

APPROCHE GÉNÉRALE Intentions	4
Contraintes spatiales	6
Affectation	7
Axes d'orientation dans l'espace urbain	8
Distances intra-muros	9
Système de distribution: conception actuelle	10
APPROCHE CONCEPTUELLE	11
Approches différenciées selon les modes de transport	12
Développement holistique du système de mobilité	14
STRATÉGIE 2018-2040	15
Aperçu de la stratégie	16
Champ d'action «Comportements»	18
Champ d'action «Réseau»	21
Champ d'action «Stationnement»	30
Champ d'action «Intégration»	35
Principes fondamentaux de déplacement de la stratégie globale de mobilité	38



La ville bouge, nos habitudes changent. Utiliser différents moyens de transport lors de déplacements au cours d'une seule journée relève désormais de notre quotidien. L'essor du vélo et le développement des transports publics y sont pour beaucoup, comme le regain d'intérêt pour la marche. Le schéma classique entre centre et périphérie se modifie. Des villes comme la nôtre vont assurément muer en ce qui concerne la mobilité d'ici 2040. La présente stratégie globale vise à accompagner ces changements et à améliorer autant le confort des habitantes et habitants et des visiteuses et visiteurs que la qualité de vie au centre-ville et dans les quartiers. Le tissu économique et industriel de Bienne, pôle d'emplois important pour toute une région, a également tout à gagner d'une mobilité coordonnée.

La nature a doté Bienne d'une «colonne vertébrale» naturelle constituée par la Suze et ses bras secondaires, qui tissent des liens entre la ville et les bords du lac. Ces éléments naturels peuvent servir de supports à la mobilité douce dans une ville où les courtes distances à parcourir se prêtent idéalement au vélo et à la marche à pied.

Un rehaussement de l'offre en transports publics avec davantage de bus et une meilleure lisibilité du réseau et de ses arrêts doit être envisagé pour que le réseau de bus de demain soit attractif et davantage fonctionnel. Parallèlement, une meilleure gestion des flux de voitures et un plafonnement du trafic individuel motorisé sur le réseau local est nécessaire. Une réorganisation logique des places de stationnement doit permettre de revaloriser les espaces publics au bénéfice de tous ses usagers. Quant aux trois gares de Bienne et environs (gare principale, Mâche, Champs-de-Boujean), il est grand temps de les mettre davantage en valeur en tant que centres névralgiques de transport et lieux de rencontre vivants au cœur de l'urbanisation.

Le thème de la mobilité alimente comme jamais la réflexion contemporaine. Une coexistence harmonieuse entre les différents modes de transport est primordiale aujourd'hui et engage jusqu'au respect mutuel entre chaque utilisateur. La chaîne des déplacements doit correspondre à la logique suivante: «Quel est le meilleur moyen de transport pour chaque déplacement». Les habitantes et habitants occupent une place primordiale dans cette stratégie 2018-2040 grâce à laquelle la Ville de Bienne veut favoriser et encourager un développement durable de la mobilité sur l'ensemble du territoire communal. Un pari sur l'avenir.

Erich Fehr Maire de Bienne

APPROCHE GÉNÉRALE

La stratégie globale de mobilité 2018-2040 a été élaborée sur la base des expériences et des objectifs déjà poursuivis ces dernières années, orientés vers une amélioration progressive de la mobilité pour toutes et tous. Elle doit contribuer à répondre aux besoins des usagers des transports et à augmenter le niveau de la qualité de vie de l'ensemble de la population.

Un bureau d'experts a été mandaté pour œuvrer à la réalisation de cette stratégie en concertation avec les instances communales. Les pistes et orientations qui en découlent ont été avalisées le 31 octobre 2018 par le Conseil municipal. Elles constituent les premières concrétisations des efforts entrepris par la Ville dans le cadre du Règlement pour l'encouragement de la circulation piétonne et cycliste et des transports publics, arrêté par le Conseil de ville le 18 décembre 2014.

L'objectif est d'inscrire ces orientations dans un cadre général qui tient compte de tous les modes de déplacement. Il s'agit bien de lignes directrices et non de projets déjà définis.

INTENTIONS

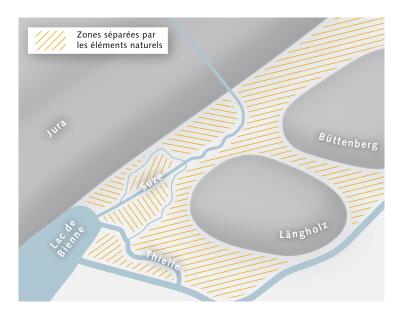
La stratégie de mobilité 2018-2040 de la Ville de Bienne tient compte des intentions suivantes:

- La qualité de vie et le bien-être des habitantes et habitants sont au cœur de la réflexion.
- Les possibilités de déplacement prennent en compte tous les modes de transport et répondent aux besoins de l'ensemble de la population en prétéritant le moins possible les intérêts individuels de chacune et chacun; elles répondent aussi aux nécessités quotidiennes du tissu industriel et économique.
- Les adaptations du système de déplacement se font au bénéfice de l'ensemble des habitantes et habitants ainsi que des visiteuses et visiteurs en favorisant à l'avenir «le meilleur moyen de transport pour chaque déplacement» tout en réduisant au maximum les effets négatifs.
- 4 Les offres de mobilité sont coordonnées avec la configuration urbaine.
- Les forces de chaque mode de transport sont mises à profit pour permettre une mobilité plus fluide et plus efficace.
- Une palette élargie de propositions ouvre de nouvelles perspectives et offre aux habitantes et habitants la possibilité de réévaluer leurs habitudes en termes de mobilité.
- Une adaptation constante et continue des systèmes de déplacement permet l'absorption de la croissance des besoins de mobilité tout en soutenant le développement de la ville de Bienne, lieu de vie et centre économique pour toute une région.

CONTEXTE

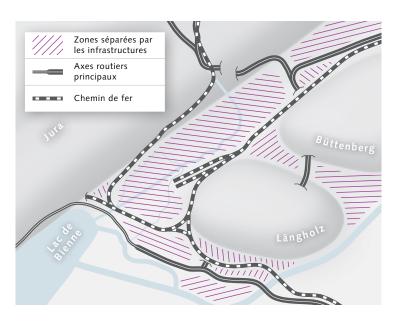
Un examen approfondi de la mobilité dans un espace est une tâche complexe et minutieuse. Il prend en considération autant les éléments naturels que les structures urbaines préexistantes et les usages qui en sont faits. L'analyse identifie in fine quels facteurs pourraient avoir quel type d'influence sur le développement de la mobilité, a fortiori de la stratégie.

CONTRAINTES SPATIALES



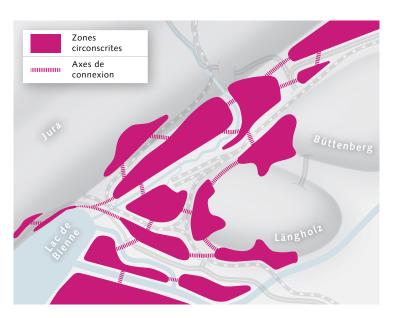
Contraintes liées aux éléments naturels

L'eau marque la ville de son empreinte et en constitue un élément structurant majeur. La Suze, son canal et ses bras secondaires, est omniprésente, même si elle n'est pas partout mise en valeur. Au centre de la plaine, elle permet de tisser des cheminements directs des bords du lac aux gorges du Taubenloch. Le lac en aval délimite la ville vers l'ouest. Les coteaux qui bordent la ville au nord et au sud lui imposent de rester compacte. Ces éléments naturels expliquent en grande partie la forme allongée du tissu bâti. Ils constituent certes des contraintes pour la mobilité, mais offrent également des potentiels intéressants.



Contraintes dues aux infrastructures

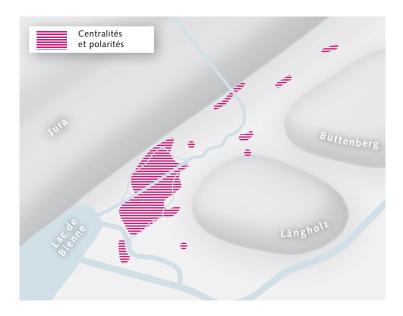
La présence d'infrastructures ferroviaires et routières constitue des entraves dans certaines zones. Ces barrières sont difficiles à franchir par tout ou partie des modes de déplacement et rendent une optimisation du réseau de déplacement plus délicate. La gare de Bienne provoque notamment cet effet entre le centre-ville et le lac. Même constatation pour la gare des marchandises, césure dans la structure de la ville de près de 1,5 km de long. À Beaumont ou entre Madretsch, le quartier des Tilleuls et le quartier du Champ-du-Moulin, les voies CFF créent également des délimitations spatiales marquantes. Les routes peuvent avoir le même type de conséquences, comme, par exemple, aux Champs-de-Boujean, où la présence de l'autoroute délimite trois sous-secteurs.



