d'Orpond au nord à la rue de Mâche.

Opportunité et utilité

La mesure proposée permet d'assainir un point noir pour le trafic cycliste, améliorer la cohabitation entre les usagers de la route d'Orpond et aménager des infrastructures plus confortables et sécurisées pour les cycles.

Interdépendance

- Mesure 41 (rue de Mâche)
- Mesure 48 (route d'Orpond nord)
- Mesure 49 (chemin des Bergers)
- Mesure MaC BMe2

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) conception d'ensemble interdisciplinaire : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- ingénieurs transport
- génie civil
- architecte-paysagiste

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 4) Modération du trafic
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Cette route de desserte de quartier est la plus chargée du quartier, d'une largeur relativement importante avec une bande cyclable ponctuellement interrompue dans le sens de la montée (de l'ouest à l'est). Cet aménagement ne donne pas entièrement satisfaction, l'axe gardant un caractère relativement routier. Par ailleurs, un trafic de poids lourd important est constaté en raison de la gravière située dans la continuité de la route sur la commune de Safnern. Les vitesses constatées sont importantes, ce qui peut représenter un danger pour les modes doux, notamment en raison de la présence d'écoles, d'une église et de commerces, tous desservis par le chemin Geysried.

La situation actuelle doit donc être améliorée pour garantir la sécurité des usagers de la route, principalement les piétons et vélos et également apporter de la qualité au quartier. L'ensemble des ruelles de quartier fait l'objet actuellement d'un projet de mise en zone 30 et d'une étude paysagère pour sa revalorisation.

Situation initiale



Objectifs

(3)(4) Chemin Geysried :

mettre en œuvre les principes de modération définis dans l'étude du quartier de Mâche (en cours de développement) en créant si possible des aménagements sûrs et attractifs pour les piétons et les cycles.

À titre d'exemple :

- rétrécissements ponctuels ;
- aménagement paysagers et plantation d'arbres ;
- îlots au droit des arrêts de bus ;
- plateau surélevé sur la place Geysried.

(6) Carrefour Geysried (rue Büttenberg / G. Reiman) :

à court terme, sécuriser les mouvements piétons/vélos sur la place par des mesures de marquage et de signalisation et de réduction de vitesse (étude en cours de développement). A long terme, développer un réaménagement complet de la place selon un projet urbanistique et d'architecture en développement.

(6) Route d'Orpond / Chemin de Beaulieu :

améliorer la traversée pour les cyclistes tout en évitant les potentiels conflits avec les piétons

Opportunité et utilité

Cette mesure de réaménagement du chemin de Geysried permet d'améliorer la sécurité des vélos en assurant une meilleure cohabitation entre les modes, notamment du point de vue des vitesses. Les déplacements à vélo dans le quartier sont ainsi favorisés et il est plus facile et sûr de rejoindre le reste du réseau cyclable. Ce tronçon est inscrit au projet d'agglomération de 4^e génération.

Interdépendance

- Mesure 50 (route d'Orpond sud)
- Mesure du projet d'agglomération

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Esquisses de principe réalisées dans le cadre de l'étude de la zone 30

Démarche

- 1) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - urbanisme
 - génie civil
 - architecture paysagère
 - préservation des sites et des monuments
-

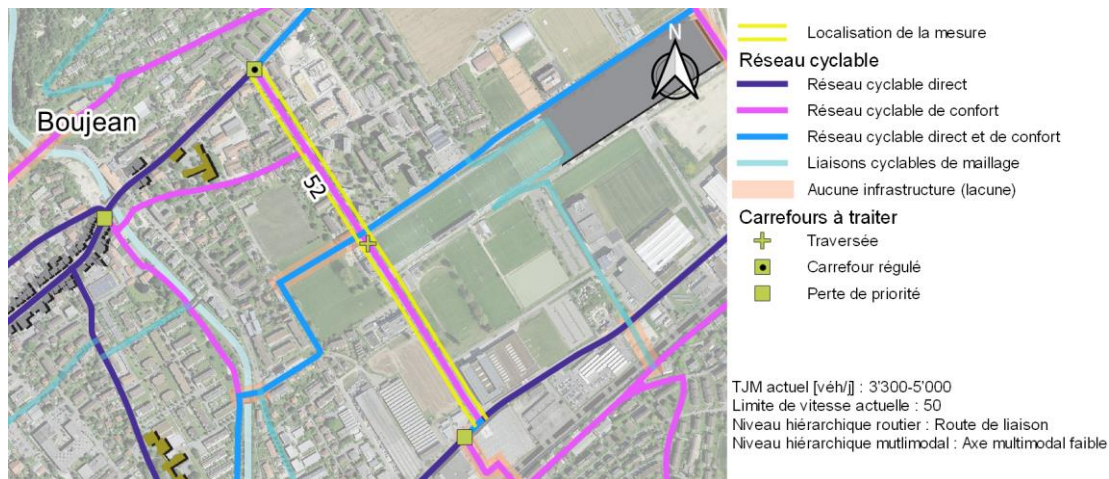
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB)

Priorité Mesure à court terme | **Type de mesure** 3) Réaffectation de la chaussée
***Horizon de réalisation** 2020 – 2027

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Aucun aménagement cyclable n'existe sur cet axe à faible trafic, mais à 50 km/h. Du stationnement longitudinal est présent d'un côté ou de l'autre. La chaussée est large et rectiligne, ce qui incite probablement à des vitesses élevées. L'aménagement actuel qui suggère une route à fort trafic n'est pas cohérent avec la fonction de l'axe (rue collectrice). Une ligne de trolleybus circule sur une partie du tronçon, entre la rue de la Patinoire et la rue de Soleure.

Ce tronçon fait l'objet d'une mesure d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5.

Situation initiale



Objectifs

(3) Longue-Rue :

créer un aménagement cyclable attractif et sûr pour les déplacements des cycles (bandes ou pistes cyclables) avec une intégration paysagère de l'ouvrage de qualité.

À titre d'exemple :

- diminuer (visuellement et/ou physiquement) la largeur de la chaussée ;
- intégrer le stationnement sur le trottoir élargi ;
- création de séquences d'aménagement désaxées ;
- arborisation de l'axe.

(6) Carrefour Longue-Rue / rue de la Patinoire :

l'aménagement de ce carrefour devra être coordonné avec la réalisation de la mesure 54 (Nouvelle liaison Bois-Couchant - Longue-Rue - rue de la Patinoire).

Autres mesures envisagées

(4) Réduction de la largeur de la chaussée et réduction de la vitesse maximale autorisée. Aménagements séquentiels de l'axe afin de limiter l'effet de « ligne droite ».

Opportunité et utilité

La mesure proposée permet d'assurer la continuité du réseau de confort sur cette transversale nord - sud (liaison Geyisried - Boujean hors des axes à fort trafic, en lien avec la passerelle chemin Mettlen - chemin du Longchamp, voir mesure 56)

Interdépendance

- Mesure 51 (passerelle chemin Mettlen - chemin du Longchamp)
- Mesure 54 (nouvelle liaison Bois-Couchant - Rue Jakob - Longue Rue)
- Mesure MaC BN 6

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) étude de projet : 1 an et demi
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - génie civil
 - environnement
 - urbanisme
 - architecte-paysagiste
-

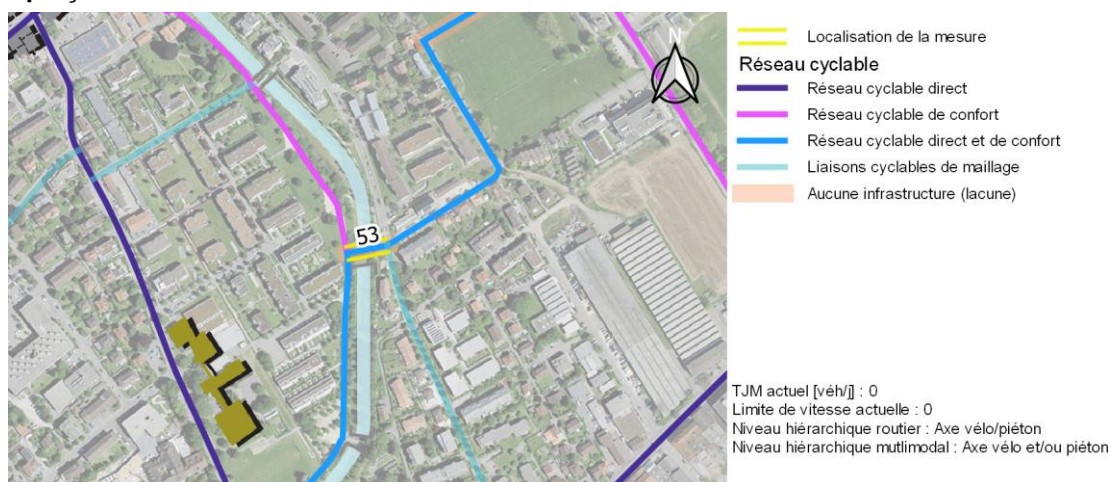
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Service de l'environnement ; Canton de Berne, Office des eaux et des déchets ; Syndicat d'aménagement des eaux de la Suze ; Office des immeubles et des constructions (OIC) ; Office des ponts et chaussées (OPC), Arrondissement d'ingénieur en chef III, Aménagement des eaux ; Inspection de la pêche du canton de Berne ; Office de l'agriculture et de la nature (OAN), Promotion de la nature

Priorité franchissement stratégique | **Type de mesure** 1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
***Horizon de réalisation** 2020 – 2035

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Aujourd'hui, la liaison entre la rue du Moulin et la Longue-Rue qui correspond à la « colonne vertébrale cyclable » est-ouest nécessite de franchir la Suze au droit du cimetière de Mâche, puis d'emprunter le chemin du Lézard, le chemin du Kirchenfeld puis la Longue-Rue avant de rejoindre l'itinéraire principal au niveau de la rue de la Patinoire. Cela implique 5 changements de direction « à angle droit ». En outre, le chemin du Lézard est très étroit. L'itinéraire est donc inadapté pour assurer une liaison rapide et confortable sur cette « colonne vertébrale cyclable ». La prochaine traversée de la Suze au nord, située au niveau des Champs-du-Soleil, impliquerait un détour non satisfaisant pour cette liaison directe.

Les points d'accroche sur le réseau existant sont relativement fixes. Il s'agit d'assurer une liaison dans la continuité du débouché sur le Bois-Couchant à l'est.

L'impact sur l'environnement de l'infrastructure (franchissement de la Suze) doit être vérifié avec les services concernés et minimisé.

La réalisation rapide de la mesure 54 (Nouvelle liaison Bois-Couchant - Rue Jakob - Longue-Rue) est recommandée pour assurer la continuité de l'itinéraire.

Situation initiale



Objectif

(1) Pont du Bois-Couchant :

créer un pont réservé aux vélos/piétons au-dessus de la Suze. La largeur cyclable doit idéalement être suffisante pour permettre le croisement et le dépassement tout en tenant compte des contraintes environnementales.

Opportunité et utilité

Cette liaison comble une lacune importante du réseau vélo direct et confort sur l'axe central est-ouest. Elle favorise en outre la mise en valeur de cette « colonne vertébrale cyclable ».

Interdépendance

- Mesure 54 (Nouvelle liaison Bois-Couchant - Rue Jakob - Longue-Rue)
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du Canton de Berne, mesure 56
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.1.4
- Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze / Gewässerrichtplan (GRP Schüss)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 2 ans
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie hydraulique
- génie civil / staticien
- environnement
- architecte-paysagiste

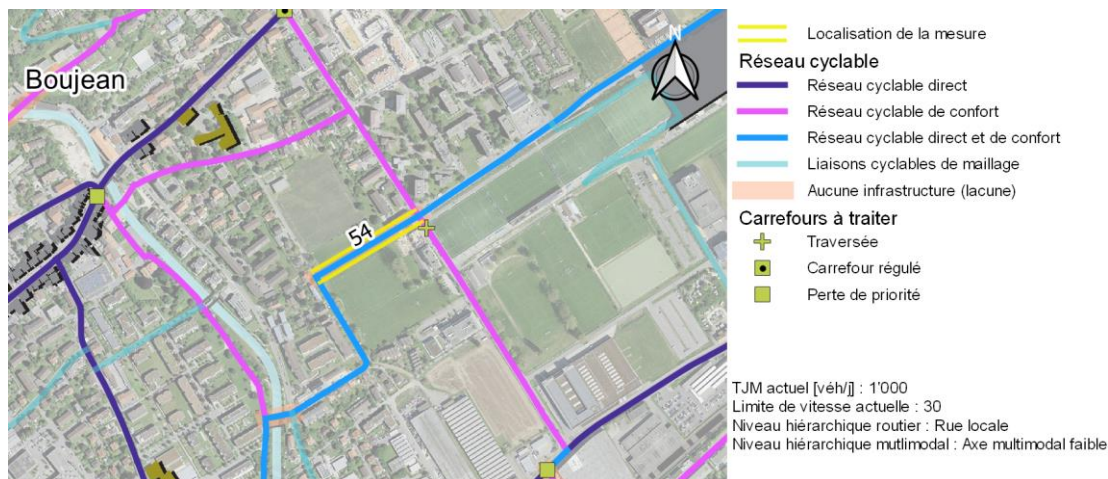
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures

Priorité	Mesure à long terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
*Horizon de réalisation	> 2035		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Aujourd'hui, la liaison entre la rue du Moulin et la Longue-Rue qui correspond à la « colonne vertébrale cyclable » est-ouest nécessite de franchir la Suze au droit du cimetière de Mâche, puis d'emprunter le chemin du Léopard, le chemin du Kirchenfeld puis la Longue-Rue avant de rejoindre l'itinéraire principal au niveau de la rue de la Patinoire. Cela implique 5 changements de direction « à angle droit ». En outre, le chemin du Léopard est très étroit. L'itinéraire est donc inadapté pour assurer une liaison rapide et confortable sur cette « colonne vertébrale cyclable ».

La nouvelle liaison proposée entre la rue Jakob et le carrefour Longue-Rue - rue de la Patinoire, permet, conjointement à la mesure 53 (Passerelle du Bois-Couchant) d'assurer une continuité de l'itinéraire cyclable est-ouest plus rapide et confortable.

Les parcelles privées touchées (notamment terrains de sport) sont à prendre en compte. Néanmoins, la liaison mentionnée figure dans le plan des alignements.

Situation initiale



Objectifs

(1) Nouvelle liaison Bois-Couchant - Rue Jakob - Longue-Rue :

créer un chemin vélos/piétons dont la largeur cyclable permet idéalement le croisement et le dépassement des cycles. Le tracé exact de la liaison devra encore être précisé au gré des opportunités de développement du secteur.

(6) Carrefour Longue-Rue - rue de la Patinoire :

aménager une traversée vélo sécurisée.

Opportunité et utilité

La nouvelle liaison proposée entre la rue Jakob et le carrefour Longue-Rue - rue de la Patinoire permet, conjointement à la mesure 53 (Passerelle du Bois-Couchant), d'assurer une meilleure continuité de l'itinéraire cyclable est-ouest (« colonne vertébrale cyclable »).

Interdépendance

- Mesure 52 (Longue-Rue)
- Mesure 53 (Passerelle Bois-Couchant)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 2) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - urbanisme
 - génie civil / staticien
 - environnement
 - architecte-paysagiste
-

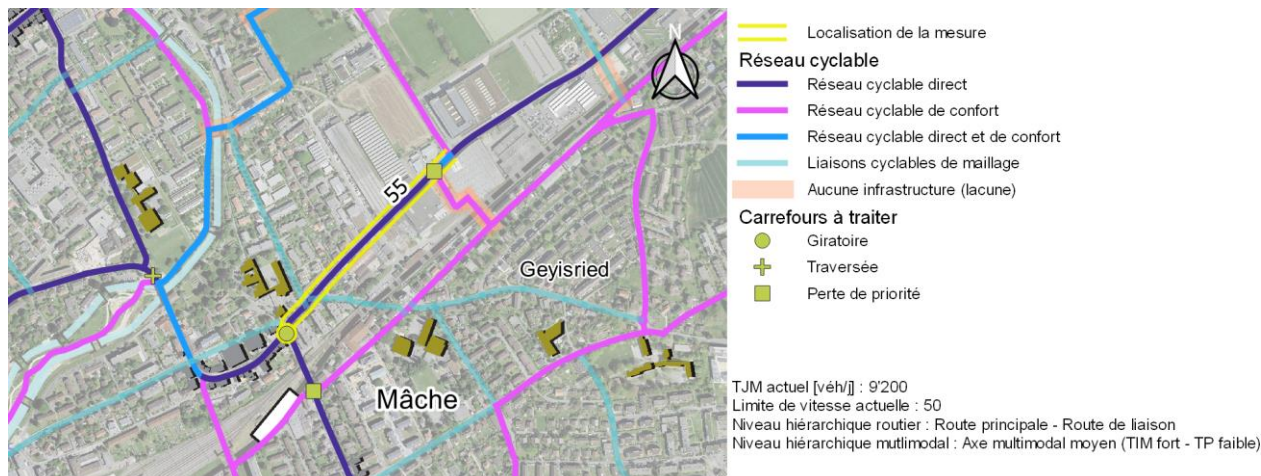
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	2) Réaménagement urbain complet 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Rue de la Poste :
 entre la rue de Büren et la place de l'Ours, aucun aménagement cyclable ne permet de sécuriser l'accès au giratoire pour les cycles ni de remonter les files de véhicules à l'arrêt.

