

Fiche d'information

Réaménagement du centre de Boujean

(Rue Gutenberg – Longue-Rue*)

*Entre la rue Hermann-Lienhard et la Longue-rue, la route est la propriété du canton de Berne.

État du projet: en préparation

Catégorie: **Projet de construction, nouvelle construction/ réaménagement**

Phase: **Etude du projet**

Horizon de mise en œuvre*:

Début des travaux: 2029

Durée prévue des travaux: 4 ans

*Etat 2023

Objectifs

- Amélioration de la qualité urbanistique et paysagère (bandes d'aménagement)
- Gain de confort et de sécurité pour les piétons
- Priorisation des transports publics (TP) par rapport au trafic motorisé individuel (TIM)
- Modération du trafic
- Garantie de la fluidité du trafic TIM

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
- Canton de Berne (à partir du pont de la Suze en direction de l'est)

Élaboré avec

les groupes d'intérêts comme par exemple:
Habitantes et habitants du quartier, commerces, Canton (AIC III), école de Boujean, Guilde du quartier de Boujean et InfoQuartier Boujean

Affiliation

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

Type d'implication de la population: Participation

- Aménagement de bandes d'aménagement grâce aux surfaces récupérées en bord de route.
- Thèmes de la végétation, du mobilier et du revêtement de sol

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 du Centre de Boujean sont brièvement présentées ci-dessous.

Le tronçon Centre de Boujean est marqué par le centre historique du village de Boujean, avec ses constructions denses et fermées, ainsi que par l'entrée de l'espace de détente de proximité des Gorges du Taubenloch.

Objectif, but et pesée des intérêts

Réduction de la dominance du trafic

Le tronçon Centre de Boujean est principalement marqué par le centre historique du village de Boujean. Actuellement, tant ce tronçon que ceux qui le suivent (à partir de l'entrée des Gorges du Taubenloch) sont fortement dominés par le trafic. De plus, l'espace réservé aux piétonnes et aux piétons y est trop restreint. Sur ce tronçon, l'espace occupé par la route doit donc être réduit afin de diminuer la dominance du trafic. Afin de créer des espaces de rencontre dédiés à la

flânerie, il est prévu d'élargir les trottoirs et de réduire quelque peu l'offre en places de stationnement. L'infrastructure, comme les places de stationnement pour les voitures et les vélos, l'éclairage et les sièges, doit être réalisée sur des bandes d'aménagement. Il s'agit de zones planifiées dans leur ensemble, qui permettent une disposition harmonisée des places de stationnement, de la végétation, du mobilier et de l'éclairage. Cela permet d'harmoniser l'image du lieu et d'utiliser au mieux l'espace disponible. Un régime de vitesse de circulation réduit sera en outre introduit et des arrêts sur chaussée bloquants sont prévus à la hauteur du pont sur la Suze pour les transports publics, ce qui permettra de prioriser à ces derniers. L'objectif de toutes ces mesures est de redonner à ce tronçon, aujourd'hui fortement marqué par le trafic, son caractère de centre tout en favorisant la circulation des vélos ainsi que des piétonnes et des piétons.

Réflexions et décisions sur la configuration du site

Rétablissement du caractère de Centre

Le tronçon du centre de Boujean se caractérise à l'ouest par un contexte urbain dense, qui se reflète dans le centre historique du village. Bien que la circulation piétonne soit très développée, tant dans le sens longitudinal que transversal, l'infrastructure pour la mobilité piétonne est peu développée et peu attrayante. Le flux des piétonnes et des piétons est en outre rendu difficile par la présence de places de stationnement sur des terrains privés et publics. Afin de rétablir le caractère du centre et d'augmenter l'attractivité pour la mobilité piétonne, la dominance du trafic doit être réduite. Pour ce faire, il est prévu d'élargir les trottoirs. Cette mesure permet en même temps d'animer les surfaces extérieures devant les façades historiques des maisons et de revaloriser l'espace public. L'infrastructure, comme les places de stationnement pour les voitures et les vélos, les éléments d'éclairage et les sièges, est placée de manière ordonnée sur des bandes d'aménagement. L'espace public se trouve ainsi mieux structuré et harmonisé.

A la hauteur du pont sur la Suze, respectivement de l'entrée de l'espace de détente de proximité des Gorges du Taubenloch, une ouverture spatiale n'est toutefois pas prise en compte par le revêtement ou l'éclairage, ni par l'aménagement. Un nouveau mobilier adapté est donc prévu.

Du côté est, le tronçon est marqué par un caractère presque villageois. A l'exception de l'école de Boujean, l'utilisation est essentiellement privée. Sur ce tronçon également, il est prévu de mieux intégrer le mobilier dans l'environnement. Il sera donc placé sur des bandes d'aménagement.