Zones circonscrites

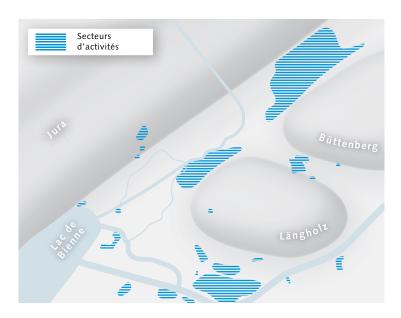
Les contraintes naturelles ou dues à des infrastructures majeures délimitent des zones généralement fermées, qui ne coïncident pas toujours avec les limites des quartiers. Toutes ces zones circonscrites sont reliées entre elles par des rues et des chemins, qui donnent à la ville sa cohésion et permettent de passer d'une zone à l'autre. La recherche continue d'une perméabilité maximale entre les zones circonscrites permet d'optimiser l'accessibilité entre les différents points de la ville, à l'intérieur et entre les quartiers.

AFFECTATION



Centralités et polarités

Chaque ville s'organise autour de lieux centraux, dans lesquels se déroule une grande partie de la vie publique et des activités professionnelles. C'est notamment le cas du centre-ville, vers lequel s'oriente une large part des flux de déplacement. Les centres historiques et centres de quartiers (Vieille Ville, Mâche, Boujean, Madretsch) ou des pôles de développement majeur (p. ex. Gurzelen) constituent également des centralités à prendre en compte. Parallèlement, des polarités à vocation spécifique (p. ex. Tissot Arena, hôpitaux) ainsi que la zone de travail des Champs-de-Boujean génèrent également des flux de plus en plus importants et doivent être intégrées intelligemment dans une vision d'ensemble de la mobilité en ville.



Secteurs d'activités

Outre les centralités, les secteurs d'activités, principalement les Champs-de-Boujean, la Gare des marchandises et ses abords immédiats, ainsi que la zone d'activités de Brügg sud, concentrent une très grande partie du tissu économique et surtout industriel et sont également des destinations importantes pour les déplacements. Cette concentration d'emplois engendre des besoins ponctuels et spécifiques en termes de mobilité en raison d'une mixité fonctionnelle faible. Les habitations sont en effet peu nombreuses dans ces secteurs d'activités.



Habitations

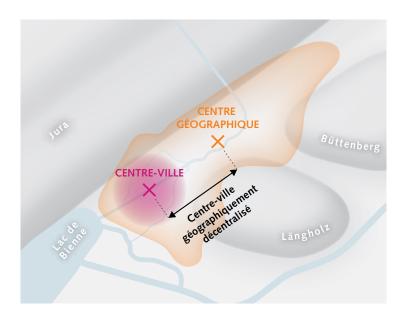
Les grands poids de population sont répartis de façon relativement homogène sur l'ensemble du territoire urbanisé, exception faite des secteurs d'activités susmentionnés. Certains quartiers présentent toutefois une densité moins importante en termes d'habitants en raison principalement de leur structure bâtie et de leur développement historique. La présence d'un nombre important de maisons individuelles ou de petite envergure explique, par exemple, la densité d'habitants moindre dans les quartiers des Tilleuls, de Beaumont ou du Champ-du-Moulin. Tous ces quartiers ont toutefois en commun leurs besoins en déplacements nombreux et variés.

AXES D'ORIENTATION DANS L'ESPACE URBAIN



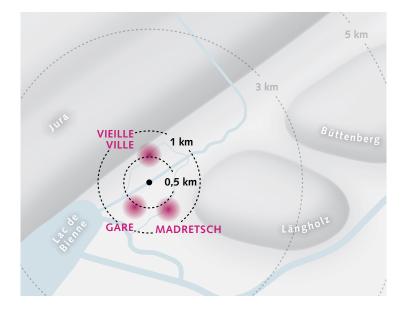
Les centralités sont connectées les unes aux autres par des axes majeurs qui permettent non seulement de se déplacer dans l'espace urbain mais qui, par leur forme et leur aménagement, constituent également des éléments de reconnaissance permettant à tout un chacun de déchiffrer la ville, afin d'y trouver aisément son chemin. À Bienne, deux grands axes se détachent au nord et au sud, reliant d'une part la Vieille Ville et le centre de Boujean et d'autre part les centres de Madretsch et de Mâche. Ils sont complétés par des axes transversaux majeurs, tels que la rue Centrale ou la Longue-Rue. La rue Dufour constitue également un axe historiquement très fort au cœur de la ville. Ces axes majeurs sont prédestinés comme supports des transports publics, dont le réseau devient ainsi logique et aisément lisible.

DISTANCES INTRA-MUROS



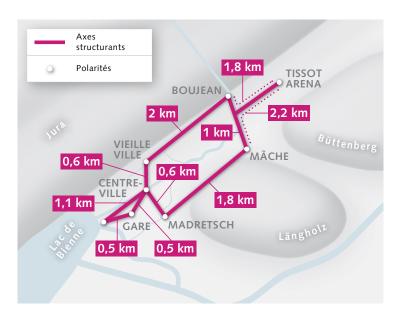
Centre-ville géographiquement excentré

Le centre-ville est fortement excentré par rapport au territoire urbanisé de l'ensemble de Bienne et aux autres polarités. Il s'étend depuis le sud de la gare principale jusqu'à la Vieille Ville. Une diagonale majeure se dessine selon l'enchaînement rue de la gare – place Centrale – rue de Nidau, là où se concentrent commerces, restaurants et services.



Distances à échelle humaine

Le centre-ville est contenu dans un rayon d'un kilomètre, distance facilement parcourable à pied. Les principaux services (commerces, administration, loisirs) sont compris dans un rayon de 500 m autour de la place Centrale. Au maximum 3 km sont à parcourir pour se rendre dans les quartiers habités de l'Est de la Ville et 5 km pour atteindre la zone industrielle des Champs-de-Boujean. Depuis la place Centrale, la partie urbanisée de Bienne est ainsi contenue dans un rayon d'environ 5 km, ce qui correspond approximativement à une durée de 20 minutes à vélo. Les distances entre les quartiers et le centre-ville s'échelonnent entre 500 m et 2 km.

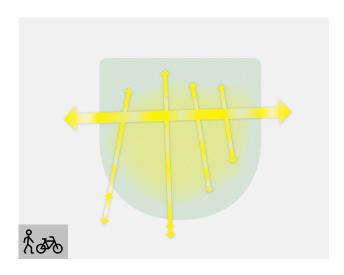


Distances courtes entre les polarités

Les polarités sont reliées entre elles par des axes structurants constituant la trame des déplacements en ville: entre la Vieille Ville et les Champs-de-Boujean au nord ou entre Madretsch et Mâche, au sud, ainsi qu'entre Madretsch et la Vielle Ville à l'ouest ou entre Mâche et Boujean à l'est. Une analyse des tracés entre ces centralités fait ressortir les courtes distances qui les séparent. L'examen des temps de parcours par mode de transport entre ces différents points atteste de la pertinence de la mobilité douce pour une grande partie des déplacements en ville.

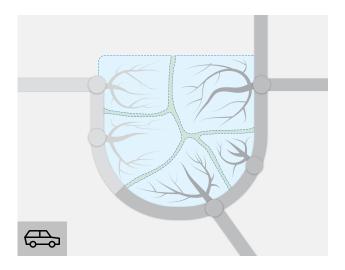
SYSTÈME DE DISTRIBUTION: CONCEPTION ACTUELLE

Les réflexions actuelles sur les systèmes de distribution de la mobilité découlent d'analyses et d'expertises approfondies qui ont déjà précédemment tenu compte des différentes composantes du réseau local. Les observations décrites schématiquement ci-après reflètent les objectifs poursuivis ces dernières années pour l'ensemble des acteurs de la mobilité ainsi que les divers modes de déplacement, considérés comme complémentaires.