Un enjeu de priorisation bus d'est en ouest est en outre identifié.
 Les largeurs restreintes de chaussée de la rue de la Poste (env. 7 m) et du ch. du Long-Champ (env. 11 m) rendent difficiles l'insertion d'aménagements cyclables.

Chemin du Long-Champ :
 les aménagements cyclables existants, à savoir une voie bus partagée d'est en ouest et une bande cyclable d'ouest en est sont de largeur minimale pour un réseau direct.

Carrefour chemin du Long-Champ - Longue-Rue et accès à la passerelle ch. du Long-Champ - ch. Mettlen :
 le mouvement de tourner-à-gauche depuis le ch. du Long-Champ vers la Longue-Rue est insuffisamment aménagé pour les cycles, puisqu'il est constitué d'une voie de présélection TIM sans bande cyclable et sans tourner-à-gauche indirect. Il n'y a également pas d'aménagement pour le tourner-à-gauche en direction de la passerelle ch. du Long-Champ - ch. Mettlen.

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5.

Situation initiale



Objectifs

(2) Rue de la Poste :

optimiser l'affectation de l'espace (environ 12 m d'espace public) afin d'insérer une bande cyclable d'est en ouest permettant de remonter les files de véhicules à l'arrêt jusqu'au giratoire de la place de l'Ours. Aménagement en prolongement de la voie bus partagée du chemin du Long-Champ (à prolonger sur la traversée du carrefour ch. du Long-Champ - rue de Büren).

(6) Carrefour Long-Champ - Longue-Rue :

aménager le carrefour pour sécuriser le tourner-à-gauche des cycles.

À titre d'exemple, remplacer la présélection de tourner-à-gauche par une bande polyvalente (prolongement du principe d'aménagement du tronçon est du chemin du Long-Champ) entre les deux passages pour piétons.

(6) Accès passerelle Mettlen - Long-Champ :

prolonger la bande polyvalente sur le chemin du Long-Champ et sécuriser l'accès à la passerelle. Pour y parvenir, une emprise sur le terrain de la station-service Coop pronto serait nécessaire.

Autres mesures envisagées

(1) Chemin du Long-Champ :

aménager idéalement des bandes cyclables continues pour sécuriser les déplacements des cycles. Pour cela, nécessité d'étudier la possibilité de prioriser les bus différemment, par exemple par des mesures de dosage du trafic et/ou contrôle d'accès à la hauteur de la Longue-Rue.

Opportunité et utilité

La mesure proposée permet aux cycles de remonter les files d'attente des véhicules qui cherchent à accéder au giratoire de la place de l'Ours et d'homogénéiser les principes d'aménagement sur le chemin du Long-Champ.

Interdépendance

- Mesure 49 (carrefour place de l'Ours)
- Mesure 56 (passerelle Mettlen - Long-Champ)
- Mesure MaC BMe2

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) conception d'ensemble interdisciplinaire : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil

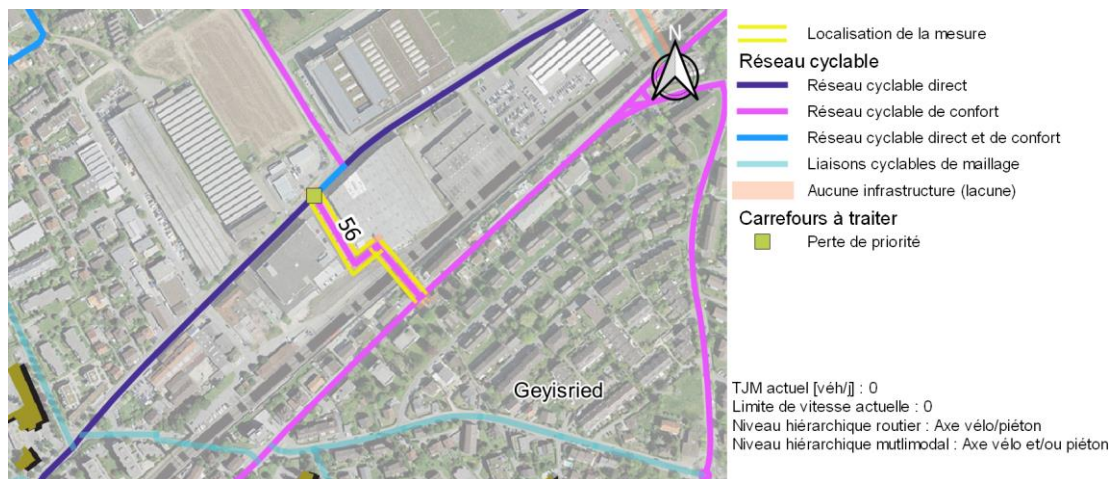
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; CFF ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La passerelle entre le chemin Mettlen et celui du Long-Champ est actuellement aménagée et dimensionnée uniquement pour les piétons avec des escaliers d'accès et une largeur insuffisante pour la circulation des cycles. Il s'agit d'une liaison identifiée comme importante pour le réseau cyclable de confort, car elle permet de relier le quartier de Geyisried aux Champs-de-Boujean en évitant les axes à fort trafic.

Du côté du chemin du Long-Champ, la passerelle débouche sur un parking d'entreprise. Il y a également des différences topographiques à prendre en compte pour l'insertion du projet, notamment du côté du chemin du Mettlen. Les principaux enjeux de la mesure sont liés :

- au franchissement des voies CFF ;
- à la mise en conformité de l'ouvrage pour les cycles et les personnes handicapées (LHand) ;
- à l'insertion des rampes dans un environnement bâti existant assez contraignant et constitué de parcelles privées.

Situation initiale



Objectifs

(1) Passerelle chemin Mettlen - chemin du Long-Champ :

à court terme : étudier la possibilité d'installer des rainures de guidage, afin de rendre la passerelle praticable à vélo.

à long terme : remplacer la passerelle piétonne existante par une passerelle plus large, sans escaliers, mais avec des rampes d'accès pour permettre la circulation des vélos et le franchissement par des personnes à mobilité réduite.

(6) Carrefour d'accès depuis le chemin du Long-Champ :

voir mesure 55

Opportunité et utilité

Cette liaison comble une lacune du réseau cyclable de confort. Elle permet de relier le quartier du Geyisried avec celui des Champs-de-Boujean en ligne directe tout en évitant les axes à fort trafic (route d'Orpond et chemin du Long-Champ).

Interdépendance

- Mesure 55 (chemin du Long-Champ)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche (à long terme)

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 2 ans
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - urbanisme
 - génie ferroviaire
 - génie civil (ouvrage d'art) / staticien
 - environnement
 - architecte-paysagiste
-

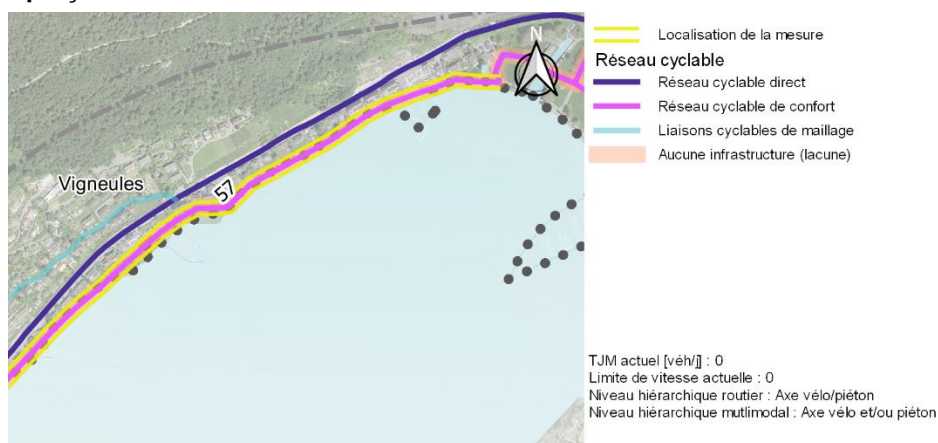
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Service de l'environnement, Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ; Département de la sécurité publique ;

Priorité	Mesure à long terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
*Horizon de réalisation	> 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le réseau cyclable de confort est inexistant le long du lac avec pour seule liaison la route cantonale à fort trafic.

Un cheminement piéton existe en partie sur les rives du lac. Sa largeur est cependant restreinte. En l'état, une ouverture au cycles pourrait créer de nombreux conflits d'usage avec les piétons utilisant ce cheminement.

L'impact sur l'environnement doit être pris en compte et réduit au maximum.

Le plan sectoriel cyclable cantonal prévoit une mesure visant à réaliser une piste cyclable attrayante et continue le long de la rive nord du lac de Bienne grâce à l'amélioration de l'infrastructure existante et le déplacement de la route 50 de la Suisse à vélo.

La mesure sera difficile à mettre en oeuvre. Le coût sera important et de nombreuses parcelles privées (propriétés privées en bordure du lac) sont touchées. Mesure à long terme, hors planification du Plan sectoriel.

Situation initiale

-

Objectif

(1) Chemin le long du lac :

à moyen terme : en attendant que la mesure puisse être réalisée, examiner, dans le cadre d'une planification coordonnée avec l'OFROU, le développement de solution permettant d'augmenter la sécurité des déplacements cyclables sur la route de Neuchâtel.

à long terme : créer idéalement un chemin réservé aux cycles et aux piétons avec une signalisation « chemins pour piétons, cycles autorisés ». Largeur permettant le croisement vélo / vélo ou vélo / piéton, en prévoyant régulièrement des surlargeurs pour le déassement.

Opportunité et utilité

Cette liaison de confort doit compléter la liaison directe le long de la route nationale N5 pour permettre à tout cycliste de se déplacer le long du lac dans le cadre de ses déplacements quotidiens mais aussi de loisirs.

Interdépendance

- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du Canton de Berne, mesure 141

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

À planifier ultérieurement

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - urbanisme
 - génie hydraulique
 - génie civil / staticien
 - environnement
 - architecte-paysagiste
 - préservation des sites et des monuments
-

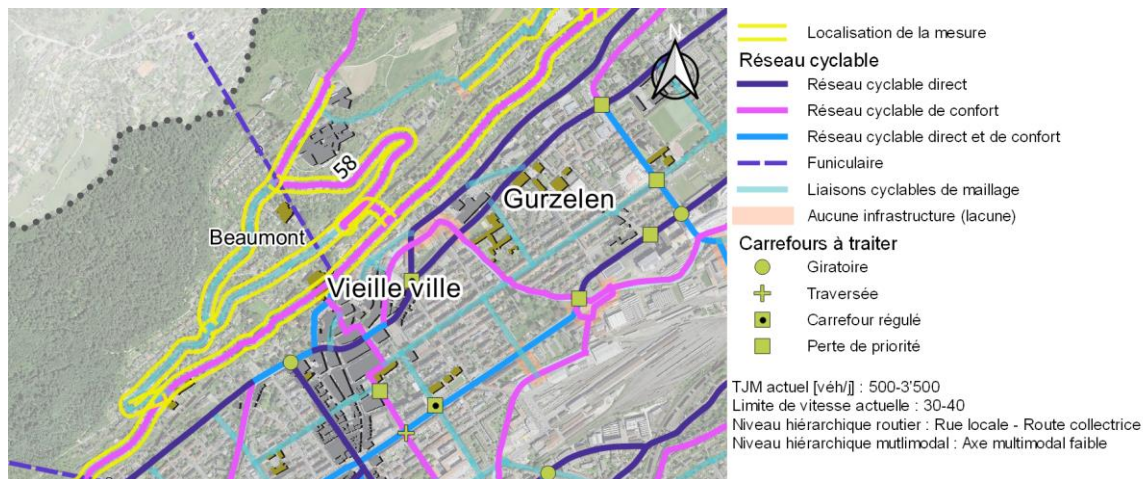
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	4) Modération du trafic 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Malgré des rues étroites et des pentes importantes, la majorité du quartier de Beaumont est aujourd'hui limité à 40 km/h. Une mise en zone 30 km/h permettrait d'améliorer la cohabitation avec les cycles.

L'effet sur les transports collectifs (lignes de bus 5 et 6 desservant l'hôpital) doit être analysé finement.

Carrefour faubourg du Lac / rue des Alpes : aucun aménagement ne facilite aujourd'hui la manoeuvre de tourner-à-gauche pour rejoindre l'itinéraire de confort depuis le Faubourg du Lac.

Situation initiale



Objectifs

(4) Quartier Beaumont :

créer dans la mesure du possible une zone 30 pour l'ensemble du quartier ou entreprendre des aménagements visant à réduire les vitesses.

(6) Carrefour Faubourg du Lac / rue des Alpes :

créer un tourner-à-gauche indirect avec une traversée cyclable en parallèle à la traversée piétonne existante.

Opportunité et utilité

Cette mesure permettrait d'améliorer la sécurité des cycles dans le quartier, en particulier sur les liaisons cyclables de confort rue des Alpes - rue du Stand (liaison d'est en ouest à flanc de côteau) et chemin du Clos - Chante-Merle (liaison vers Evillard - voir également mesure 59). Cette mesure est également inscrite au projet d'agglomération de 3^e génération.

Interdépendance

- Mesure 59 (chemin Neuf)
- Mesure 61 (chemin du Berghaus - Sonhalde - Falbringen)
- Mesure 63 (route de Reuchenette)
- Mesure 65 (rue H.-Lienhard)
- Mesure du projet d'agglomération de 3^e génération

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité / expertise zone 30 : 1 an et demi
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- génie civil
- architecte-paysagiste

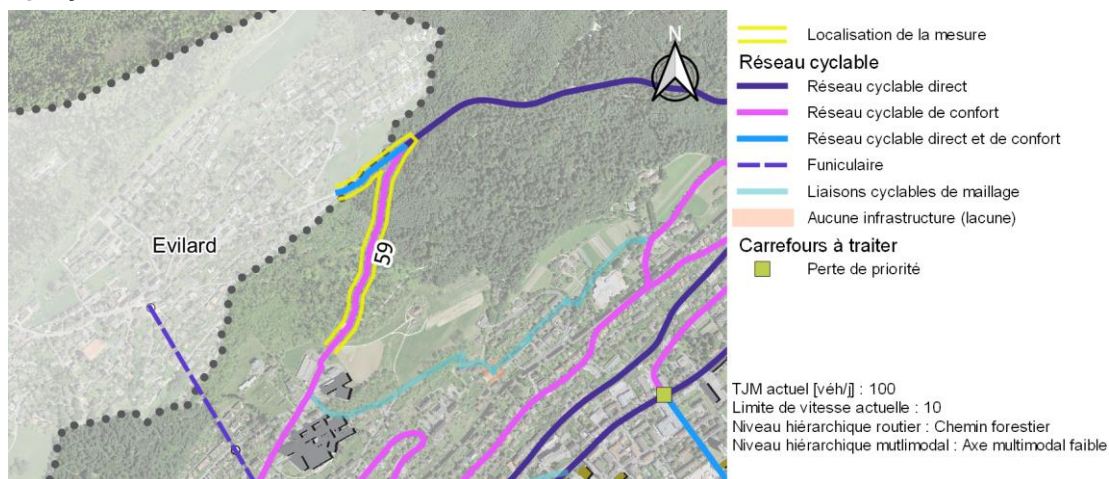
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; Bourgeoisie de Bienne (propriétaire)
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique, Office des forêts et des dangers naturels (OFDN) ; Bourgeoisie de Bienne

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton 5) Mesures de marquage et/ou de signalisation ponctuelle 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Information préalable

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Bien que non revêtu, le chemin Neuf constitue une alternative intéressante à la route d'Evilard pour la liaison entre la ville de Bienne et Evilard. Le chemin est cependant un chemin privé qui est signalé par une interdiction générale de circuler et ne peut donc être emprunté par les cycles. En outre, le débouché sur la rue d'Evilard, bien qu'offrant une visibilité optimale, reste délicat étant donné la vitesse élevée (limitation à 80 km/h) sur l'axe et l'absence d'aménagement du carrefour.

Le tronçon du Chemin Neuf se situe sur une route forestière privée qui répond à la loi cantonale sur les forêts. Si une solution est trouvée avec le propriétaire et l'Office des forêts et des dangers naturels (OFDN), une procédure relative à la pose d'une nouvelle signalisation doit a minima être effectuée. Une telle procédure nécessite de modifier l'affectation du chemin et d'intégrer le tronçon au plan des routes forestières. Des vérifications doivent encore être effectuées pour analyser si un autre chemin plus adapté est possible entre Bienne et Evilard.

Situation initiale



Objectifs

(1) Route d'Evilard, entre le débouché du chemin Neuf et le chemin de la Rochette :

aménager une piste cyclable hors chaussée dans le sens de la montée entre le débouché du chemin Neuf et le chemin de la Rochette à l'entrée du village d'Evilard (voir mesure 60).

(5) Chemin Neuf :

remplacer la signalisation « interdiction générale de circuler » par une signalisation « interdiction au trafic motorisé ».