La limite du tronçon – le nœud route de Soleure / Longue-rue – sert également de porte d'entrée à Bienne. Cette porte doit être revalorisée dans le cadre des mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC). Pour ce faire, le bypass reliant la route de Soleure à la Longue-rue sera supprimé et la surface ainsi libérée sera revalorisée par la plantation d'arbres, la désimperméabilisation du sol et la réalisation d'espaces pour s'asseoir pour en faire un lieu de séjour et de rencontre

Entre la rue Hermann-Lienhard et la Longue-rue, la route est la propriété du canton de Berne. La Ville et le canton coordonnent ensemble les mesures sur ce tronçon.

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 urbain et développe des mesures visant à promouvoir le climat urbain.

Dans le cadre du réaménagement du centre de Boujean, il est proposé de revitaliser les jardins privés devant les maisons grâce à des bandes d'aménagement afin d'améliorer le microclimat et de 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

vulnérables et exposés à l'intérieur des localités et 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, la Ville de Bienne prévoit donc des mesures adaptées à chaque tronçon.

Sur l'ensemble du tronçon du centre de Boujean, il est prévu de réduire la largeur de la chaussée et d'abaisser la vitesse de circulation à 30 km/h. Cette mesure justifiée par une largeur de rue réduite augmente ainsi la cohabitation et la sécurité pour tous les usagers et usagères de la route. Les riveraines et les riverains profitent eux aussi d'une nette réduction des nuisances sonores.

Une attention particulière a été accordée à la sécurité de la mobilité piétonne sur ce tronçon. A l'exception de la rue Hermann-Lienhard qui débouche à la hauteur de l'entrée des Gorges du Taubenloch, de larges trottoirs traversants sont réalisés sur l'ensemble du tronçon, augmentant ainsi considérablement la sécurité et le confort lors des déplacements à pied.

La réduction visée de la largeur de la chaussée à 6 mètres leur permet également de traverser librement la chaussée principale partout où cela est envisageable.

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 et a attribué sur cette base à chaque tronçon MaC une typologie de route/rue appropriée.

Le tronçon Boujean Centre se caractérise avant tout par son caractère de centre de quartier et par une largeur réduite de rue de façade à façade.

En raison de cette combinaison de fonctions et d'espaces, il est prévu d'aménager une voie étroite avec un régime de vitesse de 30 km/h pour ce tronçon. Cette mesure sans infrastructure pour vélos doit favoriser la cohabitation des différents usagers de la route et augmenter leur sécurité. Les bus circulent sur la même voie que les autres usagers, les arrêts placés sur la chaussée permettant aussi de leur donner la priorité. Les piétonnes et les piétons sont autorisés à traverser la route où cela est envisageable.

Aux deux extrémités de ce tronçon, un système de priorisation est prévu pour favoriser le croisement des bus et l'insertion des vélos. Cette solution permet donc de gérer les flux de circulation de part et d'autre du centre de Boujean.

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.

L'un des objectifs déclarés du tronçon Centre de Boujean est de redonner vie aux façades historiques des maisons. Pour ce faire, certaines places de stationnement doivent être supprimées, soit pour garantir la sécurité de la mobilité active, soit pour libérer de l'espace pour des bandes d'aménagement. Les personnes directement concernées par la suppression d'une place de stationnement seront préalablement consultées par la Ville.

Implication de la population

Possibilités de participation

Un processus participatif est prévu dans le cadre du réaménagement du centre de Boujean. Cela signifie que les habitantes et les habitants ainsi que les commerces participent, avec la Ville de Bienne, au développement et/ou à la mise en œuvre des mesures. Cette procédure permet 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, une participation est prévue pour le tronçon du centre de Boujean en ce qui concerne l'aménagement de l'espace public, l'espace routier ne faisant explicitement pas partie de la participation. Les thèmes de la végétation, du mobilier et des revêtements de sol seront au centre de la réflexion. En particulier, l'aménagement des surfaces dégagées par le rétrécissement de la chaussée (bandes d'aménagement) avec par exemple des parterres surélevés pour les fleurs ou d'autres plantes et les types de mobilier (bancs, point d'eau, etc.) constitueront un point central de la discussion.

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 du centre de Boujean 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 Centrale 49
2501 Bienne
032 326 16 51
www.biel-bienne.ch

Projets connexes

- Assainissement des canalisations
- Réaménagement de la rue de Boujean (MaC)
- Réaménagement de la rue du Châtelet (MaC)
- Réaménagement de la Longue-rue (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