

Fiche d'information

Réaménagement de la Rue de Madretsch Est (Place du Breuil – Chemin Marie-Louise-Bloesch)

État du projet: en préparation

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

Horizon de mise en œuvre*:
Début des travaux: 2025
Durée prévue des travaux: 3 ans
*Etat 2023

Objectifs

- Gain de confort et de sécurité pour les cyclistes
- Priorisation des transports publics par rapport au TIM
- Développement des espaces verts et replantation d'arbres

Budget (estimation des coûts de réalisation)

Coûts totaux CHF 2.0 mio
Subventions (env. 40%) CHF 0.8 mio
Part de la Ville de Bienne: CHF 1.2 mio

Direction de projet

Ville de Bienne, Département des infrastructures

Élaboré avec

les groupes d'intérêts comme par exemple:
Habitantes et habitants du quartier, commerces et industrie
Guilde Madretsch Nord et InfoQuartier Madretsch

Affiliation

Projet principal : Mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) sur l'axe sud

Type d'implication de la population: Information

Pas de procédure de participation mais des informations sur les nouvelles mesures de sécurité dans le passage sous voies ainsi que sur le réaménagement prévu en général et les éventuels désagréments pendant les travaux.

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 Est de la rue de Madretsch sont brièvement présentées ci-dessous.

Le tronçon de la rue de Madretsch Est a déjà été revalorisé dans le cadre des mesures immédiates liées à l'ouverture de la branche de l'autoroute A5. Différents ajustements doivent maintenant permettre d'améliorer encore la qualité urbanistique et paysagère de l'espace public ainsi que la sécurité des usagères et des usagers de la route.

Objectif, but et pesée des intérêts

Affinement des mesures immédiates déjà mises en œuvre

Le tronçon Est de la rue de Madretsch a fait l'objet d'une mesure immédiate de modération du trafic lors de l'ouverture du contournement autoroutier de l'A5. Dans ce contexte, le giratoire de la place du Breuil a été légèrement déplacé vers le sud et la rue de Madretsch en direction du passage sous-voies fermé au trafic individuel motorisé (TIM) au profit des bus, des taxis et des vélos qui y bénéficient d'une voie de circulation propre et commune. Les adaptations prévues dans le cadre des présentes mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) du le tronçon Est de la rue de Madretsch ne remettent pas en question les mesures immédiates déjà mises en œuvre.

Diverses adaptations fines doivent permettre d'améliorer encore la qualité de séjour tout en augmentant la sécurité des usagers et des usagers de la route. Concrètement, il est proposé de revaloriser les abords du giratoire en adaptant le revêtement et en les végétalisant, de construire l'arrêt de bus « place du Breuil » sur chaussée bloquant et d'équiper le passage sous-voies de pistes cyclables complètement séparées du trafic pour d'avantage de sécurité dans les deux sens.

Réflexions et décisions sur la configuration du site

Apaisement du contexte local grâce à la végétalisation

Du point de vue urbanistique, le tronçon Est de la rue de Madretsch se caractérise par un relâchement progressif des constructions en direction de Mâche. A la hauteur du rond-point de la place du Breuil, les grands immeubles d'habitation dominant. En direction de Mâche, les bâtiments deviennent de plus en plus petits et l'image du lieu présente un caractère presque villageois. Pour mieux délimiter l'espace routier, apaiser et améliorer la qualité urbanistique et paysagère locale, il est prévu, devant le restaurant Sonne, de compléter par une rangée d'arbres et un espace végétalisé dédié à la détente et à la flânerie, la surface libérée par la construction sur chaussée de l'arrêt de bus « place du Breuil ». Le giratoire de la place du Breuil offre lui aussi un potentiel d'amélioration supplémentaire. En plus de végétaliser ses abords, il est également prévu d'aménager la surface située sous le tilleul d'hiver marquant devant le kiosque de l'ancien abribus avec des sièges et un éclairage attrayant.

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.

Sur le tronçon Est de la rue de Madretsch, il est prévu de végétaliser les abords du giratoire de la place du Breuil, d'équiper la surface en dessous du tilleul à petites feuilles devant l'ancien kiosque d'un revêtement perméable et de réaliser une rangée d'arbres à la hauteur du restaurant Sonne. Ces différentes mesures contribuent à améliorer le microclimat et à favoriser 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 et usagères 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.

Une attention particulière a été accordée au gain supplémentaire de sécurité pour le trafic cycliste sur le tronçon de la rue de Madretsch Est. Pour ce faire, les deux bandes cyclables existantes dans le passage sous-voies vont être transformées en pistes cyclables complètement séparées du trafic.

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 en fonction de leurs dimensions, fonctionnalités et espaces. Elle a ensuite, sur cette base, attribué à chaque tronçon MaC une typologie de route/rue appropriée.

Le tronçon Est de la rue de Madretsch généreusement dimensionné se caractérise principalement par sa fonction de liaison. La fluidité du trafic de A à B est au centre des préoccupations. Les piétonnes et les piétons utilisent des passages piétons pour traverser la route. En raison de cette combinaison de fonctions et d'espaces, la chaussée standard existante avec séparation des modes peut ainsi être maintenue. Des adaptations de construction sont par contre nécessaires au niveau du passage sous voies entre la rue de Madretsch et la rue de Mâche. Les bandes cyclables

dans les deux directions doivent être transformées en pistes cyclables complètement séparées du trafic. Pour les transports publics, des arrêts sur chaussée non dépassables sont prévus dans les deux sens de circulation à la hauteur du restaurant Sonne.

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'usagères et d'usagers 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 piétonnes et les piétons doit être développée, mais en prenant en considération la coexistence de tous les usagères et 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 riveraines et des riverains à leurs propriétés ainsi qu'aux commerces 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.

Implication de la population

Possibilités de participation

En raison de marges de manœuvres minimales relatives au tronçon est de la rue de Madretsch, aucune procédure de participation n'est prévue. La population sera néanmoins informée en temps voulu du déroulement exact des travaux. Cependant, dans le cadre de la planification détaillée et comme pour tout autre projet, la Ville pourra aussi s'adresser directement aux 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 Madretsch est s'élève à environ 2 millions de CHF. Environ 40 % 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 du Central 49
2501 Bienne
032 326 16 51
www.biel-bienne.ch

Projets connexes

- Assainissement des canalisations publiques
- Réaménagement de la rue de Madretsch Ouest (MaC)
- Réaménagement de la rue du Breuil (MaC)
- Réaménagement de la rue des Prés Est (MaC)
- Réaménagement de la rue de Mâche Ouest (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