(6) Débouché route d'Evilard :

sécuriser l'insertion des cycles au niveau du débouché sur la route d'Evilard en prenant des mesures du type insertion d'un îlot permettant la traversée en deux temps et modérant les vitesses, limitation de la vitesse idéalement à 60 km/h du carrefour jusqu'à l'entrée d'Evilard.

Opportunité et utilité

Cette mesure de signalisation principalement permet d'offrir une liaison de confort entre la ville de Bienne et la commune d'Evilard via le quartier de Beaumont, en évitant les axes de la route de Reuchenette et de la route d'Evilard.

Pour rendre la liaison complète jusqu'à Evilard, il faudra néanmoins également aménager le dernier tronçon de la route d'Evilard, entre le débouché du chemin Neuf et l'entrée d'Evilard (chemin de la Rochette - voir mesure 60).

Interdépendance

- Mesure 58 (quartier Beaumont)
- Mesure 60 (route d'Evilard)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) adaptation de la signalisation et procédure pour le changement d'affectation : 2 an
- 2) étude de projet de l'aménagement du débouché sur la route d'Evilard (avant-projet et projet définitif) : 1 an et demi
- 3) soumission / appel d'offres projet d'exécution : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

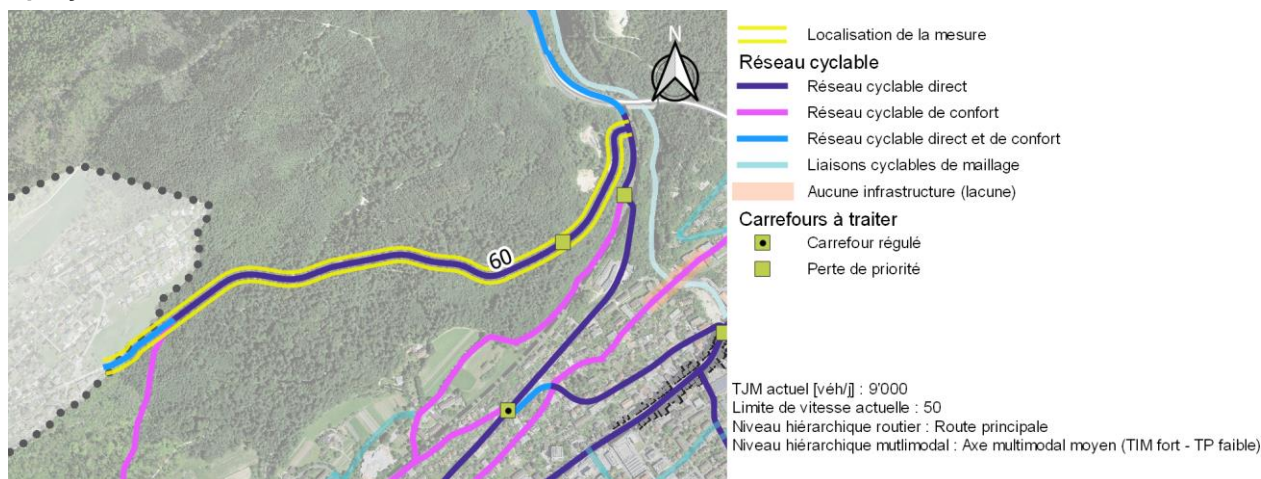
- planification des transports
- génie civil

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Canton de Berne
 Instances en charge de la mesure : Canton de Berne, Arrondissement III
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département des infrastructures, Service de l'environnement, Département de la sécurité publique ; Bourgeoisie de Bienne ; Commune d'Evilard ; OFROU, Office des forêts et des dangers naturels (OFDN)

Priorité	Mesure à long terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
* Horizon de réalisation	> 2035		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La route d'Evilard est un axe hors localité, en forêt, limité à 80 km/h avec un trafic conséquent et sans aménagement cyclable. L'axe en pente possède, de plus, un gabarit/domaine public très limité avec, à certains endroits, une largeur de 7 m.

La liaison entre la ville de Bienne et les communes d'Evilard et Maccolin est ainsi difficile et peu attractive pour le trafic cycliste sur cet axe cantonal dépourvu de mesure planifiée. En outre, les marges de manoeuvre sont réduites avec un axe au gabarit réduit, compliqué par la traversée forestière qui rend tout élargissement soumis à une longue procédure.

La route d'Evilard est intégrée au réseau cyclable rapide. Cependant, le dernier tronçon entre le chemin Neuf et l'entrée d'Evilard fait également partie du réseau de confort. La mesure proposée devrait donc être réalisée en priorité sur ce tronçon (voir mesure 59).

Sachant qu'une mesure ne pourra être envisagée qu'à long terme, les alternatives suivantes doivent être d'ici là privilégiées :

- utilisation de la liaison alternative de confort par le quartier de Beaumont et le chemin Neuf (voir mesures 58 et 59) ;
- développement de la mobilité combinée (stationnement vélo, VLS et embarquement des cycles dans les véhicules) en lien avec les funiculaires d'Evilard et de Maccolin.

Situation initiale

Objectifs

(1) Route d'Evilard :

créer dans l'idéal une piste cyclable séparée du trafic qui permet le dépassement entre cycles à la montée via un élargissement de l'infrastructure sur l'entier du tronçon depuis le carrefour route de Reuchenette/route d'Evilard jusqu'à l'entrée du village d'Evilard (chemin de la Rochette).

(6) Carrefour route de Reuchenette/route d'Evilard :

réaménager dans l'idéal le carrefour de manière à faciliter notamment le tourner-à-gauche des cycles à la montée.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet de répondre à la lacune du réseau cyclable existante entre la ville de Bienne et les communes d'Evilard et Macolin et d'assurer la sécurité des cycles sur cette route cantonale hors localité en milieu forestier. La sécurisation de la route de Reuchenette (voir mesure 63) est nécessaire en amont ou en parallèle pour assurer la continuité de l'ensemble de l'itinéraire.

Interdépendance

- Mesure 59 (chemin Neuf)
- Mesure 63 (route de Reuchenette)
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du Canton de Berne, mesure 148
- Projet OFROU,

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) avant-projet
- 2) procédure de participation
- 3) projet de construction et plan de route (approbation de la construction)
- 4) projet d'exécution (y compris le crédit)
- 5) appel d'offres
- 6) exécution
- 7) mise en service et clôture.

Compétences techniques requises

- planification des transports
- génie civil
- environnement

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
* Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Localisation de la mesure
Réseau cyclable
 Réseau cyclable de confort
 Liaisons cyclables de maillage
 Aucune infrastructure (lacune)

TJM actuel [véh/] : 500
 Limite de vitesse actuelle : 40
 Niveau hiérarchique routier : Rue locale
 Niveau hiérarchique multimodal : Axe multimodal faible

Diagnostic et enjeux

La liaison de maillage entre l'hôpital et le quartier de Falbringen nécessite aujourd'hui le franchissement d'escaliers entre le chemin du Berghaus et Sonnhalde.

La réalisation d'une rampe pourrait toucher les parcelles privées voisines.

Situation initiale



Objectif

(1) Chemin du Berghaus - Sonnhalde :

étudier la possibilité de créer une rampe pour les vélos orientée côté nord (hôpital) entre le chemin du Berghaus (n° 15) et Sonnhalde.

Opportunité et utilité

Cette mesure permettra de supprimer une lacune du réseau et d'offrir un itinéraire cyclable de maillage continu entre l'hôpital et le quartier Falbringen.

Interdépendance

- Mesure 58 (quartier Beaumont)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (géométrie) : 1 an et demi
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

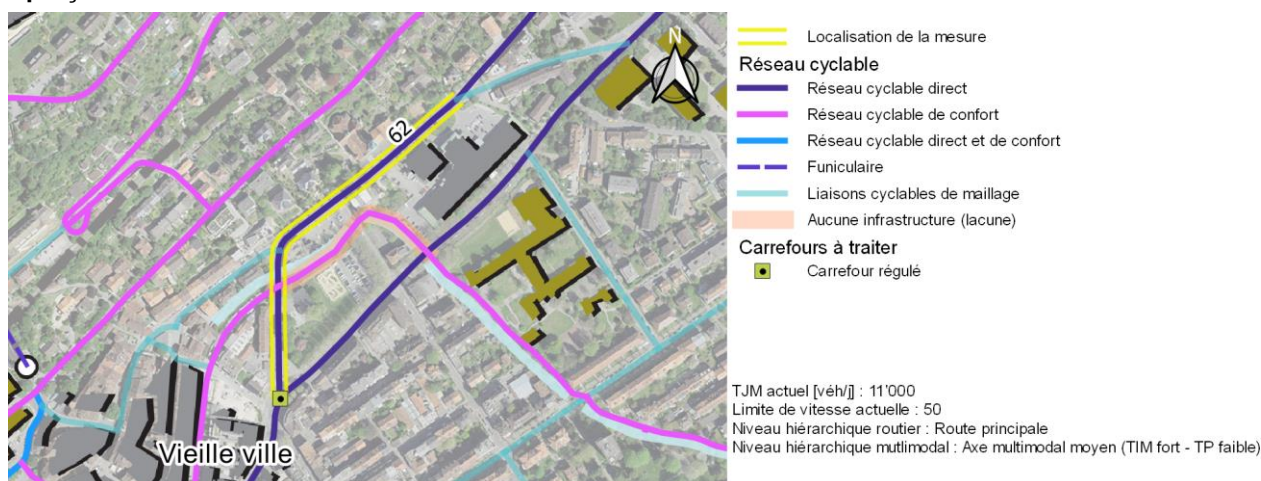
- planification des transports
- urbanisme
- génie civil
- architecte-paysagiste

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ;
 Département des constructions (Service spécialisé des monuments historiques) ;
 Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	4) Modération du trafic
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

L'axe Adam-Göuffi - Faubourg du Jura est aujourd'hui intégré au réseau routier principal (accès à la ville de Bienne depuis la jonction du Taubenloch sur l'A16 en continuité de la route de Reuchenette). Le trafic y est dense et le caractère de l'axe et des carrefours d'accès régulés (place Bellevue à l'est, place Georg-Friedrich-Heilmann au sud) y est très routier. De courtes bandes cyclables permettent de remonter partiellement les files en approche des carrefours. En revanche, aucun aménagement cyclable n'est proposé à la montée sur la rue Adam-Göuffi.

Du point de vue cyclable, le tronçon est également situé sur l'axe « direct » entre le centre-ville et l'A16/Taubenloch via la route de Reuchenette.

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5.

Situation initiale

Objectifs

(4) Rue Adam-Göuffi :

à long terme : modérer l'axe pour sécuriser les déplacements des cycles (réduction de la largeur circulable, éléments de modération, limitation de la vitesse) conformément aux principes des MaC.

(6) Place Bellevue :

à long terme : supprimer la régulation et changer le régime de priorité conformément aux MaC. Insérer en plus une aide pour le mouvement cyclable entre le Faubourg du Jura et la route de Reuchenette (p.ex. voie cyclable spécifique sur l'îlot prévu côté Faubourg du Jura, création d'un îlot au centre de la courbe Boujean - Reuchenette permettant la traversée en deux temps).

(6) Place Georg-Friedrich-Heilmann :

à long terme : aménager un trottoir traversant et optimiser la régulation conformément aux MaC. Insérer en plus une aide au tourner-à-gauche cyclable en provenance du centre-ville, soit direct (le cas échéant aussi pour les bus), soit indirect (traversée en parallèle au passage piéton).

Autres mesures envisagées

Modifier la hiérarchie du réseau cyclable : Adam-Göuffi en descente uniquement et rue Bubenbergr à la montée, qui présente un trafic beaucoup plus limité et ne nécessite pas d'aménagement spécifique.

Opportunité et utilité

La mesure permettra d'améliorer la continuité, la sécurité et le confort de cet itinéraire direct entre le centre-ville et l'A16/Taubenloch pour les cycles.

Interdépendance

- Mesure 24 (rue du Canal / rue Franche)
- Mesure 33 (rue de Boujean / rue Georg-Friedrich-Heilmann)
- Mesure 63 (route de Reuchenette)
- Mesure MaC BZ 2
- Etude préliminaire MaC Branche Est - Secteur « Axe Nord »

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Etude pluridisciplinaire axe Nord terminée, étude de projet en cours.

Démarche

- 1) étude préliminaire, visant à la définition de l'aménagement et de l'exploitation du tronçon : 1 an et demi
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

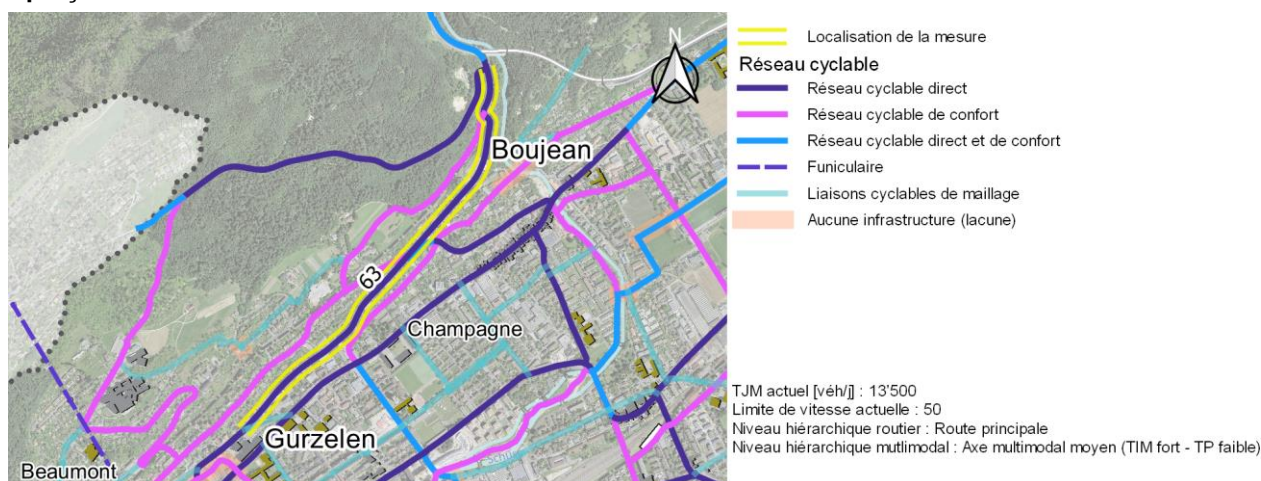
- planification des transports
- urbanisme
- génie civil
- environnement
- architecte-paysagiste
- préservation des sites et des monuments

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Canton de Berne
 Instances en charge de la mesure : Canton de Berne, Arrondissement III
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département des infrastructures, Département de la sécurité publique ; Transports publics bernois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure à long terme	Type de mesure	4) Modération du trafic
* Horizon de réalisation	2020 – 2035		6) Mesures ponctuelles aux carrefours

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La route de Reuchenette constitue un tronçon dangereux pour les cycles, à la montée notamment, puisqu'il n'y a pas d'aménagement cyclable et que les charges de trafic sont importantes. C'est un axe d'accès à la ville depuis l'autoroute A16 et le Jura bernois et de transit résiduel entre l'axe A16 et la route de Neuchâtel. Le gabarit/domaine public du tronçon est très limité avec, à certains endroits, une largeur inférieure à 7 mètres. La topographie et le bâti rendent tout élargissement difficile voire impossible. La limitation de vitesse est de 50 km/h dans la partie urbaine et de 60 km/h sur le tronçon hors ville entre le passage sous les voies ferrées et la jonction autoroutière. La liaison entre la ville de Bienne et le Jura bernois est ainsi peu attractive pour les cycles.

Sur l'A16, des bandes cyclables existent dans les deux sens depuis la jonction du Taubenloch jusqu'à La Heutte. Bien qu'inconfortable et inadaptée comme liaison de confort, la présence d'un aménagement cyclable continu sur cet itinéraire est à disposition des cyclistes « rapides » et expérimentés. La route de Reuchenette constitue en ce sens une lacune du réseau direct de/vers le Jura bernois.

La mesure 148 du Plan sectoriel vélo cantonal prévoit une liaison alternative au nord de la route de Reuchenette. Cette liaison est reprise comme itinéraire de confort (vieille-ville - rue du Stand - chemin Paul Robert - débouché sur la route de Reuchenette au droit du passage sous les voies ferrées, voir mesure 64). La route de la Reuchenette reste cependant la liaison rapide à privilégier.

Carrefour régulé route de Reuchenette/rue H.-Lienhard : les sas vélos ne sont pas présents sur tous les mouvements et peuvent être difficiles à atteindre au vu de l'étroitesse des axes routiers. En outre, la configuration du carrefour (en pente et dans un virage) est inconfortable pour les cyclistes.

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5.

Situation initiale

Objectifs

(4)(6) Route de Reuchenette :

mise en œuvre de mesure de réduction de vitesse entre la Place Bellevue et la rue Hermann-Lienhard effectuée. Etudier la possibilité de prolonger la mesure de réduction de vitesse à 30 km/h à l'ensemble du tronçon jusqu'au giratoire Evilard/Jura bernois.