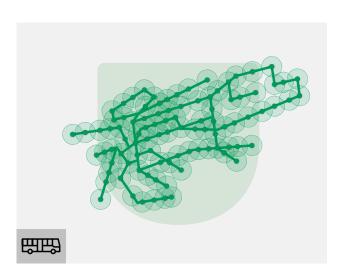
Réseau de chemins pour piétons et cyclistes

Le réseau destiné à la mobilité douce s'appuie actuellement en termes d'orientation – autant pour les piétonnes et piétons que pour les cyclistes – sur la présence de la Suze et de ses bras secondaires. Cette présence naturelle a imposé des axes de déplacement intra-muros devenus indispensables au fil du temps pour assurer les nécessités quotidiennes. L'axe longitudinal (est-ouest) est complété par de multiples cheminements transversaux de qualité variable, permettant de relier les quartiers au centre. Le réseau en place n'est toutefois pas encore complet ni pour les cyclistes ni pour les piétonnes et piétons et manque par endroits de qualité. Les efforts demandent ainsi à être poursuivis, afin de satisfaire au mieux les besoins des usagers grâce à des axes balisés, sûrs et agréables.



Système de poches pour le trafic individuel motorisé

L'ouverture de la branche Est du contournement autoroutier de Bienne a permis la mise en place partielle d'un système de poches visant à limiter au maximum le trafic de transit dans les quartiers. Certains effets de ce système se font déjà sentir notamment par le délestage de rues de quartiers. La distribution du flux de trafic n'est pas encore complètement adaptée aux besoins de tous les usagers. Elle continue en effet d'altérer la qualité de vie dans les quartiers puisque la configuration actuelle autorise toujours le trafic individuel motorisé à y transiter. Le renforcement de la gestion du trafic par poches permettra de réduire au maximum, et de manière coordonnée, le trafic au centre-ville et dans les quartiers.



Couverture maximale du réseau de bus

De nombreux arrêts de bus sont actuellement répartis sur le réseau local sans toutefois être toujours idéalement positionnés dans l'espace. Des arrêts de lignes parallèles se chevauchent à certains endroits ou sont très rapprochés, rendant le réseau parfois peu clair. Le maillage des arrêts des transports publics, fruit déjà de plusieurs planifications par le passé, mérite d'être repensé, afin de mieux correspondre aux besoins actuels et de s'adapter au développement de la ville. De nouveaux quartiers densément peuplés apparaissent et d'autres ont pris ou vont prendre davantage d'envergure. De nouvelles zones de détente (Ile-de-la-Suze) voient le jour. Une meilleure vision d'ensemble et une desserte plus efficace du territoire sont par conséquent nécessaires.

APPROCHE CONCEPTUELLE

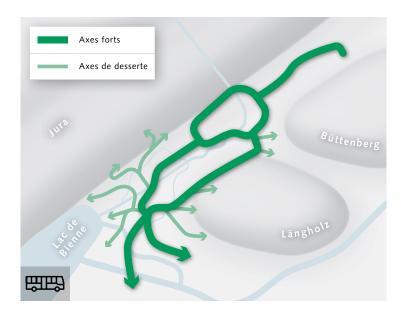
En se basant sur ces analyses, une approche conceptuelle a été élaborée dans le but d'établir une stratégie globale de la mobilité. Les divers moyens de déplacement et modes de transport sont pris en considération, afin de les coordonner entre eux selon les circonstances et en fonction de l'espace disponible.

APPROCHES DIFFÉRENCIÉES SELON LES MODES DE TRANSPORT



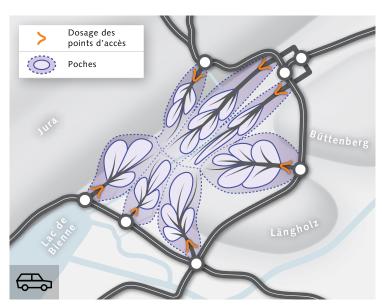
Train

Participant à la mobilité urbaine, le rail doit globalement être davantage sollicité pour soutenir les besoins de déplacement internes à la ville. Afin de favoriser à l'avenir l'usage du rail pour les déplacements en provenance ou vers l'extérieur de la ville, mais aussi intra-muros, les trois gares ferroviaires qui desservent l'espace urbain doivent être mieux valorisées. Elles pourront ainsi véritablement servir d'interface entre tous les modes de transport et de points d'accès clairement identifiables dans l'espace urbain. Les gares de Mâche et des Champsde-Boujean pourraient notamment davantage faciliter l'accessibilité aux quartiers éloignés de la gare principale, selon le principe d'un «mini-RER» basé sur une amélioration progressive de l'offre ferroviaire.



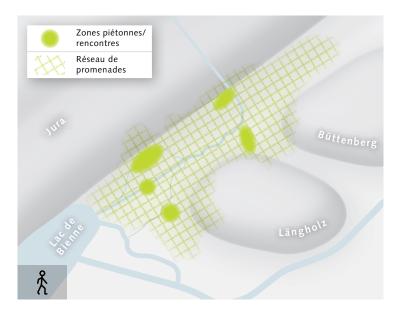
Bus

Le réseau des bus doit gagner en efficacité et être renforcé par une concentration des lignes sur des axes forts et reconnaissables en raison de leur importance dans la ville. Leurs arrêts doivent être facilement accessibles, judicieusement positionnés et bien aménagés. Leur conception doit en outre contribuer à garantir la priorité aux bus sur le réseau routier. L'objectif est de favoriser des cadences élevées et des vitesses optimisées le long des axes majeurs. Les interfaces principales doivent permettre des transbordements agréables entre les lignes ainsi qu'avec les autres modes de déplacement. Pour la desserte des quartiers, les lignes doivent offrir un accès direct et rapide vers la centralité urbaine la plus proche (gare, commerces, services, hôpital).



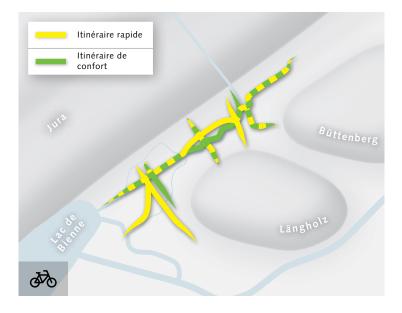
Trafic individuel motorisé

Depuis les jonctions autoroutières et les axes principaux, l'accessibilité aux secteurs urbains doit s'organiser par «poches». Il s'agit d'éviter que le trafic ne traverse le centre et les quartiers. L'on poursuit donc la logique de voie principale de contournement de la ville à partir de laquelle l'accès vers les quartiers se fait par le cheminement le plus direct. Le trafic est freiné avant d'entrer dans les secteurs sensibles de la ville et d'y rester bloqué. Au sein des quartiers, l'aménagement des routes de desserte doit limiter tout transit au bénéfice d'une plus grande qualité de vie. La régulation et le dosage du trafic, ainsi que sa gestion en général, sont à considérer en fonction de la situation actuelle et des évolutions prévisibles.



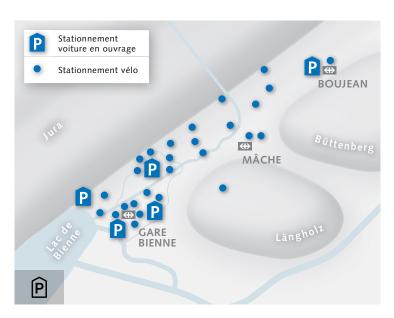
Piétons

Valoriser la ville à l'échelle piétonne implique d'augmenter et d'optimiser les zones qui leur sont réservées, de revaloriser les espaces publics et de promouvoir un réseau de cheminements dense et attractif. Celui-ci sera constitué de promenades reliant les centralités et tenant compte des éléments naturels, complétées par une multitude de chemins, trottoirs, passages ou places sur et au travers desquels il est agréable de déambuler. Les espaces dédiés aux piétonnes et piétons doivent être attractifs, sûrs, agréables et généreusement dimensionnés. Les coupures dans le maillage fin des cheminements piétons sont également à éviter. L'aménagement des rues doit ainsi être amélioré en faveur des piétonnes et piétons et d'une coexistence harmonieuse entre les modes de transport.



Cyclistes

Les itinéraires vélo doivent être agréables, continus et sûrs. Ils répondent à des besoins de rapidité, de confort ou aux deux à la fois. Les itinéraires de confort sont utilisés pour les déplacements de loisirs sur des chemins séparés de la chaussée ou dans des rues à faible trafic et s'appuient en particulier sur les éléments paysagers. Les itinéraires rapides sont aménagés sur les axes principaux. Ils peuvent aussi emprunter les rues de quartiers qui offrent une bonne continuité et lisibilité. Ceux alliant confort et rapidité sont aménagés en site propre ou sur chaussée. Leur aménagement favorise à la fois fluidité et rapidité des cyclistes. Il s'agit donc d'intégrer les besoins des cyclistes aux rues et promenades en veillant à une bonne coexistence entre les usagers.



