

Fiche d'information

Réaménagement de la Rue de Mâche Ouest (Chemin Marie-Louise-Bloesch – Rue du Moulin)

État du projet: en préparation

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

Horizon de mise en œuvre*:
Début des travaux: 2027
Durée prévue des travaux: 3 ans
*Etat 2023

Objectifs

- Amélioration de la qualité urbanistique et paysagère
- Renforcement de la liaison entre les quartiers de Madretsch et de Mâche
- Plantation d'arbres pour favoriser le microclimat et la biodiversité
- Gain de confort et de sécurité pour le trafic cycliste (itinéraire cyclable prioritaire du canton de Berne)
- Priorisation des TP par rapport au TIM
- Garantie de la fluidité du trafic pour le TIM

Budget (estimation des coûts de réalisation)

Coûts totaux CHF 8.5 mio
Subventions (env. 60%) CHF 5.1 mio
Part de la Ville de Bienne : CHF 3.4 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
Pro Velo, InfoQuartier Madretsch, Guilde Mâche-Geyisried

Affiliation

Projet principal : Programme d'agglomération (AP)

Type d'implication de la population: Information

Pas de procédure participative mais des informations sur la suppression de places de stationnement publiques au profit d'arbres et de pistes cyclables ainsi que sur la garantie des accès aux terrains

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 Mâche Ouest sont brièvement présentées ci-dessous.

Avant l'ouverture de la branche Est de l'A5, le tronçon de la rue de Mâche Ouest se caractérisait par un volume de trafic élevé. La charge de trafic nettement plus faible depuis lors permet de revaloriser l'ensemble du tronçon, tant sur l'amélioration de la qualité urbanistique et paysagère que pour l'attractivité de la mobilité douce.

Objectif, but et pesée des intérêts

La rue de Mâche adaptée à la mobilité active

Avec le tronçon Est de la rue de Madretsch, le tronçon Ouest de la rue de Mâche constitue une liaison importante entre les centres des quartiers de Madretsch et de Mâche. Pendant longtemps, le tronçon de la rue de Mâche Ouest

était surtout destiné à absorber des charges de trafic élevées. Grâce à la branche Est de l'A5 et aux mesures d'immédiates d'accompagnement déjà mises en œuvre, comme le sens de circulation alterné du sous-voies rue de Mâche / rue de Madretsch, le tronçon peut retrouver un caractère urbain et vivant. Pour cela, la prédominance du trafic individuel motorisé doit encore être réduite et une configuration à la fois uniforme et cohérente de la rue doit être créée. A cet effet, à partir de l'arrêt de bus Piasio et jusqu'au giratoire de la rue du Moulin, une rangée continue d'arbres est prévue sur tout le côté nord de la route. L'espace routier quant à lui est redimensionnée à un niveau proportionnel aux exigences d'utilisation actuelles avec des pistes cyclables complètement séparées construites des deux côtés.

Réflexions et décisions sur la configuration du site

Revalorisation de l'axe de liaison de la rue de Mâche Ouest en un boulevard de qualité.

Le tronçon de la rue de Mâche Ouest est flanqué de part et d'autre de nombreuses petites parcelles de construction ouverte. La chaussée a été conçue à l'origine pour un volume de trafic nettement plus élevé et semble désormais surdimensionnée, en contraste avec les petites parcelles. De plus, il n'y a pas de plantations dans l'espace public sur toute la longueur du tronçon. Le réaménagement de la rue de Mâche Ouest présente donc un net potentiel de revalorisation en ce qui concerne la valorisation urbanistique et paysagère de qualité. L'ensemble du tronçon doit avoir une apparence uniforme et reconnaissable, qui accentue la rue de Mâche en tant que boulevard de liaison moderne. Pour cela, des mesures coordonnées sont nécessaires. En premier lieu, un redimensionnement de l'espace routier à un niveau adapté aux exigences d'utilisation. Sur la surface ainsi libérée, il est prévu de planter une rangée d'arbres continue directement à côté de la chaussée menant au centre-ville. De plus, des pistes cyclables sont prévues de part et d'autre de la chaussée. Le projet du Canton de réaliser dans ce secteur un itinéraire cyclable prioritaire d'importance suprarégionale est ainsi repris. Grâce aux trottoirs séparés spatialement des deux côtés de la rue des autres voies de circulation motorisées, la qualité de séjour pour les piétonnes et les piétons peut être nettement améliorée et un chemin pour flâner peut-être créé, surtout sur le côté nord avec ses arbres qui donnent de l'ombre.

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.

Une rangée continue d'arbres est prévue avec un revêtement perméable sur tout le côté nord du tronçon de la rue de Mâche Ouest. Celui-ci doit, si possible, être végétalisé. Les arbres offrent de l'ombre, constituent un habitat pour les oiseaux et autres animaux et contribuent à améliorer le microclimat. Le revêtement perméable permet l'évaporation de l'eau de pluie et empêche la formation d'îlots de chaleur, très marqués sur les sols imperméables.

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 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 de la rue de Mâche Ouest, les nouvelles pistes cyclables séparées sur le plan de la construction permettent d'augmenter considérablement le confort et la sécurité pour les cyclistes. Les trottoirs parallèles aux pistes cyclables sont aménagés sans interruption sur tout le tronçon, à une exception près. Les rues secondaires qui débouchent sur la route sont séparées par des trottoirs traversants.

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 de la rue de Mâche Ouest se caractérise principalement par sa fonction de liaison. La fluidité du trafic de A à B est au cœur du dispositif. Les piétonnes et les piétons utilisent des passages piétons pour traverser la route. L'espace routier y est en outre surdimensionné.

En raison de cette combinaison de fonctions et d'espaces, il est prévu d'aménager le tronçon en chaussée standard avec séparation des modes. Ce type de route permet de séparer le trafic motorisé rapide du trafic cycliste et de garantir une progression sûre pour tous les usagers et les usagères de la route. Comme la place le permet et que le canton prévoit sur ce tronçon un itinéraire cyclable prioritaire d'importance suprarégionale, l'aménagement sera complété par des pistes cyclables séparées du trafic des deux côtés de la chaussée. Les arrêts de bus Piasio et Bloesch seront à l'avenir aménagés sur la chaussée et non-dépassables afin de garantir la ponctualité et la fiabilité de l'horaire.

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 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.

Le tronçon de la rue de Mâche Ouest poursuit différents objectifs : l'amélioration de la qualité urbanistique et paysagère, le confort et la sécurité pour les cyclistes doivent être augmentés ou améliorés et des mesures d'adaptation au climat doivent être mises en œuvre. Pour ce faire, des pistes cyclables séparées seront réalisées des deux côtés de la route et une rangée continue d'arbres sera plantée sur le côté nord. Pour la mise en œuvre de ces mesures, un certain nombre de places de stationnement publiques de la zone bleue devront être supprimées.

Implication de la population

Possibilités de participation

En raison de marges de manœuvres minimales relatives au tronçon est de la rue de Mâche Ouest, 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 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 de Central 49
2501 Bienne
032 326 16 51
www.biel-bienne.ch

Projets connexes

- Assainissement des canalisations publiques
- Réaménagement de la rue de Madretsch Est (MaC)
- Réaménagement de la rue de Mâche 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