Autres mesures envisagées

(1) Sur la partie hors ville (limitation à 60 km/h), si une réduction de la vitesse suffisante ne peut pas être obtenue, il faudrait idéalement prévoir un aménagement cyclable en site propre, a minima à la montée (mesure à long terme, conditions topographiques difficiles). Cette mesure permettrait également de prolonger la liaison de confort depuis le chemin Paul-Robert jusqu'à l'A16 (voir mesure 64).

Opportunité et utilité

Cette mesure permet d'améliorer la sécurité des cycles et la continuité de l'itinéraire cyclable direct sur la route de Reuchenette et de confort sur la rue H.-Lienhard - rue du Stand, malgré les marges de manoeuvre minimales pour les aménagements cyclables. Elle doit ainsi permettre d'améliorer la sécurité des vélos effectuant des déplacements entre Bienne et le Jura bernois.

Interdépendance

- Mesure 58 (quartier Beaumont)
- Mesure 62 (Faubourg du Jura)
- Mesure 64 (débouché du chemin Paul-Robert sur la route de Reuchenette via l'itinéraire de confort)
- Mesure 65 (rue H.-Lienhard)
- Mesure MaC BN 1
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du Canton de Berne, mesure 148

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) avant-projet
- 2) procédure de participation
- 3) projet de construction et plan de route (approbation de la construction)
- 4) projet d'exécution (y compris le crédit)
- 5) appel d'offres
- 6) exécution
- 7) mise en service et clôture.

Compétences techniques requises

- planification des transports
- génie civil

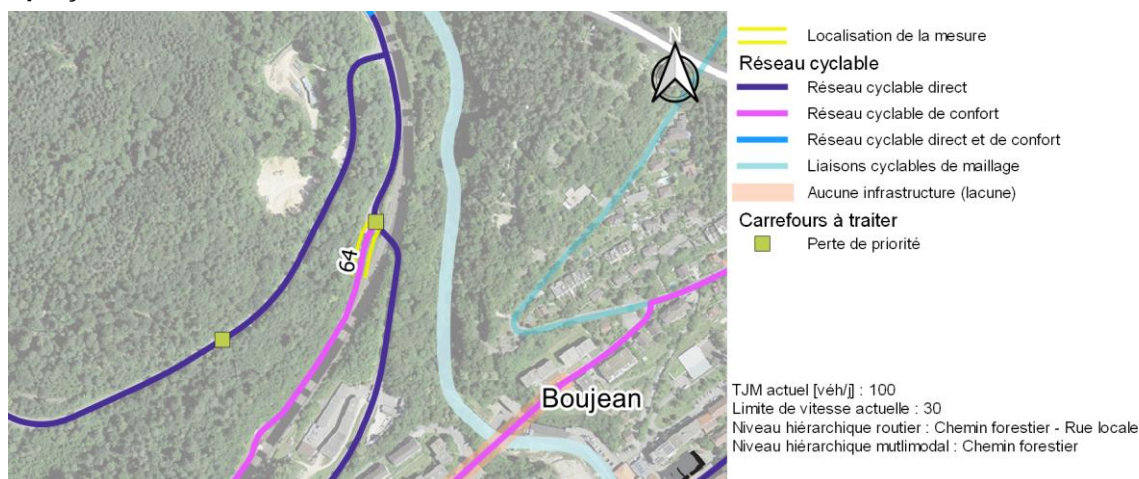
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Canton de Berne
 Instances en charge de la mesure : Canton de Berne, Arrondissement III
 Autres instances concernées : Ville de Biemme, Département de l'urbanisme, Département des infrastructures, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB)

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	5) Mesures de marquage et/ou de signalisation ponctuelle 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Information préalable

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La liaison vieille-ville - rue du Stand - chemin Paul Robert constitue une alternative de confort à la route de Reuchenette, conformément à la mesure 148 du Plan sectoriel vélo cantonal. Bien qu'impliquant un dénivelé supplémentaire, cette liaison hors trafic est intéressante pour éviter l'axe de la Reuchenette surtout si l'on tient compte du potentiel des vélos électriques.

Au droit du carrefour avec la route de Reuchenette, à proximité immédiate du passage de la route sous les voies ferrées, la réinsertion des cycles en direction du Jura bernois n'est pas possible (aucune visibilité, ligne continue à franchir).

À noter qu'au-delà de ce « point noir », aucun aménagement cyclable n'existe jusqu'à l'autoroute A16 (voir mesure 63). Sur l'A16, des bandes cyclables existent dans les deux sens depuis la jonction du Taubenloch jusqu'à La Heutte, mais sont inadaptées pour une liaison de confort.

Situation initiale



Objectifs

(5)(6) Carrefour chemin Paul-Robert/route de Reuchenette :

assurer la sécurité des cycles en tourner-à-gauche au moyen par exemple d'une régulation lumineuse, modérer les vitesses sur la route de Reuchenette.

Modifier, au niveau de la ferme Falbringenhof, le signal "interdiction générale de circuler" pour permettre l'accès aux cycles.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet d'assurer la réinsertion des cycles en provenance de la rue Paul-Robert sur la route de Reuchenette. Elle est nécessaire pour permettre l'utilisation de l'itinéraire de confort via la rue du Stand et le chemin Paul-Robert. À noter cependant que la continuation sur la route de Reuchenette jusqu'à l'A16 ne pourra pas être réalisée en itinéraire de confort sans mesure infrastructurelle très lourde (voir mesure 63).

Interdépendance

- Mesure 63 (route de Reuchenette)
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du canton de Berne, Mesure 148

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) avant-projet
- 2) procédure de participation
- 3) projet de construction et plan de route (approbation de la construction)
- 4) projet d'exécution (y compris le crédit)
- 5) appel d'offres
- 6) exécution
- 7) mise en service et clôture.

Compétences techniques requises

- planification des transports
- génie civil
- environnement

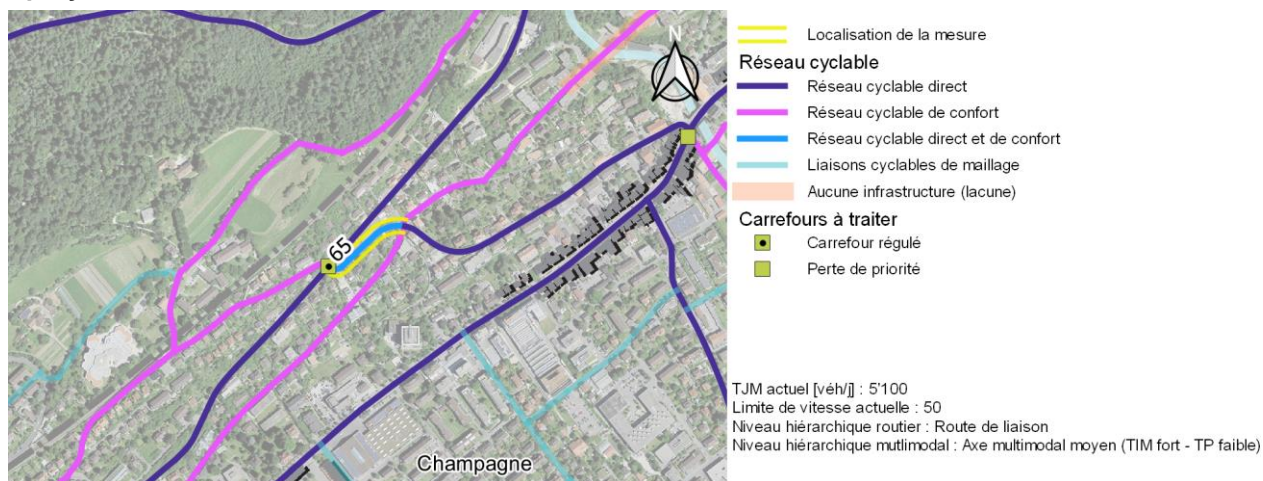
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Canton de Berne
 Instances en charge de la mesure : Canton de Berne, Arrondissement III
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département des infrastructures, Département de la sécurité publique ; Transports publics bernois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	5) Mesures de marquage et/ou de signalisation ponctuelle 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
* Horizon de réalisation	2020 – 2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

La rue Hermann-Lienhard dispose sur son tronçon sud d'une bande cyclable à la montée qui s'interrompt cependant sur la dernière partie de la rue, entre le chemin de la Chênaie et la route de Reuchenette. Cet axe fait partie du réseau cyclable direct mais également de confort (liaison Fuchsenried - vieille-ville par la rue du Stand).

Carrefour à perte de priorité rue H.-Lienhard/ch. de la Chênaie/rue du Coteau : la traversée est délicate pour les cycles (liaison de confort Fuchsenried - Gurzelen via la rue du Coteau et la rue du Faucon), puisqu'il y a deux voies de circulation sans séparation, avec une visibilité limitée à gauche en sortie de la rue du Coteau.

Ce tronçon est concerné par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du contournement autoroutier de l'A5.

Situation initiale



Objectifs

(5) Rue Hermann-Lienhard :

étudier l'aménagement d'une bande cyclable à la montée sur la chaussée existante.

(6) Carrefour rue H.-Lienhard/ch. de la Chênaie/rue du Coteau :

améliorer la sécurité de la traversée piétonne/cyclable, par exemple avec un îlot central.

Opportunité et utilité

Cet aménagement permet de supprimer une lacune du réseau en sécurisant les cycles à la montée sur ce tronçon. Il doit ainsi faciliter les déplacements entre deux niveaux de la ville sur un axe à forte pente, aussi bien pour la liaison rapide entre l'axe Nord et la rue de la Reuchenette que pour les liaisons de confort entre le Fuchsenried et la vieille-ville par la rue du Stand, ainsi qu'entre le Fuchsenried et la Gurzelen par la rue du Coteau et la rue du Faucon.

Interdépendance

- Mesure 63 (route de Reuchenette)
- Mesure MaC BN 4
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du canton de Berne, Mesure 148

Coûts :

< 5 mio.

5 – 10 mio.

> 10 mio.

État de la planification

Principe - esquisse illustrative (MaC)

Démarche

- 1) avant-projet
- 2) procédure de participation
- 3) projet de construction et plan de route (approbation de la construction)
- 4) projet d'exécution (y compris le crédit)
- 5) appel d'offres
- 6) exécution
- 7) mise en service et clôture.

Compétences techniques requises

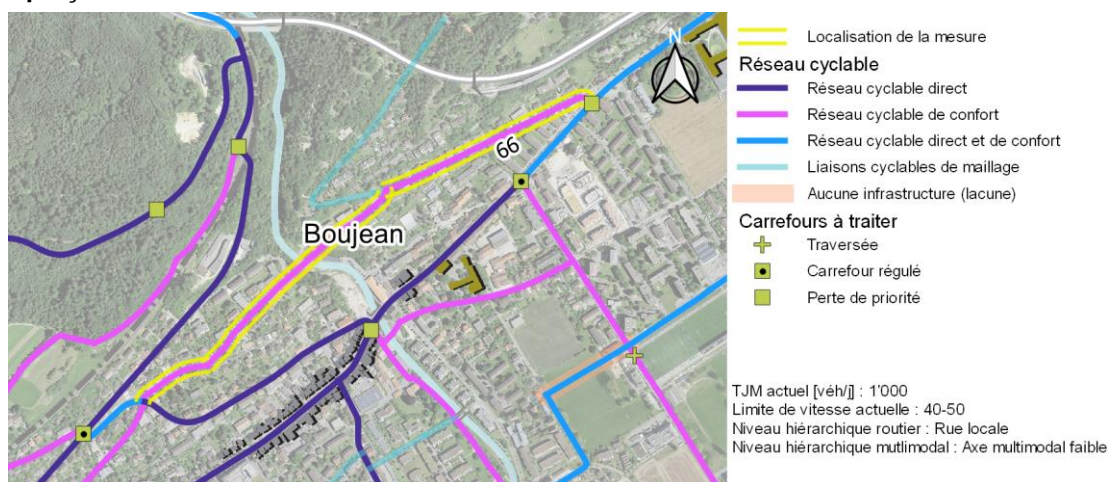
- planification des transports
- génie civil

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB), Office des forêts et des dangers naturels (OFDN) ; Syndicat d'aménagement des eaux de la Suze ; Office des immeubles et des constructions (OIC) ; Office des ponts et chaussées (OPC), Arrondissement d'ingénieur en chef III, Aménagement des eaux ; Inspection de la pêche du canton de Berne ; Office de l'agriculture et de la nature (OAN), Promotion de la nature

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton 4) Modération du trafic
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		
Etat de la coordination	Coordination en cours		

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le maillage du réseau cyclable est insuffisant dans le secteur. La topographie défavorable (gorges du Taubenloch) n'offre actuellement pas de possibilité de connexion entre le quartier du Fuchsenried et la rue de l'Octroi. Une passerelle pour la mobilité douce permettrait de combler cette lacune.

Les points d'accroche sur le réseau existant à l'est et à l'ouest doivent encore être définis précisément.

L'impact sur l'environnement de l'infrastructure (franchissement des gorges du Taubenloch) doit être vérifié et minimisé.

Les rues de desserte donnant accès à la passerelle (chemin de la Chênaie, Fuchsenried et rue de l'Octroi) sont aujourd'hui limitées à 50 km/h. Elles présentent un trafic faible mais leur étroitesse et l'absence d'aménagement sécurisé en faveur des piétons et vélos les rendent relativement inconfortables.

Situation initiale



Objectifs

(1) Passerelle Fuchsenried :

créer une passerelle réservée aux modes doux avec séparation des flux piétons et cyclables pour relier Fuchsenried et la rue de l'Octroi. Largeur cyclable permettant le croisement et le dépassement.

(4) Chemin de la Chênaie / Fuchsenried :

étudier la mise en oeuvre de mesure de modération de trafic pour sécuriser les déplacements des cycles.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet de relier entre eux deux quartiers actuellement séparés par une coupure topographique infranchissable (gorges du Taubenloch), supprimant un détour et un dénivelé considérable pour les cycles et les piétons. En outre, elle permet de supprimer une lacune du réseau vélo dans les secteurs de Beaumont et Boujean en assurant le développement d'une liaison de confort entre la route de Soleure et les quartiers Nord de la ville.

Interdépendance

- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.
- Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze / Gewässerrichtplan (GRP Schüss)
- Interdépendance avec les travaux coordonnés au sein de l'organisation de projet Espace Biel/Bienne.Nidau
- Vertiefungsstudie Veloverbindungen Raum Biel Süd, propositions portant sur la Veloroute West (6-8) et Mitte (28) (Büro Dudler, Dezember 2018)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Etude préliminaire en cours

Démarche

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 2 ans
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 3 ans
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 4) réalisation

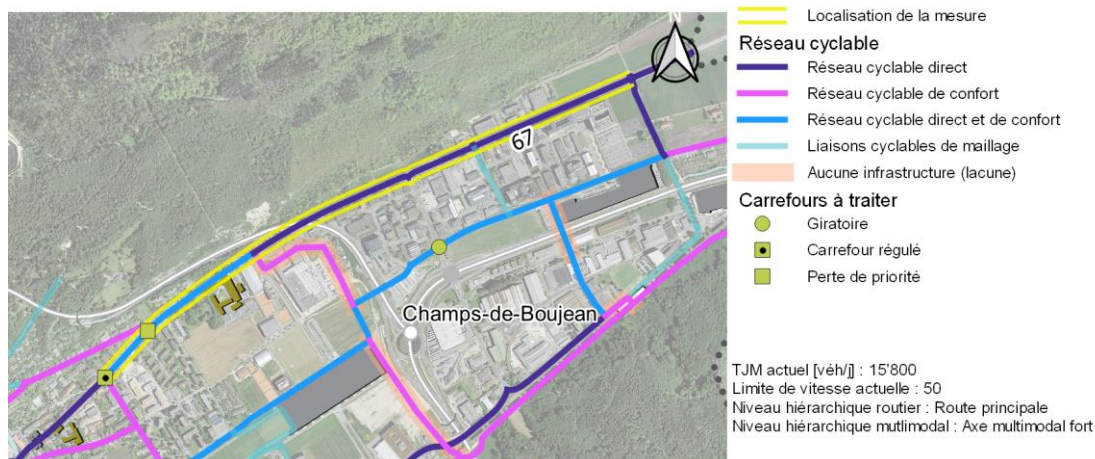
Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil / staticien
- environnement
- architecte-paysagiste

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Canton de Berne
 Instances en charge de la mesure : Canton de Berne, Arrondissement III
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département des infrastructures, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm) ; Office des ponts et chaussées (OPC), Arrondissement d'ingénieur en chef III, Aménagement des eaux

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
* Horizon de réalisation	2020 - 2028		6) Mesures ponctuelles aux carrefours
Etat de la coordination	Coordination en cours		

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La route de Soleure fait partie intégrante de l'axe nord qui constitue une liaison cyclable directe structurante à l'échelle de la Ville de Bienne et de la région également (de/vers Perles-Granges). Sur le tronçon entre la Longue-Rue et le passage sous l'autoroute, elle est également intégrée au réseau de confort (liaisons nord-sud Fuchsenried - Champs-de-Boujean et Fuchsenried - Geisried). L'aménagement cyclable existant sur cet axe est continu (bande cyclable, resp. voie bus partagée). Au vu des fortes charges de trafic (> 15'000 véh/j), un aménagement séparé du trafic (piste cyclable) offrirait un confort supérieur et permettrait en outre le dépassement entre vélos. Un élargissement de l'axe serait nécessaire à cet effet et ne pourrait être envisagé qu'à long terme.