Stationnement et intermodalité

Dans le but de libérer de l'espace public pour les transports publics, la mobilité douce et les autres usages locaux, il conviendra de concentrer les places de stationnement en ouvrage. Cela implique une adaptation de la gestion du stationnement public existant. Cette optimisation prendra en compte l'évolution des pratiques de déplacements. Elle doit également intégrer l'idée d'une mobilité recourant à l'usage de différents moyens de transport au cours d'une seule et même journée. Il convient ainsi assurément de renforcer aussi l'offre en matière de stationnement pour les vélos. Concernant le stationnement privé, l'objectif est de permettre la réalisation des places nécessaires pour couvrir les besoins sans toutefois inciter à un usage immodéré et peu ciblé de la voiture.

DÉVELOPPEMENT HOLISTIQUE DU SYSTÈME DE MOBILITÉ

La stratégie globale de mobilité décline des logiques propres à chaque mode de transport et régit l'organisation et l'exploitation des réseaux selon une desserte multimodale (possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport différents entre deux lieux). Elle s'accompagne d'un renforcement de la coordination intermodale (utilisation de plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement ou d'une même journée). L'accessibilité aux centralités de la ville (centre-ville, centres de quartiers et pôles d'activités) est renforcée par une logique profitant des avantages de chaque mode de transport afin de tendre vers une mobilité durable.

La desserte multimodale et la coordination intermodale ne signifient pas permettre une accessibilité uniforme à tous les modes, pour tous les lieux et tous les usages, mais différencier les accès selon le contexte, la composition urbaine et le besoin de déplacement. Dans les secteurs densément bâtis, cette approche privilégie des modes de transport efficaces en termes de personnes transportées par unité de surface. Elle gagne ainsi en consommation de surface et d'énergie et améliore d'autant la qualité de vie de la population (moins de nuisances).

Pour les secteurs d'activités, où l'offre de transports publics est difficile à équilibrer en raison des très fortes variations de la demande au cours d'une même journée et où les employées et employés occupent parfois des postes avec des horaires hors des heures de desserte des transports publics, le trafic individuel motorisé continuera à jouer un rôle important. Mais l'accessibilité globale de ces secteurs en voiture devra être organisée sans perturber les besoins de l'ensemble des usagers.

Les différents aspects de la mobilité analysés dans cette approche conceptuelle sont en interaction les uns avec les autres et doivent être pris en considération comme un tout. Les futures mesures à prendre devront également tenir compte avec pertinence de cette interaction.

Pour des informations détaillées à propos de la desserte multimodale et de la coordination intermodale:

→ Page 38

STRATÉGIE 2018-2040

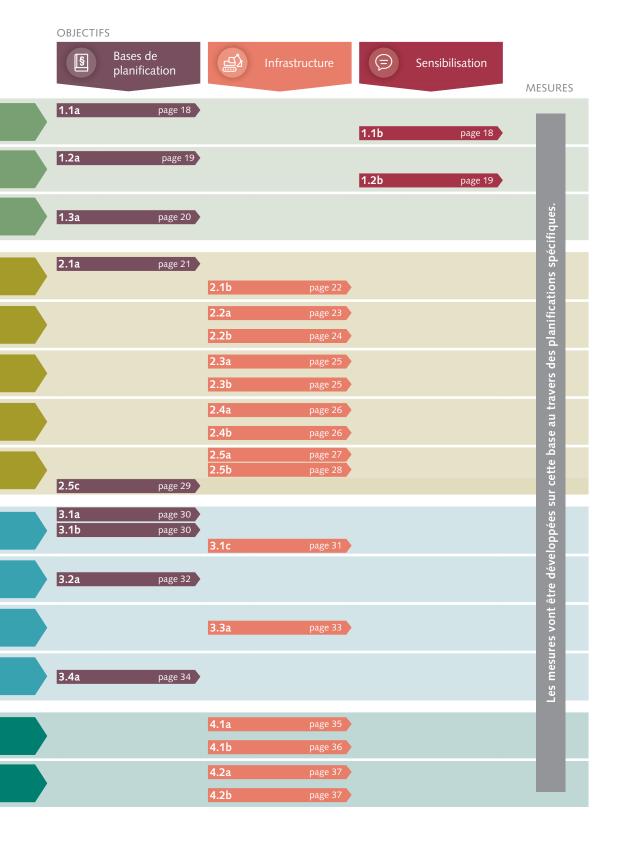
La stratégie de mobilité de la Ville de Bienne établit des lignes directrices en considérant le phénomène de la mobilité dans sa globalité. Des mesures seront développées et planifiées sur cette base, dans le cadre de plans sectoriels propres à chaque mode de transport. Elles pourront ensuite être mises en œuvre par étapes successives.

APERÇU DE LA STRATÉGIE

QUATRE CHAMPS D'ACTION ET TROIS TYPES D'OBJECTIFS

VISIONS CHAMPS D'ACTION Développer un système de transport multimodal et intermodal efficace et garant d'une coexistence harmonieuse des modes de transport **Comportements** 1.2 Faire évoluer les pratiques de déplacements vers un meilleur Influencer les comportements usage des transports publics et de la mobilité douce de mobilité 1.3 Plafonner le trafic individuel motorisé sur le réseau local 2.1 Rehausser l'attractivité et la qualité des transports publics 2.2 Faire des transports publics et de la mobilité douce la «colonne vertébrale» des déplacements en ville et le support de son développement Réseau * 2.3 Développer un réseau de chemins pour piétons agréable, continu et sûr Dégager des concepts de réseau spécifiques et coordonnés Ø₽ 2.4 Développer un réseau cyclable agréable, continu et sûr 2.5 Organiser l'accessibilité aux secteurs urbains pour le trafic individuel motorisé en privilégiant le réseau principal et autoroutier 3.1 Coordonner la gestion du stationnement des voitures avec les objectifs des autres domaines 3.2 Réduire la pression sur les espaces publics **Stationnement** 3 Développer un système de stationnement adapté au trafic 3.3 Coordonner la gestion du stationnement des vélos avec les objectifs multimodal des autres domaines P A **3.4** Réduire la pression sur les espaces publics Intégration Planification des infrastructures en fonction des différents modes de transport Garantir l'intégration 4 harmonieuse dans le tissu 4.2 Revaloriser l'espace urbain en lien avec les mesures de urbain des infrastructures circulation et de stationnement liées aux transports

La stratégie globale de mobilité définit quatre champs d'action avec des visions différentes ainsi que des objectifs spécifiques dans trois domaines de planification. Cette structure et ses orientations directrices serviront de base à la planification et à la mise en œuvre de mesures concrètes. Des informations détaillées sur les objectifs sont disponibles dans le rapport technique de base.



CHAMP D'ACTION «COMPORTEMENTS»

1 Influencer les comportements de mobilité

1.1

VISION

Développer un système de transport multimodal et intermodal efficace et garant d'une coexistence harmonieuse des modes de transport

1.1a



OBJECTIF

(BASES DE PLANIFICATION)

Privilégier le mode de transport le plus efficace et durable en fonction de la composition urbaine et du type de déplacement à effectuer

Le mode de transport le plus adapté en fonction du lieu, du moment et du motif de déplacement doit être privilégié, afin de répondre aux multiples besoins de la population.

Il s'agit de privilégier pour chaque trajet le mode de transport le plus efficient en fonction du contexte urbain. Il s'agit de promouvoir la multimodalité et d'utiliser l'espace à disposition aussi rationnellement que possible. L'accessibilité à tous les secteurs de la ville est progressivement améliorée pour la population et les visiteuses et visiteurs, tout en tenant compte de l'espace disponible.

Les objectifs suivants sont notamment à prendre en compte:

- Renforcer de manière durable le réseau de transports publics (TP) structurant pour desservir le cœur de la cité (centralités et polarités).
- Poursuivre le développement nécessaire des chemins piétons ainsi que des aménagements cyclables.
- Renforcer la gestion du trafic individuel motorisé (TIM).

1.1b



OBJECTIF

(SENSIBILISATION)

Favoriser des pratiques de déplacements intermodaux

L'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un déplacement est encouragée et favorisée.

L'usage quotidien de plusieurs modes de transport s'impose de plus en plus dans nos modes de vie, car il permet d'optimiser le temps, les coûts, l'énergie et l'espace nécessaire. La multimodalité requiert ainsi un renforcement des chaînes de déplacements, respectivement des interfaces entre les modes de transport (infrastructures et plateformes internet), afin de faciliter l'utilisation de plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement.

