

Fiche d'information

Réaménagement de la Rue de Madretsch ouest (Chemin Albert-Galeer – Place du Breuil)

État du projet: en préparation

Catégorie: **Projet de construction, nouvelle construction/
réaménagement**
Phase: **Etude du projet**

Horizon de mise en œuvre*:
Début des travaux: 2028
Durée prévue des travaux: 2 ans
*Etat 2023

Objectifs

- Amélioration de la qualité urbanistique et paysagère
- Modération du trafic
- Donner la priorité aux transports publics (TP) par rapport au trafic motorisé individuel (TIM)
- Garantie de la fluidité du trafic pour le TIM
- Création de lieux de rencontre et de flânerie

Budget (estimation des coûts de réalisation)

Coûts totaux CHF 5.0 mio
Subventions (env. 60%) 3.0 mio
Part de la Ville de Bienne: CHF 2.0 mio

Direction de projet

Ville de Bienne, Département des infrastructures

Élaboré avec

les groupes d'intérêts comme par exemple:
Habitantes et habitants du quartier, locataires de parkings publics, commerces, Ecole de Madretsch, Guilde Madretsch Nord et InfoQuartier Madretsch

Affiliation

Projet principal : Programme d'agglomération (AP)

Type d'implication de la population: Participation (Place Bärenhof)

- Aménagement de nouvelles places publiques
- thèmes de la végétation, du mobilier et de sol
- cadre temporel (places meublées en permanence ou modulaires?)

Le contournement Est de l'A5 a contribué à transférer une partie du trafic individuel motorisé sur l'autoroute et à désengorger la ville en termes de circulation. Les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) permettent maintenant d'effectuer des ajustements ciblés et d'augmenter l'attractivité de l'espace de vie urbain, des transports publics, du trafic vélo et de la mobilité piétonne. Les réflexions pertinentes et les mesures concrètes prévues pour le tronçon de la rue de Madretsch ouest sont brièvement présentées ci-dessous.

L'ouverture de la branche Est a déjà permis de réduire la charge de trafic sur le tronçon ouest de la rue de Madretsch. Grâce à différentes mesures ciblées et à la création d'espaces dédiés à la flânerie et à la rencontre, ce tronçon doit maintenant être encore revalorisé.

Objectif, but et pesée des intérêts

Réduction de la dominance du trafic

Les habitations situées le long de la rue de Madretsch ont longtemps été touchées par les nuisances d'un trafic motorisé particulièrement important. L'ouverture de la branche Est a déjà permis de réduire la charge de trafic à cet endroit. Mais dans l'ensemble, le tronçon ouest de la rue de Madretsch reste orienté trafic et principalement pour le trafic individuel motorisé (TIM). Cette tendance doit être inversée par différentes mesures. Sur l'ensemble du tronçon, il est prévu de réduire la vitesse de circulation et d'aménager une chaussée moins imposante. Cela permet d'une part

d'adapter la vitesse du trafic individuel motorisé (TIM) à celle du trafic cycliste, et d'autre part de favoriser les traversées de chaussée – c'est-à-dire la possibilité pour les piétonnes et les piétons de traverser la route à l'endroit de leur choix – et donc de réduire sensiblement l'effet de séparation de la route. Grâce à une valorisation urbanistique et paysagère de qualité, à la réduction de la vitesse de circulation, l'optimisation des arrêts pour les transports publics et la transformation des places de stationnement en lieux de rencontre, le tronçon doit acquérir un caractère urbain.

Réflexions et décisions sur la configuration du site

Nouveau centre de quartier

Le tronçon ouest de la rue de Madretsch se caractérise par des transitions différentes entre les espaces publics et privés. Alors que le type de construction est en grande partie fermée du côté sud, le côté nord présente de grands espaces libres. Le plus marquant de ces espaces libres est le terrain de sport attenant à l'école primaire de Madretsch, qui sert d'important lieu de rencontre. La réalisation de deux places publiques de part et d'autre de la route, à hauteur du terrain de basket, doit permettre de transformer ce lieu de rencontre existant en un véritable centre de quartier. Avec le rétrécissement prévu de la chaussée et la réduction de l'effet de séparation de la rue qui en résulte, une nette amélioration de la qualité urbanistique et paysagère et des alentours peut être envisagée.