Le carrefour régulé route de Soleure/Longue-Rue pourrait être amélioré, car les accès aux présélections sont non sécurisés et il manque des sas vélo.

Le carrefour à perte de priorité route de Soleure/rue de l'Octroi présente des largeurs importantes, pouvant placer les cyclistes dans une situation inconfortable notamment lors des manoeuvres de tourner-à-gauche.

Une solution sécurisée devrait être proposée pour l'accès à la future liaison cyclable route de Soleure -chemin du Longchamp le long de l'autoroute (voir Mesure 68).

Le carrefour route de Soleure/rue Renfer bénéficie déjà d'aménagements cyclables adaptés, notamment d'une régulation sur demande pour le mouvement depuis Bienne centre vers Perles. En outre, ce carrefour pourrait faire l'objet d'un changement de régime d'exploitation dans le cadre de l'étude du concept de mobilité des Champs-de-Boujean (démarrage décembre 2019).

Situation initiale

Objectifs

(1) Route de Soleure :

reconsidérer, sur l'ensemble de l'axe, la distribution des voies de circulation, afin de créer idéalement des aménagements cyclables séparés du trafic motorisé.

(6) Au niveau des carrefours, dans l'idéal, réinsérer les cycles sur la chaussée et aménager des bandes cyclables continues pour chaque présélection. Pour le tronçon alliant rapidité et confort entre la Longue-Rue et l'autoroute, étudier la possibilité d'offrir également une traversée hors carrefour, par exemple en parallèle à la traversée piétonne. En sus :

- **(6) Carrefour route de Soleure/Longue-Rue :**
aménager des sas vélo, envisager l'insertion d'un tourner-à-gauche indirect depuis la route de Soleure vers la Longue-Rue, revoir le calibrage et l'aménagement des voies sur la Longue-Rue (cf. mesure 52).
- **(6) Carrefour route de Soleure/rue de l'Octroi :**
étudier la possibilité de réguler le carrefour, diminuer la largeur des voies, insérer des îlots sur la voie centrale de la route de Soleure pour sécuriser les tourner-à-gauche directs, aménager un tourner-à-gauche indirect sur le trottoir avant le passage pour piéton.
- **(6) Accès à la liaison route de Soleure/chemin du Longchamp le long de l'autoroute (voir mesure 68) :**
sécuriser les mouvements de tourner-à-gauche au moyen d'îlots centraux ou d'une régulation de la traversée cyclable de l'axe.
- **(6) Carrefour route de Soleure/rue Renfer :**
si le régime d'exploitation du carrefour est modifié, veiller à des aménagements cyclables adaptés, notamment sur le mouvement cyclable direct d'est en ouest sur la route de Soleure.

Opportunité et utilité

Bien que des infrastructures cyclables existent déjà aujourd'hui sur l'ensemble de la route de Soleure, les aménagements proposés permettront à long terme de répondre de manière plus adaptée aux besoins croissants en mobilité cyclable sur cet axe nord, qui constitue une liaison cyclable directe structurante à l'échelle de la Ville de Bienne et de la région (de/vers Perles-Granges).

Interdépendance

- Mesure 52 (Longue-Rue)
- Mesure 66 (rue de l'Octroi)
- Mesure 68 (Liaison entre le chemin de Longchamp et la route de Soleure)
- « Concept de mobilité des Champs-de-Boujean » (démarrage décembre 2019)
- Plan directeur des eaux (PDE) de la Suze / Gewässerrichtplan (GRP Schüss)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) avant-projet
- 2) procédure de participation
- 3) projet de construction et plan de route (approbation de la construction)
- 4) projet d'exécution (y compris le crédit)
- 5) appel d'offres
- 6) exécution
- 7) mise en service et clôture.

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil
- environnement
- architecte-paysagiste

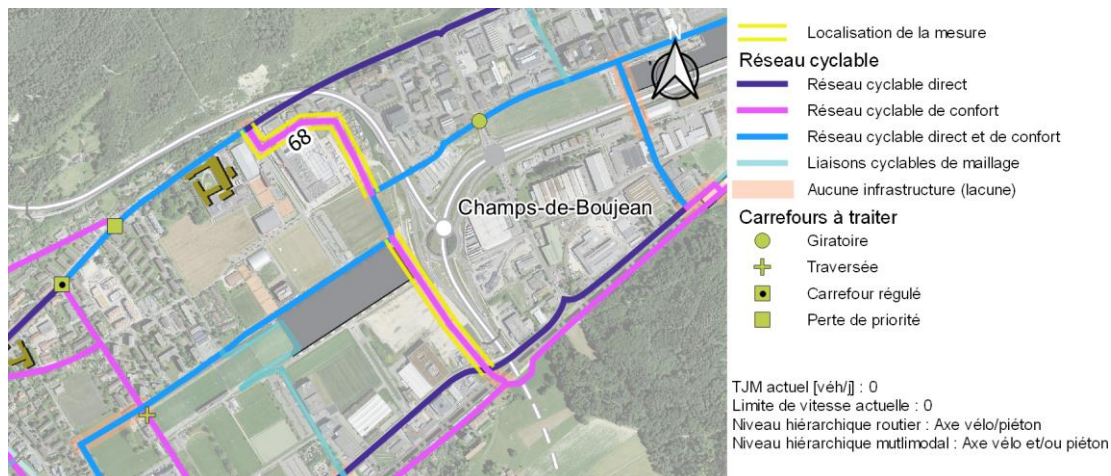
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; OFROU ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Service de l'environnement, Département de la sécurité publique ; OFROU

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le maillage du réseau cyclable de confort est améliorable dans le secteur en terme d'interconnexions entre les liaisons est-ouest (chemin Mettlen au sud, « colonne vertébrale » au centre et route de Soleure - Fuchsenried au nord).

Les points d'accroche sur le réseau existant sont relativement fixes au sud (liaison chemin Mettlen via passage sous les voies existant), mais à affiner au nord sur la route de Soleure.

Les parcelles de l'OFROU et de propriétaires privés sont touchées par la mesure.

Le corridor écologique doit être protégé.

Situation initiale



Objectifs

(1) Liaison entre le chemin du Longchamp et la route de Soleure :

créer un chemin réservé aux modes doux avec idéalement une séparation des flux piétons et cyclables.

(6) Traversée chemin du Long-Champ pour rejoindre le chemin Mettlen :

sécuriser la traversée dans les deux sens, par exemple au moyen d'îlots supplémentaires sur la bande centrale.

Opportunité et utilité

Cette liaison comble une lacune du réseau vélo de confort dans le secteur des Champs-de-Boujean et offre une interconnexion nord-sud confortable entre les liaisons de confort est-ouest (chemin Mettlen au sud, « colonne vertébrale » au centre et route de Soleure - Fuchsenried au nord).

Interdépendance

- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.7.21

Coûts :

< 5 mio.

5 – 10 mio.

> 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 2) soumission / appel d'offres projet d'exécution : 1 an et demi
- 3) réalisation

Compétences techniques requises

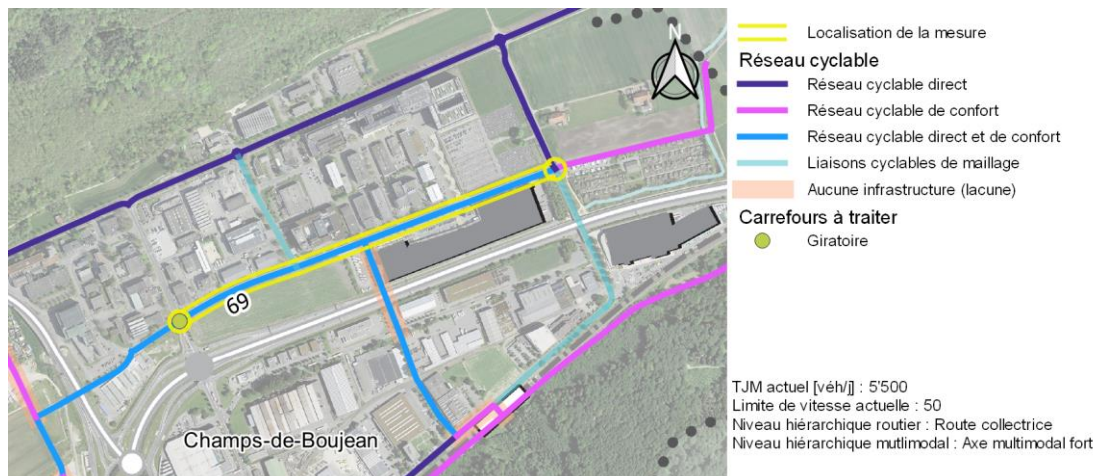
- planification des transports
 - urbanisme
 - génie civil / staticien
 - environnement
 - architecte-paysagiste
-

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm)

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	3) Réaffectation de la chaussée 6) Mesures ponctuelles aux carrefours
*Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La rue de Zurich constitue l'ossature est-ouest de la desserte des Champs-de-Boujean aussi bien pour le TIM que les transports publics et les vélos. Il s'agit de la dernière partie de la « colonne vertébrale cyclable » est-ouest du réseau cyclable biennois, qui s'étend du lac jusqu'aux Champs-de-Boujean (réseaux rapide et de confort).

L'axe est rectiligne et large (env. 9 mètres de gabarit), permettant des vitesses élevées. Des aménagements cyclables existent (voie bus partagée de 3 m et bande cyclable de 1,5 m), mais sont minimaux en regard de la vocation de l'axe.

À l'extrémité ouest de l'axe, le giratoire rue de Zurich/rue Renfer/rue Fritz-Oppliger est très chargé (proximité de la jonction autoroutière des Champs-de-Boujean) et présente des dangers pour les cycles : entrée nord, sorties nord/sud et anneau de circulation très larges.

À l'extrémité est de l'axe, le giratoire rue de Zurich/chemin des Communaux présente une configuration presque similaire. Bien que nettement moins chargé, il reste peu idéal pour un itinéraire de confort.

Au centre de l'axe, un aménagement sécurisé devra permettre de bifurquer de/vers l'itinéraire rapide côté nord (rue David-Moning) et sud (nouveau passage sous l'autoroute permettant de rejoindre la gare des Champs-de-Boujean, voir mesure 70).

L'aménagement de l'axe et des carrefours adjacents doit également être étudié dans le cadre du mandat « Concept de mobilité des Champs-de-Boujean » (démarrage décembre 2019).

Situation initiale

Objectifs

(3) Rue de Zurich :

prévoir une meilleure intégration des cycles dans l'espace routier et garantir leur sécurité en revoyant l'affectation de l'espace de la chaussée ou éventuellement l'élargissement du gabarit. Des interventions comme, par exemple, l'élargissement de la voie bus partagée et la création d'une bande cyclable suffisamment large et séparée du trafic dans le sens opposé sont à évaluer.

(6) Giratoire Zurich/Renfer/Oppliger :

étudier la possibilité d'offrir un cheminement vélo hors carrefour sur l'axe est-ouest.

(6) Giratoire Zurich/Communaux :

étudier la possibilité d'offrir un cheminement vélo hors carrefour sur l'axe est-ouest (avec les traversées piétonnes).

(6) Connexion avec la future liaison rapide nord-sud (futur passage sous autoroute des Champs-de-Boujean - rue David-Moning, voir mesure 70) :

sécuriser la traversée (îlot central adapté pour permettre la traversée en deux temps) et les mouvements de tourner-à-gauche.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet d'améliorer la sécurité et le confort de cet axe constituant l'ossature est-ouest de la desserte des Champs-de-Boujean et faisant partie de la « colonne vertébrale cyclable » est-ouest biennoise (réseaux rapide et de confort).

Interdépendance

- Mesure 70 (Passage sous l'autoroute des Champs-de-Boujean)
- « Concept de mobilité des Champs-de-Boujean » (démarrage décembre 2019)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) concept de mobilité des Champs-de-Boujean : 1 an et demi
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - urbanisme
 - génie civil
 - environnement
 - architecte-paysagiste
-

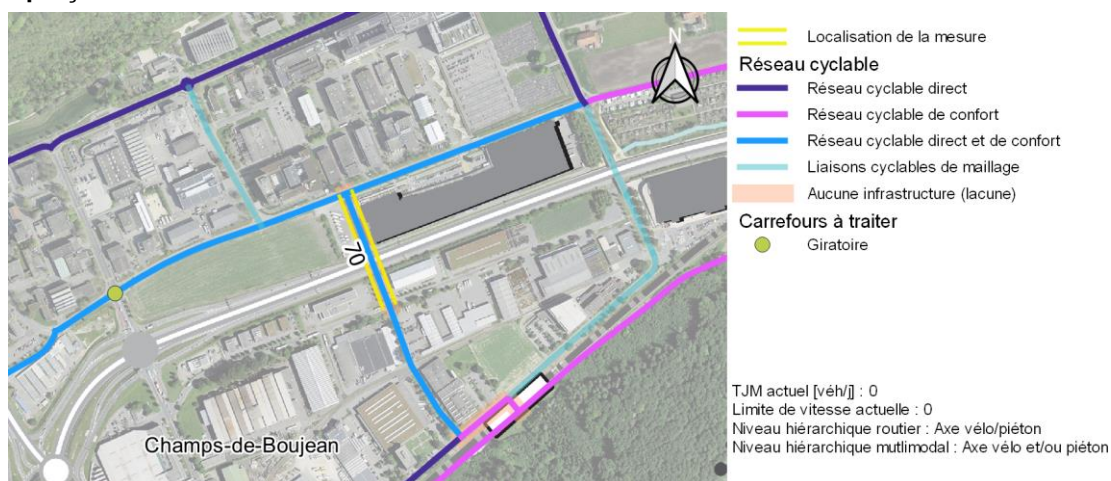
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne (responsable du projet) ; OFROU ; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Département de la sécurité publique ; OFROU ; Office des ponts et chaussées (OPC), Arrondissement d'ingénieur en chef III, Aménagement des eaux

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
* Horizon de réalisation	2028 – 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le maillage du réseau cyclable est insuffisant dans le secteur, puisqu'il y a aucun point de franchissement de l'autoroute sur une distance d'environ 1,0 km. En d'autres termes, il n'y a aucune liaison cyclable directe entre la gare des Champs-de-Boujean et le coeur des Champs-de-Boujean.

Cette mesure touche des parcelles appartenant à l'OFROU et à des privés.

Situation initiale



Objectifs

(1) Passage sous autoroute des Champs-de-Boujean :

créer un passage sous l'autoroute réservé aux modes doux avec idéalement une séparation des flux piétons et cyclables. La largeur de la voie dédiée aux cycles doit être suffisante pour permettre le croisement et le dépassement et répondre aux standards en vigueur. En outre, il faudra prévoir des rampes d'accès adaptées dont la pente doit être inférieure à 10 % et conforme aux standards en vigueur. Dans l'idéal, le projet devrait inclure en complément un escalier d'accès pour les piétons.

Points d'accroche :

- au sud, le point d'accroche est directement en lien avec le chemin des Pavots pour assurer la continuité de l'itinéraire. Ce chemin devra être sécurisé en parallèle
- au nord, le point d'accroche est à définir lors de l'étude d'opportunité (passage via un des parkings privés existants ou à l'est sur une parcelle non construite).

Le débouché et la traversée de la rue de Zürich sont à sécuriser (voir mesure 69), notamment pour la continuité de l'itinéraire direct vers le nord via la rue David-Moning (îlot central adapté pour permettre la traversée en deux temps).

Opportunité et utilité

Cette mesure comble une lacune du réseau vélo direct dans le secteur des Champs-de-Boujean et permet d'offrir une liaison cyclable nord-sud traversant la zone industrielle et commerciale de Boujean, nécessaire pour assurer un lien direct entre la gare des Champs-de-Boujean et le cœur de la zone industrielle. Elle offre en outre de nouvelles possibilités de déplacement rapide à vélo et permet une réduction des détours entre la route de Soleure au nord, la partie sud des Champs-de-Boujean et les quartiers sud de la ville.