Ce renforcement passe par une série d'améliorations en termes d'infrastructure de transports et de plateformes d'échanges en ligne («Smart City») ainsi que par une information et une sensibilisation accrues auprès des différents utilisatrices et utilisateurs.

VISION

Faire évoluer les pratiques de déplacements vers un meilleur usage des transports publics et de la mobilité douce

1.2a



OBJECTIF

(BASES DE PLANIFICATION)

Diminuer la part modale du trafic individuel motorisé (TIM) dans chaque quartier de la ville

La réduction de la part du trafic individuel motorisé implique un report de charges vers les modes de transport doux et les transports publics (report modal).

Dans le but d'améliorer la qualité de vie, de limiter les impacts environnementaux et de maîtriser au mieux les questions d'espaces. Il convient notamment de poursuivre les efforts visant à:

- Faire la promotion des modes de transport alternatifs.
- Favoriser l'usage de la mobilité douce.
- Empêcher le trafic de transit dans les quartiers.

1.2b



OBJECTIF

(SENSIBILISATION)

Favoriser des comportements de mobilité responsables et durables

Des comportements responsables et durables sont encouragés en matière de mobilité, afin de changer progressivement les habitudes de déplacement des habitantes et habitants ainsi que des visiteuses et visiteurs.

Il existe un réel potentiel d'évolution vers une mobilité plus différenciée, efficace et durable. Les possibilités alternatives de déplacements doivent être favorisées en portant l'attention non seulement sur les trajets des pendulaires et ceux liés aux activités commerciales, mais également sur les déplacements en lien avec les écoles, crèches, EMS, loisirs, etc. Dans ce sens, une attention particulière doit être portée à l'encouragement des initiatives individuelles dès le plus jeune âge.

VISION

Plafonner le trafic individuel motorisé sur le réseau local

1.3a



OBJECTIF

(BASES DE PLANIFICATION)

Plafonner les charges de trafic individuel motorisé sur le réseau urbain local pour une réappropriation des espaces publics

La charge de trafic doit être plafonnée sur l'ensemble du réseau local, en gérant et en orientant le trafic individuel motorisé. Libérer une part de l'espace public aujourd'hui dédié à la voiture doit permettre de promouvoir un meilleur partage et une réappropriation de cet espace.

Le défi consiste à absorber la croissance des besoins de mobilité, liés d'une part au développement de la ville et, d'autre part, à l'augmentation des besoins individuels, de manière à ne pas surcharger l'espace public et à en favoriser la réappropriation et la revalorisation. Dans ce contexte, la stratégie à mettre en œuvre peut se résumer comme suit:

- Les grands volumes de trafic doivent être concentrés sur le réseau routier supérieur en dehors de la ville (principalement sur l'autoroute).
- Le trafic en ville doit être maîtrisé (en évitant les surcharges dans les zones sensibles) et organisé (logique de «poches») en tenant compte des conditions locales et des besoins liés aux autres modes de transport.

CHAMP D'ACTION «RÉSEAU»

2

Dégager des concepts de réseau spécifiques et coordonnés

2.1



VISION

Rehausser l'attrait et la qualité des transports publics

2.1a



OBJECTIF

(BASES DE PLANIFICATION)

Améliorer la cadence, la vitesse, la ponctualité et la couverture spatiale des transports publics

La colonne vertébrale des déplacements urbains doit être assurée par le réseau des transports publics en complément à la mobilité douce. Rehausser l'attrait des transports publics passe par un réseau lisible et bien structuré, des horaires à cadences élevées et régulières, des vitesses optimisées, une ponctualité sans faille et des arrêts bien positionnés.

Afin d'en favoriser l'usage, le réseau de bus et les horaires doivent être progressivement adaptés pour offrir aux usagers un service plus attrayant, confortable et facile d'utilisation. Il s'agit notamment de veiller à l'amélioration des critères suivants:

- Lisibilité de la structure du réseau de bus.
- Stabilité des horaires et cadences élevées.
- Qualité des interfaces: amélioration des principaux arrêts pour faciliter le transbordement entre différentes lignes et avec les autres moyens de déplacement.

Les infrastructures ferroviaires doivent être davantage mises à profit, afin de desservir les secteurs éloignés du centre-ville, notamment en améliorant la coordination des horaires entre trains et bus. À plus long terme, la création de lignes ferroviaires diamétrales doit permettre de recourir au rail pour les liaisons internes à la ville.

2.1b



Améliorer l'accès aux arrêts des transports publics

L'implantation et l'aménagement des arrêts de bus et des interfaces entre les différentes lignes du réseau ainsi qu'entre les transports publics et les autres modes de déplacement doivent être améliorés.

Il s'agit de faciliter l'utilisation des transports publics et de favoriser les changements de comportement en matière de mobilité.

À cette fin, une attention particulière doit être portée aux points suivants:

- Le transbordement entre les lignes de bus dans les interfaces du réseau ainsi qu'entre le rail et le réseau urbain (traversées piétonnes courtes et directes, visibilité des arrêts, signalétique) doit être aisé.
- Les chemins d'accès aux arrêts doivent être clairs, agréables et sûrs pour les piétonnes et piétons et les cyclistes. Des places de stationnement pour vélos doivent être aménagées à proximité immédiate des arrêts des transports publics.
- Une localisation des arrêts de bus sur les places publiques et aux carrefours principaux doit être privilégiée. Ces arrêts doivent s'inscrire harmonieusement dans l'espace public urbain.
- L'aménagement des arrêts des transports publics doit prendre en compte le confort des usagers (par exemple en les protégeant contre les intempéries).

Transports publics

VISIO

Faire des transports publics et de la mobilité douce la «colonne vertébrale» des déplacements en ville et le support de son développement

2.2a



OBJECTIF (INFASTRUCTURE)

Développer un réseau d'axes forts de transports publics à cadence élevée coordonné avec les axes structurants de la ville

Les offres les plus importantes des transports publics doivent être organisées sur les axes majeurs de la ville, là où se concentrent aussi les grands flux piétonniers et cyclistes.

La disposition des lignes et des arrêts doit permettre de desservir toute la ville en mettant l'accent sur la lisibilité du réseau et un accès direct aux centralités. La concentration des lignes principales sur les axes urbains majeurs permet d'y assurer des cadences très élevées. Ces axes forts des transports publics constituent ainsi également le support des développements urbains à venir.

La planification des infrastructures prendra ainsi en compte les éléments suivants:

- Priorisation absolue des bus pour garantir une très bonne stabilité des lignes de bus circulant sur les axes forts.
- Positionnement des lignes principales sur les axes forts de la ville et aux points stratégiques (centralités, zones de grande densité, carrefours importants, pôles d'échanges). L'usager sait ainsi instinctivement où se diriger lorsqu'il cherche à prendre un bus, même s'il ne connaît pas le quartier.
- Déplacement de certains arrêts dans les principaux espaces publics de la ville, là où l'on trouve aussi les flux piétonniers importants, les services et les activités.
- Uniformisation des cadences des différentes lignes (p. ex. un bus à cadence réduite mais régulière du matin jusqu'au soir) et superposition de plusieurs lignes sur les axes principaux, afin de constituer des axes forts à cadence très élevée.

2.2b



OBJECTIF (INFASTRUCTURE)

Maintenir et développer un réseau desservant l'ensemble du territoire communal et permettant des liaisons rapides et directes vers les centralités et les zones d'activités

Le réseau des transports publics doit desservir l'ensemble du territoire communal. Il doit également disposer de liaisons des quartiers vers les centralités et les zones d'activités ainsi que de liaisons rapides vers les secteurs-cibles excentrés.

Le réseau des lignes de transports publics doit également assurer une couverture complète du tissu urbain. Les quartiers résidentiels et mixtes de densité moyenne doivent être desservis par des lignes qui assurent un rabattement vers des axes forts des transports publics ou du réseau ferroviaire.

Afin de favoriser une couverture complète du réseau, les points suivants doivent faire l'objet d'une attention particulière:

- Les lignes de quartier doivent circuler prioritairement sur les réseaux structurants du quartier ou de la ville pour rejoindre les centralités le plus rapidement possible en évitant les détours.
- Des liaisons à vocation «rapide» doivent compléter l'offre pour permettre des déplacements efficaces vers des secteurs de la ville éloignés du centre et des déplacements directs entre les quartiers, parfois sans passer par le centre (liaisons tangentielles).
 Elles offrent des correspondances adéquates avec le réseau ferroviaire, afin de prolonger l'offre régionale.
- L'accès aux stations de départ des funiculaires de Macolin et d'Evilard doit être mieux mis en valeur.