Réflexions et décisions relatives à l'écologie/au climat

Mesures visant à accroître la résilience face au changement climatique

Afin de relever les défis du changement climatique, la Ville de Bienne s'efforce d'accroître la résilience de l'écosystème urbains et développe des mesures visant à promouvoir le climat urbain.

Les places publiques prévues sur le tronçon ouest de la rue de Madretsch doivent non seulement être aménagées en lieux de rencontre attrayants grâce à des plantations et à la désimperméabilisation du sol, mais aussi contribuer à accroître la résilience de l'écosystème urbains. Il est également prévu de prolonger la rangée d'arbres déjà existante sur le côté nord de la chaussée afin d'exercer une influence positive supplémentaire sur le microclimat et la biodiversité.

Réflexions et décisions sur la sécurité routière

Plus de sécurité grâce à des mesures adaptées et spécifiques à chaque tronçon

La sécurité de tous les usagers de la route doit être améliorée dans le cadre des mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC). Les piétonnes et les piétons ainsi que les cyclistes sont particulièrement exposés et vulnérables à l'intérieur des localités. Leurs intérêts doivent donc être pris en compte dans les mesures de planification et d'exploitation. Afin de concilier de manière optimale les différents besoins en matière de sécurité routière, la Ville de Bienne prévoit donc des mesures adaptées à chaque tronçon.

Sur le tronçon ouest de la rue de Madretsch, la sécurité des écolières et des écoliers est prioritaire en raison de son rôle lié aux trajets scolaires, mais sans pour autant oublier la sécurité de la mobilité piétonne en général. A cet effet, des trottoirs traversants sont réalisés sur l'ensemble du tronçon au croisement des rues de quartier qui se raccordent à la rue de Madretsch dans le sens nord-sud. La chaussée avec bande polyvalente retenue pour ce tronçon associée à une réduction de la vitesse de circulation à 30 km/h et au maintien des passages piétons existants permet d'améliorer autant la sécurité des piétonnes et des piétons lors des traversées de route que celle des cyclistes lors des changements de directions.

Réflexions et décisions sur le trafic

Types de routes adaptés aux exigences respectives

Dans l'espace urbain, les exigences requises pour les différents tronçons de route/rue sont différentes. La Ville de Bienne a donc procédé à leur classification sur la base de leurs dimensions, fonctionnalité et espaces. Elle a ensuite, sur cette base, attribué à chaque tronçon MaC une typologie de route/rue appropriée.

Le tronçon ouest de la rue de Madretsch se caractérise avant tout par son caractère de centre de quartier. C'est pourquoi on vise un régime de vitesse uniforme et on permet aux piétonnes et aux piétons de traverser à plat partout

où cela est envisageable. L'espace routier y est en outre généreusement dimensionné.

En raison de cette combinaison de fonction et d'espace, une chaussée avec bande polyvalente est prévue pour le tronçon. Ce type de route permet une traversée aisée pour les piétons et les cyclistes, facilite les changements de direction sans perturber le flux de circulation et favorise en même temps la coexistence des différents usagers de la route. La réduction de la vitesse à 30 km/h, combinée aux arrêts sur la chaussée prévus pour les transports publics à la hauteur du terrain de football et de basket-ball, aide également à ralentir le trafic motorisé individuel.

Réflexions et décisions sur la pesée des intérêts

Prise en compte des différents besoins et intérêts d'utilisation

Lors de la construction ou du réaménagement de l'espace urbain, les intérêts des différents groupes d'utilisateurs doivent toujours être pris en compte : Même si la priorité est donnée aux transports publics, la fluidité du trafic individuel motorisé (TIM) doit être garantie. De même, l'infrastructure pour les cyclistes et les piétons doit être développée, mais en prenant en considération la coexistence de tous les usagers de la route.

Avec les exigences posées par le changement climatique à la vie en ville, de nouveaux défis se posent en matière de plantation, mais aussi de nature et de perméabilité des sols.