Interdépendance

- Mesure 69 (rue de Zurich)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) soumission / appel d'offres projet d'exécution : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - urbanisme
 - génie civil / staticien
 - environnement
 - architecte-paysagiste
-

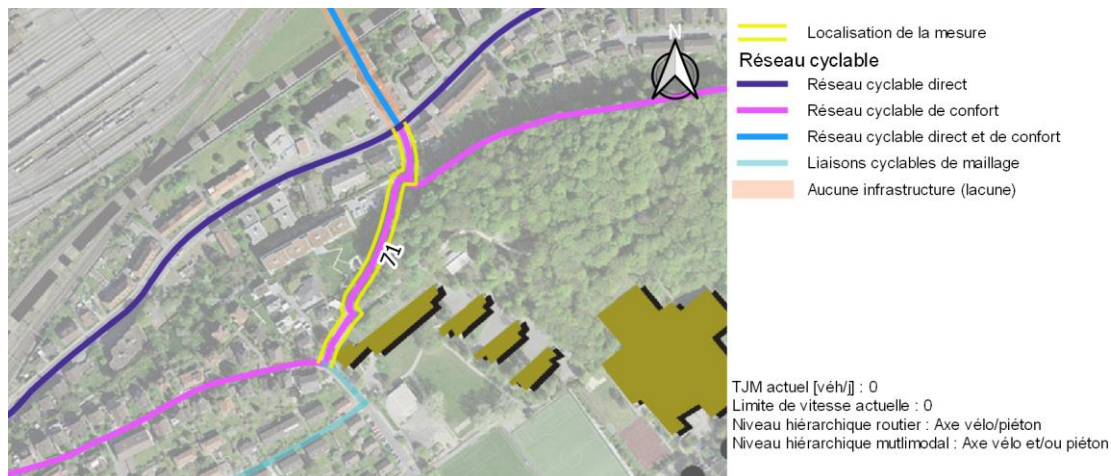
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme; propriétaires privés, Office des forêts et des dangers naturels (OFDN)

Priorité	Mesure à long terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
*Horizon de réalisation	> 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le croisement du chemin des Cordiers / chemin Marie-Louise-Blösch pose problème en terme d'accès et de sécurité pour les cycles en particulier à la montée lorsque l'on vient de la route de Mâche en direction des Tilleuls. Il n'est pratiquement pas possible, au vu de la pente et des obstacles, d'effectuer le trajet sans devoir descendre du vélo. Le tronçon situé sur le réseau de confort est important en particulier pour les habitantes et habitants du quartier des Tilleuls ou en provenance du sud de l'agglomération (Brügg) souhaitant se rendre au centre de Mâche ou dans les Champs-de-Boujean. Cette liaison prendra encore plus d'importance lorsque la passerelle sur la gare des Marchandises sera réalisée. Cette mesure touche des parcelles appartenant à des privés.

Situation initiale



Objectifs

(1) Croisement du chemin des Cordiers / chemin Marie-Louise-Blösch :

étudier la possibilité de créer une infrastructure cyclable et piétonne (p.ex. rampe pouvant être parcourue dans les deux sens avec une pente raisonnable) permettant aux cycles de circuler sans devoir descendre du vélo à la montée. Compte tenu de la forte pente et de la proximité de la forêt avoisinante, une étude de faisabilité devra tout d'abord être effectuée pour évaluer les enjeux techniques et financiers d'un éventuel projet.

Opportunité et utilité

Cette mesure comble une lacune du réseau vélo confort entre le quartier des Tilleuls et de Mâche permettant ainsi d'offrir une liaison cyclable de confort direct entre le sud-est de l'agglomération (Brügg) et les Champs-de-Boujean via Mâche. Cette liaison est également d'importance pour les résidentes et résidents du quartier des Tilleuls qui souhaitent rejoindre la route de Mâche. Elle gagnera encore en importance lorsque la passerelle de la gare des Marchandises sera réalisée permettant ainsi un itinéraire de confort continu jusqu'à la Gurzelen.

Interdépendance

- Mesure 40 (Passerelle Gare des marchandises)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude de faisabilité, visant à la définition des enjeux techniques et financiers de l'ouvrage: 2 ans
- 2) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 2 ans
- 3) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 4) soumission / appel d'offres projet d'exécution : 1 an et demi
- 5) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- urbanisme
- génie civil / staticien
- environnement
- architecte-paysagiste

Liaison Ecluses Hauser-rue des Tanneurs via le Pré Wildermeth (liaison piétons-vélos le long de la Petite Suze)

72

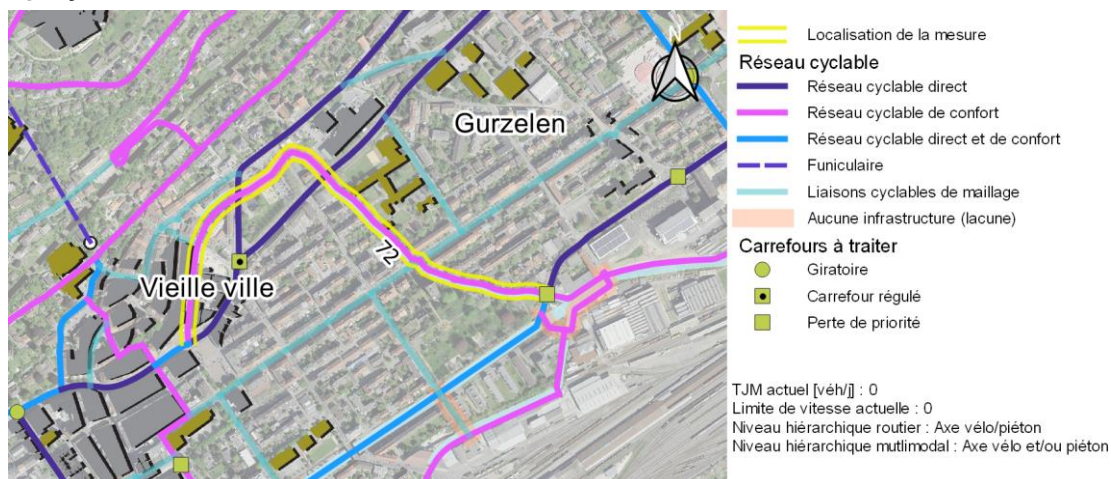
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Département Ecoles et Sport, Département de la sécurité publique, propriétaires privés

Priorité	Mesure à long terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
*Horizon de réalisation	> 2035		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Une partie de l'itinéraire est existant et est praticable par les cycles et les piétons notamment sur le chemin des Ecluses entre les Ecluses Hauer et la rue du Général-Dufour. Puis, l'itinéraire est uniquement autorisé aux piétons entre le rue du Général-Dufour et la rue Georg-Friedrich-Heilmann le long de l'école Rittermatte, car les largeurs à disposition ne sont pas suffisantes, ainsi que sur le Pré Wildermeth. L'itinéraire est ensuite inexistant entre le rue Georg-Friedrich-Heilmann et la rue Bubenber. Finalement, l'itinéraire existe mais son aménagement est suboptimal sur le premier tronçon de la rue de Tanneurs. Cette mesure permet de densifier le réseau de maillage dans le centre-ville en offrant une liaison cyclable directe et sûre depuis la vieille-ville jusqu'à l'axe piéton-vélo central le long de la Suze tout en reliant différents pôles importants pour la formation et les loisirs.

Cette mesure touche des parcelles appartenant à des privés.

Situation initiale



Objectifs

(1) Liaison piétons-vélos le long de la Petite Suze :

créer une liaison continue accessible aux piétons et aux cyclistes le long de la Petite Suze entre les Ecluses Hauer et la rue des Tanneurs en passant par le pré Wildermeth. La mesure doit être réalisée au gré des opportunités de développement dans le secteur.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet de densifier le réseau cyclable de confort au centre-ville en offrant une liaison directe entre la vieille-ville et l'axe principal de mobilité douce le long de la Suze en suivant l'itinéraire de la petite Suze. Cet itinéraire permet également de relier entre eux différents pôles d'importance pour les loisirs (Pré Wildermeth et son pump track, rives de la Suze) et pour la formation (école Ritermatte). Cette liaison est importante pour les enfants et les écoliers.

Interdépendance

– Mesure 69 (rue de Zurich)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 1 an et demi
- 3) soumission / appel d'offres projet d'exécution : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

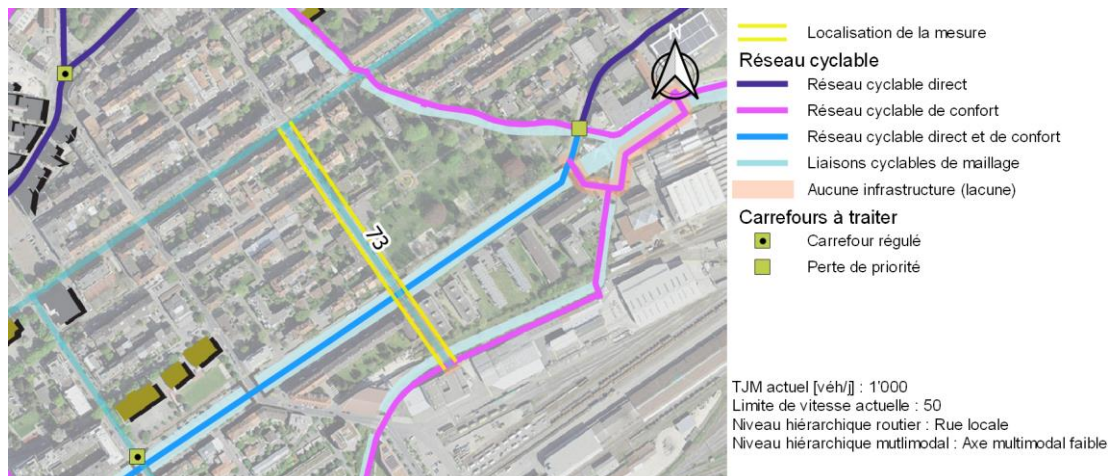
- planification des transports
 - urbanisme
 - génie civil / staticien
 - environnement
 - architecte-paysagiste
-

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne; propriétaires privés
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme; propriétaires privés, Office des eaux et des déchets

Priorité	Mesure à court terme	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton 4) Modération du trafic
*Horizon de réalisation	2020-2027		

Etat de la coordination Coordination en cours

Aperçu de la mesure**Diagnostic et enjeux**

La rue Bubenberg entre la rue du Général-Dufour et les quais de la Suze est une liaison de quartier importante autant pour les cyclistes que pour les piétons. Elle a plusieurs fonctions, puisqu'elle permet de relier le quartier d'habitation au parc municipal, pôle de détente et de loisirs important et aux arrêts de TP avoisinants, mais aussi à la rue Dufour et donc au centre-ville, ainsi qu'aux quais de la Suze et donc au réseau vélo confort et direct central de la ville. Toutefois, la rue doit encore gagner en sécurité avec des mesures de modération du trafic et donc de réduction des vitesses.

Actuellement, il existe une passerelle pour les piétons pour traverser la Suze et relier le quartier d'habitation situé au sud de la Suze au réseau de TP et au centre-ville. Toutefois, cette passerelle n'est pas ouverte aux cycles et a besoin d'être assainie ces prochaines années. L'opportunité de l'assainissement pourrait être exploitée pour offrir un franchissement supplémentaire confortable et sûr de la Suze autant pour les piétons que les vélos et un accès supplémentaire vers le parc municipal ou le centre-ville.

Situation initiale

Objectifs

(1) Passerelle Bubenberg (entre chemin des Sureaux et quai du Haut) :

élargir la passerelle, dans le cadre de son assainissement, pour permettre la circulation des piétons et des cycles et offrir une liaison vers le parc municipal depuis le quartier d'habitations situé au sud de la Suze. Prolonger l'itinéraire jusqu'au chemin des Sureaux, afin de relier le quartier du Bubenberg au réseau de confort situé le long de la petite Suze.

(4) Rue Bubbenberg :

étudier la mise en oeuvre de mesure de modération de trafic pour sécuriser les déplacements des cycles et des piétons.

Opportunité et utilité

Cette mesure permet de relier le quartier d'habitation situé entre la gare des marchandises et la Suze au parc municipal, aux arrêts de TP et au centre-ville de manière directe et sûre. Cette mesure tire parti de l'opportunité de l'assainissement de la passerelle piétonne existante pour créer une liaison ouverte autant aux piétons et qu'aux cycles et ainsi relier entre eux deux quartiers d'habitation et zone de détente.

Interdépendance

- mesures 34 (Rue Général-Dufour) et 37 (Quai du Haut (est))
- Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) Bienne-Seeland, mesure BBS.LV-Ü.7.4 (ARE-Code 0371.3.021)

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Etude préliminaire en cours

Démarche

- 1) étude d'opportunité, visant à la définition de l'ouvrage (tracé, géométrie) et des points d'accroche : 1 ans
- 2) étude de projet (avant-projet, projet définitif) : 2 ans
- 3) procédure d'appel d'offres et d'autorisation et financement : 2 ans
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
 - urbanisme
 - génie civil / staticien
 - eaux
 - environnement
 - architecte-paysagiste
-

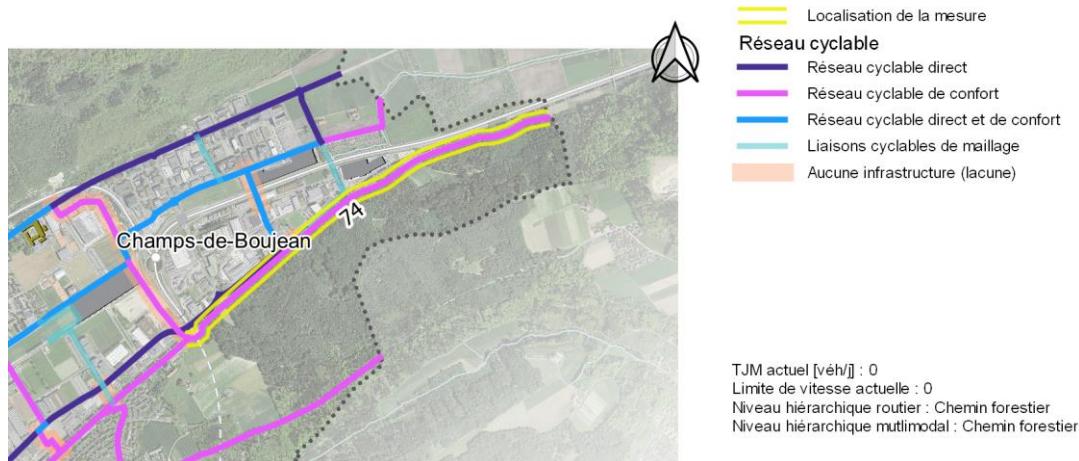
Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme; Département de la sécurité publique, propriétaires privés, Office des forêts et des dangers naturels (OFDN), Commune de Safnern

Priorité	Mesure à moyen terme	Type de mesure	5) Mesure de marquage/signalisation
*Horizon de réalisation	2028-2035		

Etat de la coordination Information préalable

Aperçu de la mesure



Diagnostic et enjeux

Le chemin qui longe les voies CFF depuis le bout du chemin du Mettlen jusqu'à la limite communale en direction de Safnern est actuellement un chemin agricole et forestier signalisé par le panneau 2.14 « Circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs ». Du point de vue réglementaire, les vélos et vélos électriques légers peuvent emprunter le chemin, mais pas les vélos électriques rapides 45 km/h ou alors avec le moteur éteint. Cet itinéraire de confort permet de relier les communes avoisinantes de Safnern et Pieterlen entre autres avec la gare ou la zone d'activités des Champs-de-Boujean. C'est une entrée de ville sur un itinéraire sûr en dehors du trafic motorisé. Cette mesure touche une zone de forêt importante pour la faune et flore locale.

Situation initiale



Objectifs

(1) Cheminement le long des voies CFF :

étudier la possibilité de modifier la signalisation « Circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs (signal 2.14) » par une signalisation « Circulation interdite aux voitures automobiles, motocycles (Signal 2.13) ». Compte tenu de la proximité de la forêt avoisinante, une étude de faisabilité devra tout d'abord être effectuée pour évaluer les enjeux techniques du projet. Une coordination étroite avec les communes avoisinantes est également requise pour assurer la prolongation du réseau.

Opportunité et utilité

Cette mesure comble une lacune du réseau vélo confort entre la limite communale à l'ouest des Champs-de-Boujean et la zone d'activités des Champs-de-Boujean. Ce tronçon est une entrée de ville en dehors du trafic motorisé qui permet également de relier la gare des Champs-de-Boujean au Quartier du Geyisried et aux communes avoisinantes.

Interdépendance

Coûts : < 5 mio. 5 – 10 mio. > 10 mio.

État de la planification

Principe

Démarche

- 1) adaptation de la signalisation : 1 an
- 2) étude de projet (avant-projet et projet définitif) : 1 an et demi
- 3) soumission / appel d'offres projet d'exécution : 1 an et demi
- 4) réalisation

Compétences techniques requises

- planification des transports
- génie civil
- environnement (forêt)

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Canton de Berne, Arrondissement III, OFROU, Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm) selon le type de routes et les projets

Priorité	Mesure à moyen terme (en fonction du développement de la zone d'activités)	Type de mesure	1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton
-----------------	--	-----------------------	--

* Horizon de réalisation	2020 – 2035
---------------------------------	-------------

Etat de la coordination	Coordination en cours
--------------------------------	-----------------------

Objectif

Dans le cadre d'une étude spécifique, étudier le développement d'un réseau cyclable ayant une desserte plus fine que celle actuellement planifiée en fonction des futurs projets de développements dans la zone d'activités des Champs-de-Boujean.

Principes d'action

Suite aux résultats de l'étude « Gesamtkonzept Mobilität und Stadtraum Bözigenfeld » (élaboration Département de l'urbanisme) et selon le développement urbanistique en cours dans la zone des Champs-de-Boujean, lancer une étude permettant de spécifier au niveau local les itinéraires vélos de desserte fine à l'échelle du quartier

Compétence

Responsabilité / propriétaire :	Ville de Bienne
Instances en charge de la mesure :	Ville de Bienne, Département des infrastructures
Autres instances concernées :	Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique ; Canton de Berne, Arrondissement III, OFROU, Transports publics biennois (TPB) ; Aare Seeland mobil AG (asm) selon le type de routes et les projets

Etat de la coordination

Coordination réglée

Diagnostic et enjeux

Lors de la réfection d'un carrefour ou de son réaménagement dans un projet d'aménagement urbain complet, un certain nombre d'éléments doivent être pour tous les carrefours systématiquement contrôlés. Ci-après, un rappel, par le biais d'une check-list, des éléments liés à l'aménagement et au fonctionnement des carrefours à vérifier pour garantir la sécurité des cyclistes.