VISIO

Développer un réseau de chemins pour piétons agréable, continu et sûr

2.3a



OBJECTIF (INFASTRUCTURE)

Garantir une maille de chemins de qualité à l'échelle piétonne

Les piétonnes et piétons doivent bénéficier d'un réseau dense de chemins de qualité, attrayants, confortables et sûrs.

Les personnes à pieds doivent pouvoir circuler aisément d'un endroit à l'autre de la ville. En tant que personne les plus vulnérables dans le système de la mobilité, elles doivent bénéficier d'une attention particulière que l'on peut résumer par les quatre points suivants:

- Tout développement urbain doit être mis à profit pour densifier la maille des chemins piétonniers et améliorer la qualité de leur aménagement. Il s'agit de saisir les opportunités pour requalifier l'espace public à l'échelle piétonne.
- La maille du réseau des chemins piétonniers doit être d'env. 150 x 150 m, et même plus fine à l'approche des centralités et des arrêts importants des transports publics.
- Les cheminements doivent être particulièrement directs dans les secteurs des gares.
- Dans les rues à caractère résidentiel, l'aménagement et les régimes de vitesses doivent favoriser la mixité des modes de déplacement et la sécurité des piétonnes et piétons en priorité.
- Les zones piétonnes doivent être développées, notamment au centre-ville.

2.3b



OBJECTIF
(INFASTRUCTURE)

Connecter chaque quartier au réseau de promenades par des chemins attrayants et sûrs

Un réseau de promenades facilement accessible depuis tous les quartiers est développé progressivement hors des flux de trafic importants.

Pour les déplacements de loisirs, et pour le public qui ne se sent pas très en sécurité sur les routes à fort trafic, il convient d'aménager un réseau de promenades attrayantes, en dehors des grands flux de trafic motorisé. Ces chemins doivent notamment permettre de rejoindre les espaces de délassement et les centralités.

L'accès au réseau de promenades depuis les quartiers est facilité par des aménagements de qualité (trottoirs larges, traversées piétonnes facilitées). Des infrastructures spécifiques (passerelles, passages sous-voies) peuvent être nécessaires pour éliminer les effets de coupure liés aux voies ferrées, aux traversées de routes à très fort trafic (en particulier autoroute) ou aux éléments naturels.



VISION

Développer un réseau cyclable agréable, continu et sûr

2.4a



OBJECTIF (INFASTRUCTURE)

Garantir la continuité et la sécurité du réseau d'itinéraires cyclables pour les déplacements quotidiens et de détente

Un réseau sûr et agréable d'itinéraires cyclables adaptés à la fois aux besoins quotidiens (travail, achats, formations) et aux loisirs doit être garanti.

Toutes les catégories de cyclistes doivent pouvoir se déplacer facilement en ville. Afin de couvrir au mieux les besoins de toutes et tous, deux types de réseaux cyclables sont développés:

- Un réseau d'itinéraires rapides et aussi directs que possible, aménagé principalement sur les axes structurants de la ville. Des aménagements adaptés (p. ex. bande cyclable sur la chaussée, sas vélo et priorité aux carrefours) doivent y garantir la sécurité des usagers.
- Un réseau d'itinéraires «de confort», où la qualité prime sur la rapidité, pensé pour les déplacements liés aux loisirs et les cyclistes moins avertis. Il est aménagé en site propre ou dans des rues à très faible trafic en portant une attention particulière aux traversées des réseaux routiers.

Certains tronçons peuvent servir aux deux réseaux. Ils sont aménagés avec qualité et présentent des gabarits assez larges pour faciliter le croisement et le dépassement des cyclistes.

De manière générale, les rues à vitesse modérée (zone 30 km/h), notamment dans les centralités à forte densité d'usagers, facilitent la pratique du vélo. Le réseau d'itinéraires cyclables n'est pas nécessairement en site propre. La plupart du temps, il partage les espaces avec d'autres modes de transport.

2.4b



OBJECTIF
(INFASTRUCTURE)

Réduire les effets de coupures sur le réseau cyclable

Les effets de coupure sur le réseau cyclable doivent être réduits.

La continuité des itinéraires cyclables est un paramètre important de leur attractivité. Quand le réseau est continu, le trajet à vélo est plus attrayant et plus sûr.

Des aménagements appropriés permettent de réduire les effets de coupure dus aux infrastructures (p. ex. gare principale, voies ferrées), à la topographie ou aux cours d'eau (Suze et ses bras secondaires), notamment:

- Des infrastructures spécifiques, telles que passerelles ou passages inférieurs (sousvoies), permettent de surmonter certaines coupures.
- Le franchissement des voies dans les secteurs de gare doit être possible pour les cyclistes sans restriction liée aux horaires de fermeture des gares.
- De manière générale, les interventions courantes dans l'espace public doivent être mises à profit pour compléter le réseau cyclable et en améliorer la continuité.



VISION

Organiser l'accessibilité aux secteurs urbains pour le trafic individuel motorisé en privilégiant le réseau principal et autoroutier

2.5a



OBJECTIF (INFASTRUCTURE)

Optimiser l'utilisation du réseau principal et autoroutier, afin de maîtriser l'utilisation des réseaux locaux: «contourner» plutôt que «traverser»

Le trafic de transit, origine-destination et intra-muros doit être géré sur le réseau local, en profitant notamment de la présence du réseau principal et autoroutier «en couronne».

À cette fin, plusieurs pistes doivent être prises en compte:

- Le réseau principal et autoroutier de contournement de Bienne constitue le support des grands volumes de flux de trafic individuel motorisé (TIM) et des déplacements rapides.
- Les réseaux régionaux d'accès à la ville sont orientés le plus en amont possible vers l'autoroute en évitant le transit à travers les quartiers.
- L'accessibilité aux secteurs urbains depuis les jonctions autoroutières s'organise par poches à l'échelle de la ville. En adaptant les vitesses et avec une régulation par feux lumineux, les flux de véhicules entre ces grandes poches sont découragés.
- Dans les quartiers, la gestion et l'aménagement des routes de desserte empêchent tout transit et circulation non liés au quartier.

2.5b



OBJECTIF (INFASTRUCTURE)

Accompagner le développement du réseau national et régional par des mesures d'accompagnement sur le réseau urbain

Des mesures de gestion de la circulation doivent être mises en œuvre, afin de reporter un maximum de trafic sur les axes nationaux et régionaux, pour ainsi maîtriser le trafic individuel motorisé dans l'espace urbain.

Depuis les jonctions autoroutières, le trafic entrant est dosé en fonction de la capacité en aval; le trop-plein de véhicules est retenu en amont permettant d'apaiser et de fluidifier la circulation dans les centres et les quartiers. Les flux d'accès aux secteurs urbains sont organisés de manière à minimiser la longueur du trajet sur le réseau local. La gestion du trafic, les régimes de circulation et les aménagements sont planifiés et mis en œuvre, afin de rendre le contournement plus attrayant que le transit par le centre.

Plusieurs orientations sont possibles:

- Maîtriser l'accès aux secteurs urbains depuis le réseau principal et autoroutier de contournement au moyen d'une signalisation lumineuse permettant des contrôles d'accès.
- Doser le trafic en amont des zones urbanisées et sensibles pour y limiter au mieux les nuisances (p. ex. bruit, pollution, surcharge de l'espace public).
- Assurer un écoulement à vitesse maîtrisée après le franchissement des contrôles d'accès.
- Freiner le trafic dans les traversées des centralités et retenir les véhicules en amont de ces centres sensibles par des feux de circulation ou par la priorité donnée aux bus.
- Synchroniser les carrefours dans le sens des sorties de la ville, notamment pour favoriser l'accès au contournement autoroutier.
- Gérer et aménager les rues de desserte des quartiers, afin d'y empêcher tout trafic de transit (système de poches) et de favoriser la mixité des modes de déplacement.

2.5c



OBJECTIF

(BASES DE PLANIFICATION)

Protéger les quartiers du trafic de transit par la mise en place d'un système de poches

Un système de poches permet d'empêcher que le trafic ne transite à travers les quartiers, afin d'y augmenter la qualité de vie

L'amélioration de la qualité de vie implique la suppression du trafic de transit à l'intérieur des quartiers. Pour cela, il est nécessaire de le guider vers le point de destination en empruntant au maximum le réseau supérieur. Les rues de desserte des quartiers et lotissements ne sont parcourues qu'en toute fin de parcours, selon un système de poches auxquelles on peut accéder, mais que l'on ne peut traverser. Depuis le réseau principal, l'automobiliste entre via le réseau secondaire/collecteur dans une grande poche, correspondant par exemple à un quartier, puis dans une plus petite poche, correspondant par exemple à un lotissement. Cela permet d'éviter que des flux de trafic non générés par le quartier lui-même viennent en perturber la quiétude.