Finalement, l'accès des riverains à leurs propriétés et des commerçants à leurs enseignes doit être garanti même après la mise en œuvre des mesures. Lors de la planification de chaque mesure, la Ville de Bienne s'appuie donc toujours sur un consensus aussi large que possible de la population concernée et met en œuvre les mesures qui ont passé avec succès le processus de clarification des différents besoins et intérêts d'utilisation.

L'un des objectifs déclarés du tronçon de la rue de Madretsch est de réunir le nord et le sud du quartier. Les deux places publiques de part et d'autre de la chaussée doivent servir lieu fédérateur et fonctionner comme un véritable centre de quartier. Cela ne peut se faire qu'au détriment de places de stationnement situées sur le domaine public.

Implication de la population

Possibilités de participation

Pour le tronçon de la rue de Madretsch Ouest, un processus de participation est prévu, principalement en ce qui concerne le nouveau centre de quartier. Cela signifie que habitantes et les habitants ainsi que les commerces sont associés au développement et/ou à la mise en œuvre des mesures, en collaboration avec la Ville de Bienne. Cette procédure doit permettre de garantir qu'une solution bénéficiant d'un soutien aussi large que possible puisse être trouvée. La décision finale concernant l'aménagement concret des mesures revient à la ville. Celle-ci communique sa décision de manière transparente et justifie une éventuelle adaptation ou un refus du projet élaboré en commun. Concrètement, dans le cadre du réaménagement de la rue de Madretsch Ouest, il est prévu que habitantes et les habitants ainsi que les commerces puissent participer à l'aménagement de l'espace public. Il s'agit en premier lieu des deux places à réaménager à la hauteur du terrain de basket sans oublier dans les réflexions le lieu de séjour et de rencontre situé au nord de la chaussée qui fonctionne actuellement comme élément de liaison entre les deux terrains de sport. Outre les possibilités de participation à l'aménagement de l'espace, la population doit également pouvoir s'exprimer sur le cadre temporel. La question centrale est de savoir si les deux places doivent être meublées en permanence ou si elles doivent pouvoir être modulables et utilisées différemment selon les besoins. Une participation relative aux thèmes de la végétation, du mobilier et du revêtement est également prévue.

Cependant, dans le cadre de la planification détaillée et comme pour tout autre projet, la Ville pourra aussi s'adresser directement à certaines personnes concernées par des mesures spécifiques, afin de clarifier des détails juridiques de la planification. En outre, la population a toujours la possibilité d'exercer une influence sur le projet par voies politiques ou juridiques officielles.

Financement / répartition des coûts

La Confédération (OFROU) verse des contributions aux coûts totaux de la mise en œuvre des mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) inscrites dans le plan directeur 2012. La part des subventions totales pour les mesures d'accompagnement s'élève à environ 40 % selon le plan directeur. Certaines des mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) sont intégrées dans le projet d'agglomération Bienne/Lyss et peuvent être cofinancées par la Confédération et le canton à hauteur de 60 % environ.

Le coût total du tronçon de la rue de Mâche Ouest s'élève à environ 8.5 millions de CHF. Environ 60 % de ces coûts sont pris en charge par la Confédération et les cantons.

Bases juridiques pertinentes

• National:

- Projet d'agglomération Bienne/Lyss
- Lois sur les routes

• Cantonal:

- Loi sur les constructions (LC)
- Procédures communales et cantonales d'adoption de plans et d'octroi de permis de construire

• Régional:

- Stratégie Bienne 2030
- Stratégie climatique 2050
- Stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne
- Plan sectoriel Vélo 2035

Contact

Ville de Bienne
Département des infrastructures
Rue Centrale 49
2501 Bienne
032 326 16 51
www.biel-bienne.ch

Projets connexes

- Assainissement des canalisations publiques
- Réaménagement du Place de la Croix (MaC)
- Réaménagement de la rue du Breuil (MaC)
- Réaménagement de la rue de Madretsch est (MaC)

Se rapporte aux domaines d'activités

Routes, places, mobilier, végétalisation, éclairage, circulation, trafic, vélos, piétons, transports publics, trafic individuel motorisé (TIM), mobilité (partagée), sécurité