A noter également que sur des routes principales présentant un volume de trafic élevé et dans les carrefours ou les présélections, la coloration en rouges des bandes cyclables peut être envisagée. Les surfaces de bandes cyclables colorées en rouge ne doivent être utilisées qu'aux endroits où les conducteurs peuvent mettre en danger les cyclistes, notamment en ne respectant pas leur priorité. Les endroits éligibles doivent respecter les « Instructions concernant les marques particulières sur la chaussée » du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Checks-lists pour les carrefours problématiques

En premier lieu, vérifier si une autre forme d'aménagement du carrefour (régulation, giratoire, perte de priorité, priorité à droite) serait plus adéquate.

Ensuite, vérifier le fonctionnement et l'aménagement du carrefour selon les check-lists présentées ci-après :

- carrefours à perte de priorité
- giratoires
- carrefours régulés.

Carrefours à perte de priorité

Amélioration de la sécurité des mouvements tournants des vélos pour les carrefours à perte de priorité à trois ou quatre branches :

- si compatible avec les capacités, suppression des voies de décélération, d'accélération et des by-pass ;
- création d'îlots séparateurs matérialisés au droit de l'intersection afin de protéger les mouvements tournants et/ ou permettre la traversée en deux temps ;
- aménagement d'un tourner-à-gauche indirect pour les cyclistes moins chevronnés ou en guise d'alternative lors de charges de trafic élevées empêchant le changement de voie au moment adéquat, par marquage ou aménagement d'une zone spécifique.

Giratoires

Inciter les cyclistes à circuler au milieu de la voie d'entrée et au milieu de l'anneau, afin de ne pas se faire dépasser. Aménager des giratoires cyclo-conformes :

- avec une voie sur l'anneau (max 6 m) et une voie par branche (3,5-4 m) ;
- avec une déflexion importante pour diminuer les vitesses des véhicules motorisés ;
- en créant des by-pass pour les cyclistes, là où un réel avantage sécuritaire est prouvé ;
- en apportant une attention particulière à la conception de la zone centrale (par exemple anneau central plus haut permettant de limiter la visibilité à travers le giratoire et diminuer les vitesses des véhicules motorisés) ;
- en interrompant les bandes cyclables environ 20 m avant le giratoire ;
- avec une bordure abaissée sur environ 10 m en amont du passage piéton pour laisser une option de fuite.

Carrefours régulés

Aménager des carrefours régulés cyclo-conformes :

- avec des sas vélo pour l'ensemble des mouvements, notamment les tourner-à-gauche ;
- avec si possible des tourner-à-gauche indirects ;
- avec une bordure abaissée pour pouvoir traverser à pied avec les piétons en fonction de l'aisance à vélo.

Prendre en compte les cycles dans la régulation du carrefour :

- avec une détection des vélos environ 20-25 m avant le sas vélo pour une régulation adaptative ;
- pour les carrefours en T, vérifier si un vert permanent est possible pour le mouvement de tout-droit ;
- avec un feu vert vélo légèrement anticipé sur les voitures, afin d'éviter le conflit avec les véhicules tournant à droite ;
- avec une phase spécifique pour les vélos, en particulier lors de forts mouvements conflictuels ;
- en vérifiant systématiquement la cyclo-conformité de la régulation lumineuse en place.

Nouvelle règle de circulation 1.1.2021 : mise en œuvre du tourner-à-droite cycliste au feu rouge

Suite à l'entrée en vigueur de cette nouvelle règle de circulation au 1^{er} janvier 2021, les cyclistes ont maintenant la possibilité de tourner à droite au feu rouge aux carrefours équipés du nouveau signal « Autorisation d'obliquer à droite pour les cyclistes » (5.18) selon l'article 69a de l'Ordonnance sur la signalisation routière. Avec ce signal, le feu rouge se transforme en « Cédez le passage ». Toutefois cette règle s'applique qu'aux feux où cette plaque complémentaire est montée.








Signal 5.18,
Autorisation
d'obliquer à droite
pour les cyclistes

Objectif

Conduire une analyse des carrefours à feu éligibles à cette nouvelle règle de circulation. Equiper les carrefours éligibles par le signal 5.18.

Figure d'illustration

Type	Eléments à contrôler
Dénivelé 	<ul style="list-style-type: none">• Largeur des passages• Rampe• Eclairage
À feu 	<ul style="list-style-type: none">• Régulation spécifique ou adaptée aux cycles• Sas vélo• Prise en compte des différents mouvements selon le gabarit (tourner-à-gauche particulièrement)
Giratoire 	<ul style="list-style-type: none">• Nombre et largeur des voies d'entrée et de sortie• Diamètre du giratoire• Distance entre la fin des aménagements cyclables et le giratoire et aménagement du rabattement des TIM
Priorité à droite 	<ul style="list-style-type: none">• Dimensions du carrefour
Perte de priorité 	<ul style="list-style-type: none">• Prise en compte des différents mouvements selon le gabarit (tourner-à-gauche particulièrement)

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique

Priorité

*Horizon de réalisation 2020 – 2035

Type de mesure

1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton

Etat de la coordination Coordination réglée

Principaux points nécessitant un développement quantitatif de l'offre en stationnement vélo



1. Place de la gare
2. Stations des funiculaires
3. Parc municipal
4. Vieille-Ville
5. rue du Collège
6. au niveau du stade Tissot Arena
7. Au niveau de l'accès aux Gorges du Taubenloch / centre de Boujean

Principes généraux

Aux gares et aux arrêts des transports publics

La Ville s'assure que des places pour vélos soient disponibles en quantité et en qualité suffisantes aux gares et aux arrêts de transports publics, et que celles-ci soient aisément accessibles. Aux gares et aux arrêts les plus importants du réseau des transports publics, des vélostations sécurisées complètent l'offre de stationnement.

Dans l'espace public

La Ville s'assure que, dans la mesure du possible, des places pour vélos soient disponibles en quantité et en qualité suffisantes dans l'espace public ainsi qu'auprès de tous les bâtiments et équipements publics, et que celles-ci soient aisément accessibles.

Dans la réglementation communale

La Ville définit dans son règlement d'urbanisme le nombre de places nécessaires ainsi que les standards de qualité relatifs au stationnement des vélos dans les bâtiments et pour les équipements. Elle s'appuie pour cela sur les normes et directives existantes en la matière.

Qualité de l'offre

Viser, de manière générale, le développement d'infrastructures de stationnement plus qualitatives, en proposant notamment du stationnement couvert, sécurisé avec des accrochages vélos, équipements de recharge pour vélos-électriques dans les stations vélos. Le transport d'enfants et de marchandises à vélo se développe très rapidement depuis quelques années. Des infrastructures de stationnement adaptées, principalement au centre-ville, aux vélos spéciaux doivent également être étudiées et développées afin d'éviter le stationnement sur les espaces piétonniers.

Figure d'illustration



Offre privée en stationnement vélo

- Constat : Dans l'agglomération, 84 % des habitants disposent d'une place de stationnement vélo à leur domicile. Les employés et personnes en formation disposent d'une place de stationnement sur leur lieu de travail ou de formation dans 77 % des cas. Ces taux sont élevés, mais ne disent rien sur la disponibilité effective des places mises à disposition (adéquation offre-demande).
 - Objectifs : Vérifier et si nécessaire augmenter le taux de satisfaction en stationnement vélo au domicile et sur les lieux d'emploi/formation notamment en informant les propriétaires et lors de l'examen des demandes de permis de construire.
 - Mesures : Mise à jour du règlement de construction pour les différentes zones à planification obligatoire afin d'intégrer le dimensionnement du stationnement des vélos de manière systématique pour assurer un taux de satisfaction important.
-

Stationnement Bike+Ride

Afin de favoriser la multimodalité et l'intermodalité, les infrastructures de stationnement de type Bike+Ride doivent être, dans les endroits où la demande s'avère nécessaire, renforcées. À Bienne, comme cela a été montré dans l'analyse, les offres en stationnement sont relativement denses et bien fournies, principalement au centre-ville. Toutefois, il y a été identifiés des besoins supplémentaires en stationnement de type Bike+Ride avec un ordre de priorités aux endroits suivants :

- priorité 1 : gare de Bienne, stations inférieures des funiculaires Evilard et Macolin (offre existante saturée) ;
 - priorité 2 : gares de Mâche et des Champs-de-Boujean (offre existante réduite, mais réserves disponibles à ce jour) ;
 - priorité 3 : principales interfaces bus (offre en stationnement vélo souvent existante à proximité mais pouvant être complétée par une offre spécifique Bike+Ride au droit des arrêts de bus) : par exemple Place de la Croix, Place d'Orpund, Centre Boujean, Boujean / Taubenloch, Omega, Pont-du-Moulin, Cimetière.
-

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Service de l'inspection de la voirie
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme, Département de la sécurité publique

Priorité

*Horizon de réalisation 2020 – 2035

Type de mesure

mesure de signalisation

Etat de la coordination Coordination réglée

Objectif

Assurer une bonne cohabitation entre les piétons et les cyclistes dans les zones de mixité d'usage (principalement sur le réseau de confort ou de maillage), afin de garantir la sécurité de tous les usagers et réduire les conflits d'usage (dépassement trop rapide ou trop rapproché, effet de surprise et de frayeur, etc.).

Principes d'action

Prévoir une signalisation adaptée au lieu en tenant compte des particularités de chaque utilisateur, principalement de la vitesse (VAE25 et VAE45).

D'un point de vue juridique, selon l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), les principaux signaux routiers pour les utilisateurs de vélos et de vélos électriques et le fonctionnement de l'aménagement qu'ils induisent sont explicités ci-après.










Illustration du signal	Désignation du signal	Vélo et VAE25	VAE45	Remarques
	Piste cyclable, signal 2.60	Utilisation obligatoire	Utilisation obligatoire	En l'absence de trottoir ou d'infrastructures piétonnes, les piétons et utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules (EAV) sont autorisés à utiliser l'infrastructure.
	Piste cyclable et chemin pour piétons, avec partage de l'aire de circulation, signal 2.63	Utilisation obligatoire	Utilisation obligatoire	Surface partagée : le chemin est partagé au moyen d'un marquage de séparation. Les cyclistes (VAE compris) doivent circuler sur l'aire qui leur est dédiée. Les principaux problèmes liés à ce type d'aménagement sont que les personnes malvoyantes ne peuvent pas identifier la limite, les piétons peu attentifs peuvent facilement se retrouver sur l'espace cyclable ou inversement créant des conflits d'usages.
	Piste cyclable et chemin pour piétons, sans partage de l'aire de circulation, signal 2.63.1	Utilisation obligatoire, mais respect pour les piétons	Utilisation obligatoire, mais respect pour les piétons	Surface mixte : le chemin est partagé, mais sans marquage de séparation. Théoriquement, les cyclistes (VAE compris) doivent respecter les piétons et s'arrêter si besoin. Dans la pratique, cet aménagement peut poser problème si des cyclistes, qui ont l'obligation d'utiliser l'infrastructure, circulent à des vitesses élevées à proximité immédiate des piétons.
	Chemin pour piétons, signal 2.61	Passage interdit	Passage interdit	Les piétons et EAV doivent utiliser le chemin, les cyclistes sont interdits.

Illustration du signal	Désignation du signal	Vélo et VAE25	VAE45	Remarques
	Chemin pour piétons avec plaque complémentaire « vélos autorisés », signal 2.61	Utilisation autorisée, mais priorité aux piétons et EAV	Utilisation autorisée, <u>mais uniquement avec le moteur arrêté.</u> Priorité aux piétons et EAV	Les piétons peuvent utiliser l'ensemble de la surface aménagée et les cycles doivent rouler au pas et céder la priorité aux piétons. Les cyclomoteurs et VAE45 ne peuvent circuler qu'avec le moteur arrêté. Cette règle s'applique également aux zones piétonnes avec la plaque complémentaire « vélos autorisés ». Dans la pratique, toutefois, peu de cyclistes (VAE45 principalement) connaissent les règles de la vitesse au pas et d'éteindre le moteur. Ils s'identifient par erreur au pictogramme vélo et créent ainsi des conflits d'usages.
	Zone piétonne, signal 2.59.3	Utilisation interdite, le vélo doit être poussé	Utilisation interdite, le vélo doit être poussé	La zone piétonne est réservée uniquement aux piétons et EAV, les cyclistes qui souhaitent la traverser doivent pousser leur vélo.
	Circulation interdite aux cycles et cyclomoteurs, signal 2.05	Passage interdit	Passage interdit	Les cyclistes qui souhaitent traverser doivent pousser leur vélo/VAE.
	Circulation interdite aux voitures et motocycles, signal 2.13	Passage autorisé	Passage autorisé	Ce signal autorise également les VAE 45 km/h d'utiliser la piste cyclable.
	Circulation interdite aux voitures, motocycles et cyclomoteurs, signal 2.14	Passage autorisé	Passage autorisé mais uniquement avec le moteur arrêté	Historiquement, ce signal a été employé pour éviter le passage de véhicules bruyants, cyclomoteurs compris, dans les quartiers résidentiels. Il est également utilisé à la place du signal 2.61 (chemin pour piétons et plaque complémentaire « vélos autorisés »). Les VAE45 doivent ainsi arrêter leur moteur.

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Exploitant du système de vélos en libre service, Communes avoisinantes (Nidau, Ipsach, Sutz-Lattrigen, Brügg, Schwadernau par exemple)

Priorité

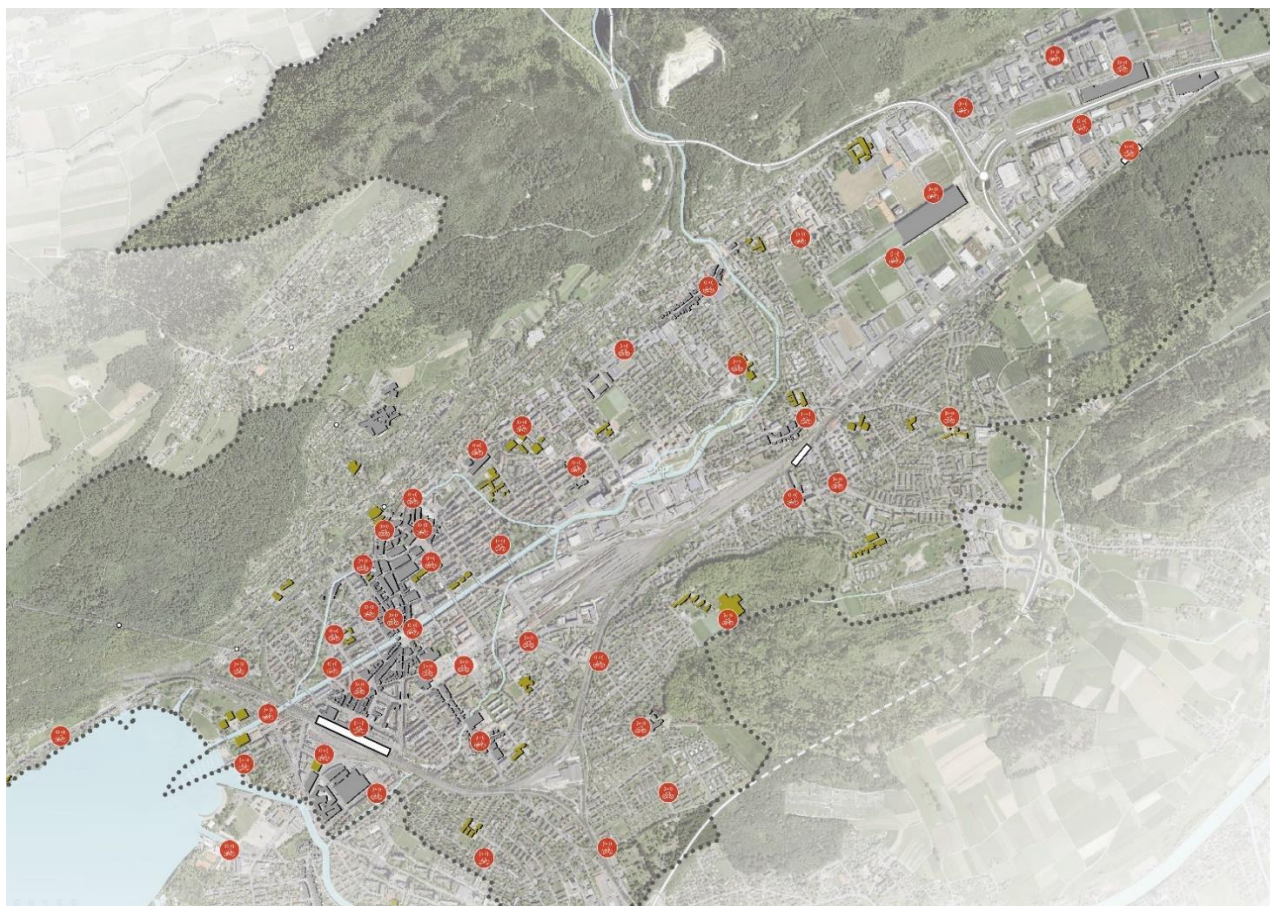
*Horizon de réalisation 2020 – 2035

Type de mesure

1) Nouvelle infrastructure vélo / piéton

Etat de la coordination Coordination réglée

Aperçu l'offre de vélopartage



Objectif

Développer la pratique du vélo pour un plus grand nombre d'usages, principalement pour les usagers : occasionnels, les personnes qui viennent à Bienne pour des raisons professionnelles, touristiques ou autres et qui cherchent à se déplacer rapidement et de manière active.