Afin de maintenir le trafic sur le réseau structurant et de maîtriser l'accès aux quartiers, l'on recourra en fonction du site aux mesures suivantes:

- Limiter le nombre de mouvements entrants dans un quartier en interdisant de tourner à gauche.
- Réduire le temps vert aux feux à certains carrefours pour les mouvements en direction des quartiers.
- Modifier le régime de circulation en recourant à des sens uniques ou des circuits en boucle.
- Marquer clairement dans l'espace public l'entrée des quartiers par la mise en place de trottoirs traversants par exemple.
- Mise en œuvre de mesures réglementaires (p.ex. interdictions) ou physiques (p.ex. bornes rétractables) limitant l'accès aux riveraines et riverains et pour les services.

CHAMP D'ACTION «STATIONNEMENT»

3

Développer un système de stationnement adapté au trafic multimodal

3.1



VISION

Coordonner la gestion du stationnement des voitures avec les objectifs des autres domaines

3.1a



OBJECTIF

(BASE DE PLANIFICATION)

Limiter au strict nécessaire le volume de stationnement autorisé dans les nouvelles constructions liées aux emplois

Le volume des places de stationnement doit être limité au strict nécessaire dans les nouvelles constructions liées aux emplois.

La gestion du stationnement constitue un levier important pour influencer durablement les comportements de mobilité. Dans les nouvelles constructions, il est donc important de limiter au strict nécessaire la réalisation de nouvelles places de stationnement, *a fortiori* lorsque les lieux sont situés dans des secteurs desservis par les transports publics et faciles d'accès pour la mobilité douce.

La mise en place d'une politique intégrale de stationnement impliquera l'élaboration de bases de planification spécifiques et très probablement la mise à jour des règlements existants.

3.1b



OBJECTIF

(BASE DE PLANIFICATION)

Favoriser le développement de quartiers et lotissements sans voitures ou pauvres en voitures

La promotion de lotissements pauvres en voitures permet de poursuivre le développement de la ville tout en évitant d'augmenter les nuisances liées au trafic. Une manière intéressante de favoriser le développement urbain et la qualité de vie.

Les promoteurs doivent être incités à mettre en œuvre des concepts de mobilité permettant la réalisation de lotissements sans voitures ou pauvres en voitures. Cela implique, pour le lotissement en question, notamment:

- Un volume de stationnement faible à très faible.
- Un système de partage de véhicules.
- La mise en œuvre de mesures d'incitation à une mobilité alternative.

3.1c



Renforcer la gestion du stationnement public sur la voie publique

La gestion du stationnement sur la voie publique doit être renforcée, afin de dégager davantage d'espace en faveur d'autres modes de déplacement et d'autres usages.

La gestion actuelle du stationnement en ville implique une offre généreuse du stationnement sur la voie publique, utilisée par de nombreux types d'usagers, ainsi qu'une sous-utilisation des parkings publics couverts (stationnement concentré en ouvrage). Afin de libérer de l'espace public en faveur de la mobilité douce et d'autres usages locaux, les leviers d'action suivants sont à exploiter:

- Limiter le volume du stationnement sur la voie publique, en profitant notamment de l'offre existante en ouvrage.
- Restreindre la durée de stationnement autorisée pour toutes les places de stationnement sur la voie publique pour éviter les véhicules «ventouses». Des dérogations pour les résidents (macarons) restent possibles.
- Aménager une offre de stationnement sur rue ponctuelle et tarifée, afin de garantir un accès aux services, commerces, équipements ainsi qu'aux sites de loisirs. La tarification doit inciter à utiliser les parkings publics concentrés (stationnement en ouvrage).
- Renforcer le contrôle des stationnements.



VISIO

Réduire la pression sur les espaces publics

3.2a



OBJECTIF

(BASE DE PLANIFICATION)

Veiller à ce que, dans les nouveaux lotissements, le nombre de places de stationnement soit suffisant pour éviter un report des besoins sur l'espace public

Lors de la conception de nouveaux lotissements, il est impératif de prévoir les places de stationnement nécessaires, afin d'éviter de reporter les besoins privés sur l'espace public.

Lors de la réalisation de nouveaux logements, il convient d'imposer la réalisation d'un nombre suffisant de places de stationnement pour les futures habitantes et futurs habitants, afin d'éviter que les voitures ne soient finalement stationnées dans l'espace public. Ces places de parc seront principalement réalisées en ouvrage et leur nombre doit être défini en fonction de la localisation des nouveaux bâtiments dans la ville.



VISION

Coordonner la gestion du stationnement des vélos avec les objectifs des autres domaines

3.3.a



OBJECTIF (INFASTRUCTURE)

Créer aux endroits-clés (centralités, interfaces) une offre adaptée de places de stationnement pour vélos, en nombre suffisant et géographiquement bien situées

L'offre de places de stationnement pour vélos doit être renforcée, notamment dans les centralités et aux interfaces de mobilité.

Afin de soutenir le développement de la mobilité cycliste, l'offre de places de stationnement pour vélos doit être attrayante et bien pensée. Les points suivants sont notamment à prendre en compte:

- Aménager un nombre suffisant d'installations de stationnement pour vélos visibles, sûres et réparties à des endroits-clés: dans les centralités, près des équipements publics et des grands générateurs de flux (gares, centres commerciaux), sur les lieux de travail et de domicile, aux interfaces de mobilité et aux arrêts de transports publics.
- Renforcer les places de stationnement pour vélos «Bike and Ride» à la gare principale et développer une telle offre aux arrêts CFF de Mâche et des Champs-de-Boujean, ainsi qu'aux principales interfaces des transports publics et aux arrêts terminus des principales lignes de bus.
- Prévoir l'extension de la «vélostation» côté nord de la gare principale et la création d'une seconde installation côté sud.
- Organiser les places pour vélos liées aux écoles de sorte à ce qu'elles soient protégées et suffisantes en nombre.



VISIO

Réduire la pression sur les espaces publics

3.4.a



OBJECTIF

(BASE DE PLANIFICATION)

Veiller à ce que du stationnement pour vélos soit créé sur fonds privés, en nombre suffisant, bien situé et répondant aux standards de qualité

Lors de la construction et de l'assainissement de bâtiments privés, des places de stationnement pour les vélos doivent être réalisées en nombre suffisant, bien situées et de qualité élevée.

La disponibilité et le confort du stationnement pour cycles constituent un levier important pour influencer durablement les comportements de mobilité et favoriser l'usage du vélo.

Pour être attractives, les places de stationnement pour vélos doivent notamment être:

- Faciles d'accès et d'usage.
- Accessibles à toute heure.
- Visibles depuis le domaine public pour les bâtiments et infrastructures publics ou semi-publics.
- Situées près des entrées pour les bâtiments privés.
- Sécurisées et protégées contre le vandalisme et le vol.
- Différenciées en fonction du temps de stationnement: prévoir des installations intérieures (longue durée) et des installations extérieures (courte durée) couvertes et non couvertes.

CHAMP D'ACTION «INTÉGRATION»

4

Garantir l'intégration harmonieuse dans le tissu urbain des infrastructures liées aux transports

4.1

VISION

Planification des infrastructures en fonction des différents modes de transport

4.1a



OBJECTIF (INFASTRUCTURE)

Créer des chemins piétonniers en s'appuyant sur des éléments du paysage

Un réseau de chemins pour piétonnes et piétons, principalement dédié au délassement, doit être créé hors des flux de trafic motorisé ou sur des voies où le trafic est particulièrement calme.

La marche peut être favorisée par la réalisation d'itinéraires piétonniers agréables, continus et sûrs dans toute la ville, en profitant au maximum des éléments paysagers du territoire. Ce réseau de promenades est conçu de façon à relier les grands espaces de détente, les centralités et les principaux arrêts de transports publics (y compris les gares). Il vient se caler sur:

- les éléments hydrographiques (Suze et ses bras secondaires, bord du lac) et les espaces verts (p. ex. bordures de forêt, parcs publics),
- les spécificités topographiques (p. ex. points de vue, dénivellations) et
- les continuités provoquées par la présence d'infrastructures (p. ex. le long de lignes de chemin de fer).

Des aménagements spécifiques (passerelles, passages sous-voies) peuvent être nécessaires pour éliminer les effets de coupure liés aux voies ferrées, aux traversées de routes à très fort trafic (en particulier autoroute) ou aux éléments naturels. Une attention toute particulière doit être portée aux croisements entre le réseau des promenades et les espaces publics fortement fréquentés, afin de garantir la fluidité et la sécurité des piétonnes et piétons.

4.1b



OBJECTIF (INFASTRUCTURE)

Améliorer l'aménagement des arrêts de transports publics et leur implantation dans le tissu urbain

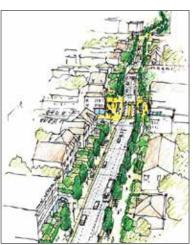
Les arrêts des transports publics doivent être situés de manière bien visible et logique dans le tissu urbain. Ils sont conçus de façon à contribuer à l'animation des espaces publics au sein des centralités.

L'emplacement et l'aménagement des arrêts de transports publics doivent être soignés, non seulement pour renforcer l'attrait de leur utilisation, mais également pour rendre plus attractifs certains lieux – places ou tronçons de rues – en profitant des flux de passants générés par les arrêts.

Les arrêts sont positionnés sur les places et aux principaux carrefours de manière à être facilement reconnus, ce qui renforce la lisibilité du réseau.

Les arrêts de bus doivent être configurés de manière à s'inscrire harmonieusement dans l'espace public urbain. Les arrêts les plus centraux doivent être aménagés de manière spécifique, afin de contribuer à la qualité des espaces publics fortement fréquentés.





VISION

Revaloriser l'espace urbain en lien avec les mesures de circulation et de stationnement

4.2a



OBJECTIF (INFASTRUCTURE)

Libérer de l'espace public via une concentration du stationnement en parkings collectifs

Afin de réduire la pression exercée par les véhicules parqués dans l'espace public, il convient d'encourager la concentration des places de stationnement publiques en ouvrage et l'utilisation de ces parkings collectifs.

Afin de permettre une réappropriation de l'espace public pour d'autres usages, il est nécessaire d'y réduire l'emprise du stationnement.

Les places de parc peuvent alors être concentrées dans des parking collectifs (en ouvrage), lesquels doivent idéalement être:

- de taille moyenne,
- localisés en marge des centralités en vue d'optimiser les interfaces avec les transports publics et de faciliter la mobilité douce à destination et
- localisés le plus proche possible du réseau routier supérieur pour minimiser le trafic dans les quartiers.

4.2b



OBJECTIF
(INFASTRUCTURE)

Viser un aménagement de qualité de l'espace public urbain favorisant les déplacements à pied

Un aménagement de qualité de l'espace public doit permettre aux habitantes et habitants de se déplacer facilement et agréablement à pied en ville.

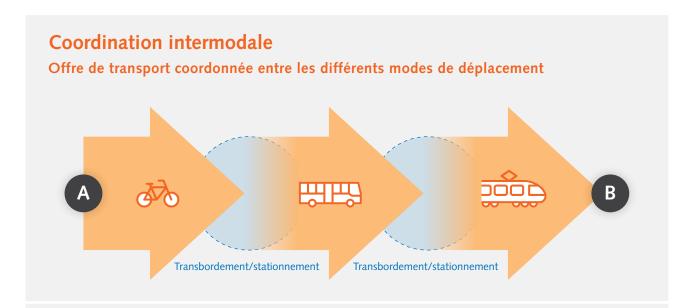
De manière générale, afin d'encourager les déplacements à pied, les orientations suivantes sont retenues:

- L'aménagement des espaces publics doit accorder une attention particulière aux piétonnes et piétons. Dans le développement de tous les projets touchant l'espace public, un juste équilibre doit être trouvé entre exigences fonctionnelles et qualité spatiale.
- Des aménagements sobres et à géométrie continue doivent être privilégiés.
- Les espaces piétonniers doivent être confortables (gabarit généreux) et sans obstacles.
- L'organisation des traversées de routes et carrefours favorise des trajectoires directes et minimise les temps d'attente, notamment lorsque les traversées sont régulées par des feux de signalisation.
- Un réseau de promenades est créé à l'écart du trafic ou sur des axes fortement apaisés et avec des volumes de trafic faibles.
- Des aménagements spécifiques peuvent être nécessaires pour éliminer les effets de coupure liés aux infrastructures routières et ferroviaires ou aux éléments naturels.
- La création de zones piétonnes et de détente doit être fortement encouragée.

PRINCIPES FONDAMENTAUX DE DÉPLACEMENT DE LA STRATÉGIE GLOBALE DE MOBILITÉ



Une desserte multimodale permet un déplacement entre deux points avec différents modes de transport, par exemple à pied, à vélo, en bus ou en voiture. L'objectif est d'offrir aux usagers des transports diverses possibilités de déplacement, dans le but de favoriser un changement progressif des comportements vers une mobilité plus durable et plus efficiente, tenant compte de l'espace disponible. Dans le cadre de la mise en œuvre de ce principe de desserte, il sera décidé au cas par cas, et en fonction des conditions spatiales, si les différentes offres de déplacement ont le même tracé ou si leurs itinéraires sont différents.



La coordination intermodale permet, au cours d'un même déplacement, d'utiliser plusieurs modes de transport. En d'autres termes, au cours d'un voyage, on utilisera, par exemple, le vélo pour atteindre la station du bus avec lequel on se rendra à la gare pour prendre le train avant d'arriver à pied à son lieu de destination final.

L'objectif est que chaque partie du trajet puisse être parcourue avec le mode de transport le plus agréable et le plus efficace. Dans ce cadre, de nouvelles formes de mobilité basées sur le partage des véhicules, qui présentent l'avantage d'une utilisation plus rationnelle de l'espace et d'un meilleur bilan écologique, sont favorisées.

La mise en œuvre de ce principe de coordination intermodale implique une bonne connexion entre les différents réseaux de transport ainsi que des interfaces de transbordement et de stationnement bien pensées.



MANAGEMENT SUMMARY

La ville de Bienne évolue et se transforme – de nouveaux quartiers voient le jour, de nouvelles places de travail sont créées et l'espace public se développe en conséquence. Un des facteurs centraux du développement d'une ville est certainement son système de mobilité. La question des déplacements quotidiens touche pratiquement tous les secteurs de la société et a une influence décisive sur la qualité de vie. Bienne doit ainsi également se développer continuellement dans le domaine de la mobilité.

La stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne constitue un cadre de référence. Sur la base des expériences acquises ces dernières années, elle définit des lignes directrices pour le développement de l'ensemble du système de mobilité à l'horizon 2040. Elle contribue ainsi à répondre aux besoins croissants en matière de mobilité, fixer les conditions-cadre des déplacements quotidiens et augmenter le niveau de la qualité de vie de l'ensemble de la population.

La stratégie globale de mobilité cherche à favoriser le recours au «meilleur moyen de transport pour chaque déplacement». En considérant la mobilité dans son ensemble, l'objectif est, d'une part, de profiter au mieux et de manière ciblée des avantages de chaque mode de déplacement et, d'autre part, de coordonner les divers besoins des usagers des transports entre eux et en fonction des structures urbaines existantes.

La présente stratégie se fonde sur une approche de la mobilité qui se veut à la fois multimodale et intermodale. La desserte multimodale doit permettre d'offrir aux usagers des transports différentes possibilités de déplacement au sein de la ville. Parallèlement, l'objectif est de renforcer la coordination intermodale – soit l'utilisation de plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement. Cette double approche, complétée par une utilisation ciblée de chaque moyen de transport, doit permettre d'améliorer la qualité, l'efficience et la durabilité du système de mobilité sur l'ensemble du territoire biennois.

La stratégie globale de mobilité fixe plusieurs objectifs, regroupés dans quatre champs d'action. Dans sa globalité, cet instrument définit ainsi des orientations directrices portant sur le développement de l'ensemble des modes de transport qui vont de la sensibilisation des utilisatrices et utilisateurs à l'organisation des réseaux de transports, en passant par la définition de bases de planification. Des mesures pourront être élaborées sur cette base au travers de planifications spécifiques, puis seront progressivement mises en œuvre.

Impressum

Éditeur

Ville de Bienne

Direction du projet Mairie Urbanisme Rue Centrale 49 2501 Bienne

Crédit photographique

Dirk Weiss, Macolin (photo Erich Fehr) mrs partner SA, Zürich (illustrations p. 36)

Conception, design et infographiques moxi ltd., Bienne