Développer l'offre de vélos en libre-service pour les déplacements quotidiens et de loisirs pour tous les types de déplacement et tous les types d'usagers.

Actions proposées

Développer le réseau de stations du système de vélos en libre-service, selon les critères suivants :

densité de stations élevée :

- pour les poches les plus attractives, au centre-ville et au niveau de la gare ;
- grande diversité et une forte complémentarité ;
- densité de référence proposée : 15 stations par km².

densité de stations moyenne :

- dans les zones urbanisées avec des emplois et/ou des habitats ;
- fonction importante de rabattement vers les TC ainsi que vers les centralités secondaires ;
- densité de référence proposée : 7 stations par km².

Augmenter le nombre d'utilisatrices et utilisateur de réseau de vélos en libre-service, à savoir le nombre de personnes possédant un abonnement annuel ou mensuel, ainsi que le nombre d'utilisateurs unique non détenteur d'un abonnement, en incitant l'exploitant du système de vélos en libre service à prendre des mesures de :

- communication et information des prestations aux utilisateurs via les outils usuels (développement et mise à jour du site internet, développement d'une application mobile, informations usuelles (réseau, comment fonctionne le système, contact, etc.) à chaque station, etc.) ;
- simplification du fonctionnement du système permettant une utilisation rapide et unique sans avoir besoin d'un abonnement avec carte dédiée. Mise en œuvre d'un système plus fonctionnel destiné également aux utilisateurs spontanés (notamment les touristes, les personnes de passage pour un rendez-vous professionnel ou autre, les curieux, etc.) ;
- amélioration et mise aux standards actuels de la flotte de cycles en proposant des vélos électriques notamment.
- étendre le réseau aux communes voisines, afin de permettre une continuité et cohérence dans le réseau et l'offre proposée aux utilisateurs.

CarVelo2Go : aucune mesure de développement à prévoir – 7 nouveaux emplacements déjà planifiés.

Assurer le suivi de la demande par un monitoring.

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Service de l'entretien de la voirie
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de la sécurité publique

Priorité

***Horizon de réalisation** 2020 – 2035

Type de mesure

mesure d'entretien

Etat de la coordination Coordination réglée

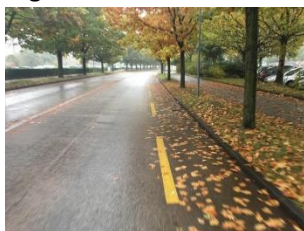
Objectif

Assurer l'entretien et la rénovation des infrastructures cyclables, afin de garantir la sécurité des cyclistes. Penser le cycle de vie d'une infrastructure dès sa conception.

Principes d'action

- prévoir des revêtements en dur pour les réseaux principaux afin de garantir le confort, éviter de se salir, faciliter le déneigement et le salage
- éclairer les itinéraires afin d'assurer la sécurité des usagers
- assurer la rénovation du revêtement et la réparation des fissures et trous dans le cadre d'un programme d'entretien standardisé planifié et mis en place par la direction des travaux
- assurer la réparation des dégâts ponctuels de manière immédiate
- concevoir un système d'évacuation des eaux fonctionnel de manière permanente, en garantissant un nettoyage toute l'année et en évitant qu'il gèle en hiver
- même avec de la neige, assurer les déplacements à vélo par un déneigement. Il faut ainsi s'assurer que les aménagements cyclables ne servent pas de dépôts de neige pour les voies dédiées aux véhicules motorisés (voir également la fiche spécifique au réseau hivernal).

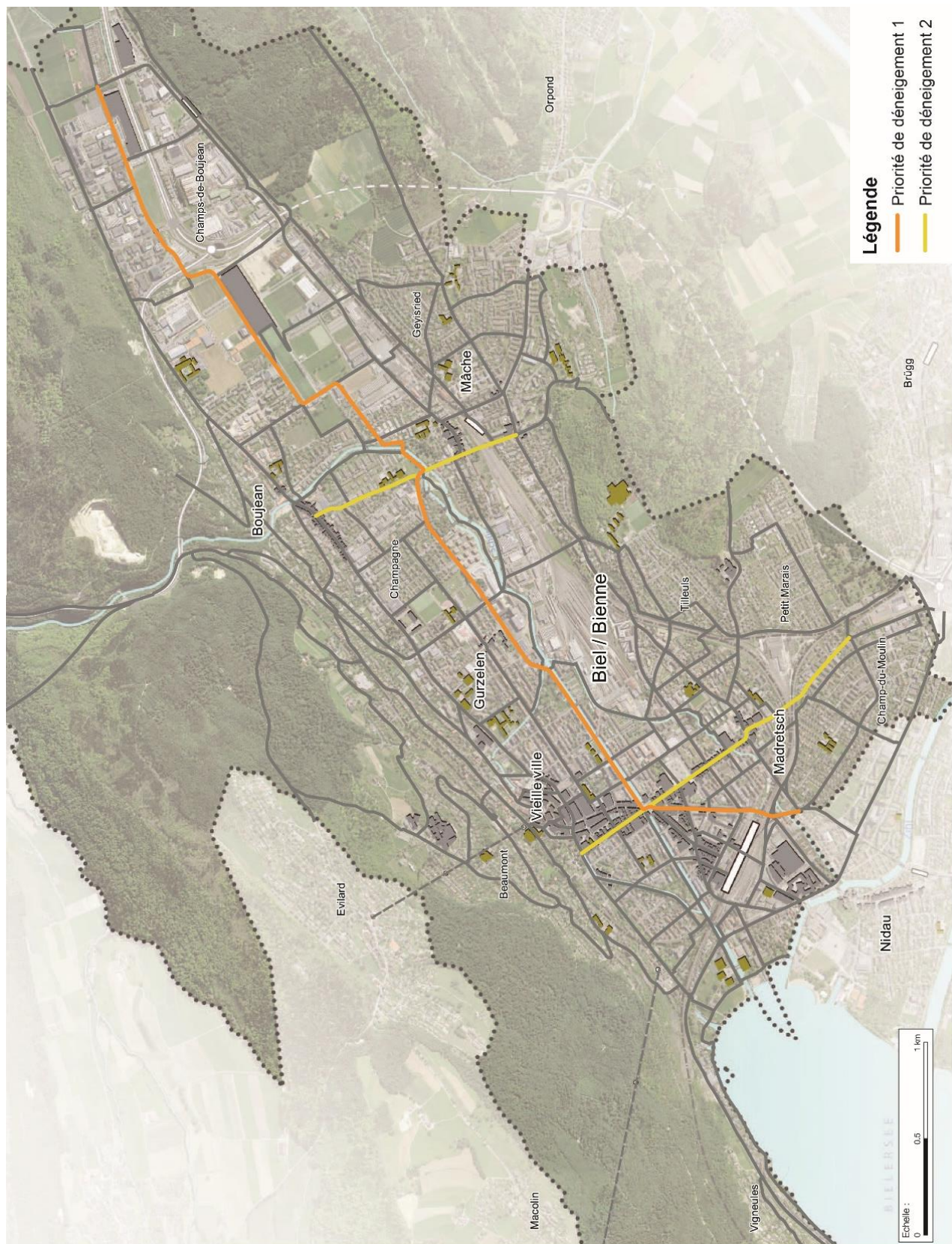
Figures d'illustration



Réseau cyclable hivernal et définition des itinéraires prioritaires

L'objectif est d'assurer les déplacements cyclables en hiver, en tant que mode de déplacement à part entière pour tous, lors d'épisodes neigeux par un déneigement de certains axes prioritaires.

Réseau hivernal d'itinéraires cyclables



Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département des infrastructures et Département des constructions
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de la sécurité publique

Priorité

* **Horizon de réalisation** 2020 – 2035

Type de mesure

mesure de signalisation et entretien

Etat de la coordination

Coordination réglée

Objectif

Durant les phases de chantier, prendre en compte les vélos comme un mode de déplacement à part entière et garantir la continuité des cheminements vélos de manière sûre, continue et dans la mesure du possible directe.

Principes d'action

De manière générale, maintenir l'itinéraire sur la même route, mais de manière sécurisée, les déviations devant rester une exception. Le trafic cycliste devrait au minimum avoir la possibilité de choisir entre le passage en trafic mixte avec le trafic motorisé ou l'utilisation du chemin piétonnier. Chercher à minimiser les conflits entre piétons et vélos, lorsque des déviations sont nécessaire. Essayer d'offrir, dans la mesure du possible, la possibilité aux cycles d'avoir un itinéraire direct sans devoir mettre un pied à terre ou descendre du vélo et le pousser.

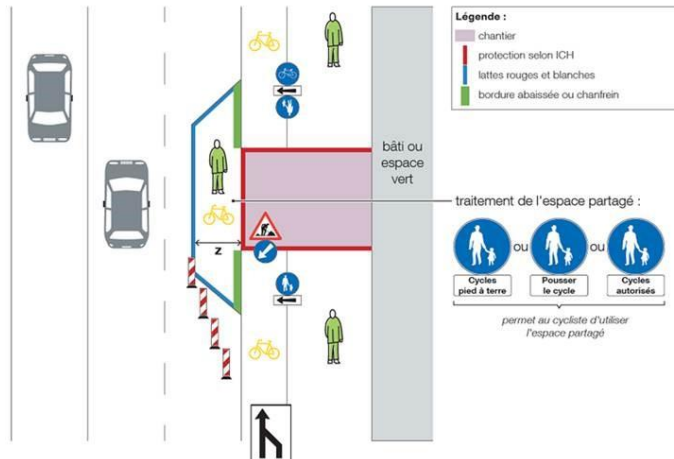
Dans les secteurs en chantier :

- Guidage clair des vélos (panneaux de déviation) ;
- Installation de mesures supplémentaires si nécessaires (marquage, signalisation, contresens cyclable...) ;
- Diminution de la vitesse ;
- Réductions abruptes de la largeur de chaussée à éviter.

Figures d'illustration



Exemple de gestion de chantiers



Chercher à offrir un espace partagé pour les piétons et cyclistes en évitant au maximum les conflits.

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de la sécurité publique
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme

Priorité		Type de mesure	mesure de prévention
*Horizon de réalisation	2020 – 2035		

Etat de la coordination Coordination réglée

Objectif

Le vol de vélos est une véritable nuisance qui touche également fortement la Ville de Bienne. La grande partie des cycles volés ne sont pas retrouvés ou les vélos trouvés ne sont pas répertoriés et ne peuvent pas être rendus à leur propriétaire. L'objectif est de tenter d'infléchir cette tendance et de rendre le vol de cycles moins attractif.

Principes d'action

De manière générale, pour prévenir les vols de vélos, il est recommandé de :

- stationner, au lieu de domicile, le cycle dans un lieu fermé, tels que garage, cave, etc. ;
- stationner, dans l'espace public, le cycle dans les emplacements dédiés en l'attachant à un arceau ou dans un lieu surveillé comme une station-vélo ;

Au niveau communal, étudier la possibilité de mettre en œuvre une solution pour le vol de vélo, telle que par exemple le système de traçage Trakyv.

Exemple de mesures contre le vol de vélos

- stationnement sécurisé ou surveillé ;
- stationnement en cadenassant son vélo à un arceau ;
- marquage du cadre et enregistrement dans un registre officiel (p.ex. bicycode) ;
- puce émettrice logée dans le guidon (p. ex. Trakyv) ;
- enregistrement du cycle dans un registre vélo privé (p.ex. velofinder, suisse-velo, etc.).

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures

Priorité

*Horizon de réalisation 2028 – 2035

Type de mesure

mesure de monitoring

Etat de la coordination Coordination réglée

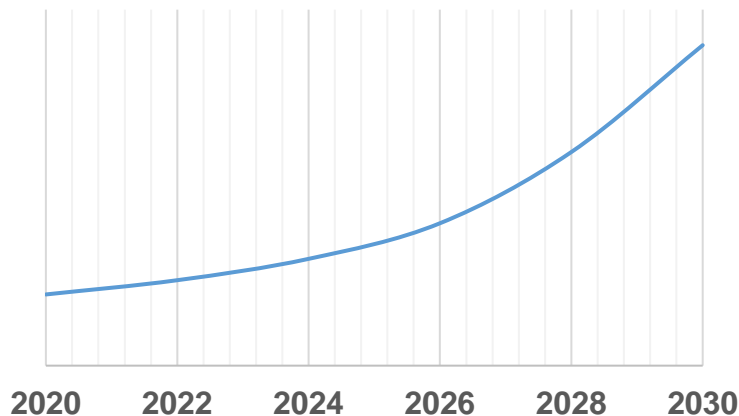
Objectifs

- Suivre l'évolution des déplacements à vélo dans la Ville et du modal-split ;
- Disposer d'indicateurs pour mesurer les résultats des politiques de promotion du vélo.

Principes d'action

- Réalisation périodique et/ou continue de comptages du trafic vélo ;
- Installation de bornes de comptages afin de rendre l'information publique ;
- Réalisation d'enquêtes d'utilisation du vélo et de satisfaction des cyclistes ;
- Idéalement, mise en place du monitoring en collaboration avec l'agglomération et les communes voisines.

Figures d'illustration



Borne de comptage à destination du public, gare de Berne

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département des infrastructures, Management de la mobilité de l'agglomération biennoise

Priorité

***Horizon de réalisation** 2020 – 2035

Type de mesure

mesure de communication/information

Etat de la coordination Coordination réglée

Objectifs

- Informer les usagers, les potentiels usagers, les personnes de passage sur le réseau des itinéraires cyclables de la Ville de Bienne, les infrastructures nouvellement réalisées et les services existants pour les cyclistes (offres en libre-service, station-vélo, pompes à vélo, etc.).

Principes d'action

- Réalisation d'une carte des itinéraires cyclables sous forme digitale ou papier et suivi de sa mise à jour.
- Communication régulière sur les nouvelles mesures prises et/ou infrastructures réalisées pour le trafic cycliste.
- Communication régulière sur les services existants et nouvellement créés pour le trafic cycliste.

Exemple



VELOguide bienne et environs, guide sous forme papier édité par l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne

Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Management de la mobilité de l'agglomération biennoise

Priorité

***Horizon de réalisation** 2020 – 2035

Type de mesure

mesure de promotion et sensibilisation

Etat de la coordination Coordination réglée

Objectifs

Promouvoir le vélo comme un mode de déplacement à part entière à l'égal des autres modes de déplacement. Promouvoir l'usage du vélo auprès de toutes les catégories d'usager et pour tous les motifs de déplacement. Sensibiliser la population au vélo, afin d'améliorer la coexistence et le respect mutuel entre tous les usagers de la route.

Principes d'action

- Développement d'actions et/ou de supports de communication pour promouvoir l'usage du vélo.
- Participation, soutien et/ou réalisation d'actions et de campagnes de sensibilisation et d'éducation à l'usage du vélo.

Exemples à titre illustratif



Compétence

Responsabilité / propriétaire : Ville de Bienne
 Instances en charge de la mesure : Ville de Bienne, Département de l'urbanisme
 Autres instances concernées : Ville de Bienne, Département de la sécurité publique

Priorité		Type de mesure	mesure de gestion transport de marchandises
* Horizon de réalisation	2020 – 2028		

Etat de la coordination Coordination réglée

Objectif

Un développement continu et en augmentation du transport de marchandises est constaté à Bienne. L'augmentation de la population, la densification croissante des constructions entre autres, corrélés à l'augmentation du commerce en ligne et des nouvelles formes de consommation ont pour conséquence de faire augmenter le transport des marchandises et leur acheminement au client final. Ces nouvelles tendances exigent des approches stratégiques de la gestion du transport de marchandises en milieu urbain. Une étude spécifique sur la logistique urbaine à Bienne doit être conduite, afin de développer une vision stratégique sur la manière de gérer le transport de marchandises, en particulier sur le dernier kilomètre. Il s'agit donc d'engager des réflexions sur la manière de remettre les marchandises transportées à leur destinataire/client final de façon efficace, rentable, durable et en respectant la qualité de vie au centre-ville et dans les quartiers d'habitation.

Principes d'action

- clarifier les responsabilités relatives à la logistique urbaine et élaborer une base factuelle
- développer une stratégie de logistique urbaine
- utiliser les avantages du vélo en milieu urbain pour assurer le transport de marchandises sur le dernier kilomètre

Exemples de mesures possibles pour améliorer la gestion de la logistique urbaine

- réflexion sur la création d'un micro-hub urbain permettant d'assurer le transport de marchandises à vélo sur le dernier kilomètre,
- réflexion sur la création de points de collecte/retrait de marchandises directement par le client final.