

Groupe de dialogue branche Ouest Bienne – atelier de dialogue du 26.2.2020 – atelier II

Recommandations pour les mesures à court et moyen terme

1. Recommandation : Stratégie d'urbanisation pour la zone de développement entre la gare et le lac

Les conditions préalables à un développement global de haute qualité pour toute la zone entre la gare et le lac doivent être créées avec une stratégie d'urbanisation basée sur le portefeuille actuel. L'interdiction d'expropriation bloque le développement économique et urbain et doit être remplacée par d'autres instruments efficaces. Les potentiels pour une solution à long terme sont pris en compte.

2. Recommandation : Développement et réalisation d'un projet urbain global sur l'axe Marais-de-Brügg – Route de Berne – Rue du Débarcadère – rond-point Faubourg du Lac

Un concept de trafic, d'exploitation et de conception est élaboré pour le tronçon routier susmentionné. Des aspects tels que le développement urbain, l'urbanisation, la mobilité et le trafic sont pris en compte dans la conception de l'espace urbain. L'environnement fait partie du concept ainsi que de l'exploitation future de la route, y compris le dosage éventuel du TIM en cas de surcharge. Les projets concrets pour l'espace urbain route et le fonctionnement de la route seront développés, dans un deuxième temps, sur la base de ce concept.

Le processus de planification du projet doit être défini (structure du projet, organisation du projet, participation, procédures d'amélioration de la qualité telles que la sélection des équipes de traitement, concours, etc.) avant le début des travaux de planification du projet.

3. Recommandation : Poursuite du développement de l'offre de transport public

Une liaison routière de haute qualité importante pour l'ensemble de la région a pu être créée avec la branche Est. Il s'agit d'un saut qualitatif encore inégalé en matière de services de transports publics régionaux. Dans la perspective du développement futur de la zone située entre la gare et le lac ainsi que de celui de toute la région, le Regiotram est un service de grande qualité. Afin de promouvoir Nidau en tant que centre secondaire, un itinéraire passant par le centre de Nidau doit être examiné et la planification du projet doit être reprise. Les services de transport public existants doivent être continuellement développés et améliorés en parallèle.

4. Recommandation : Développer le centre de Nidau en un centre secondaire

Grâce à sa zone attenante et à sa topographie, Nidau offre les meilleures conditions pour développer le centre en un centre secondaire afin de couvrir les besoins quotidiens : il y a – dans un rayon de 1 km – déjà un grand potentiel de trajets pour les courses effectuées à vélo ou à pied. Cette évolution doit être encouragée. Le développement urbain et le développement du trafic par les transports publics (surtout le Regiotram) ainsi que le trafic pédestre et cycliste doivent être orientés vers cet objectif. Il faut examiner dans le cadre d'un concept de mobilité global quelles mesures permettront de réduire de manière significative du TIM dans le centre de Nidau et de créer ainsi les conditions pour un centre secondaire attractif.

5. Recommandation : Des hubs et P+R à proximité des accès autoroutiers

Dans l'agglomération et en particulier dans les régions de Bienne-Seeland et du Jura bernois, de nombreuses régions ne sont pas en mesure d'offrir des liaisons de transport public attrayantes vers Bienne-Nidau : en raison de sa structure, la voiture

est donc le moyen d'accès. Cela fonctionne dans la région, mais plus en ville à cause du besoin d'espace et des exigences supplémentaires imposées aux routes urbaines. Les deux accès autoroutiers à Marais-de-Brügg et Bözingerfeld sont prédestinés à devenir des hubs offrant suffisamment de stationnements pour le P+R et de possibilités de transfert pour les transports publics ainsi que des commerces et d'autres services. La priorité sera accordée à l'essai d'un site dans la région Champs-de-Boujean.

6. Recommandation : Aborder le monitoring et controlling, poursuivre son développement et l'introduire au niveau régional

Bienne dispose d'un concept de surveillance de la mobilité depuis 2016. Cette base a été élaborée dans le cadre du « règlement pour la promotion du trafic pédestre et cycliste ainsi que des transports publics ». La mise en service de la branche Est, la planification du nouveau campus ainsi que l'identification précoce des tendances en matière de mobilité telles que les vélos électriques ou les nouvelles formes de mobilité en étaient les autres raisons. Des critères de développement urbain ainsi que d'autres enquêtes périodiques importantes pour la gestion font encore défaut. Le concept de monitoring doit donc être actualisé et un controlling ainsi qu'une boîte à outils avec des mesures de contrôle doivent être simultanément mis en place, notamment dans le but de stabiliser les transports individuels motorisés. Il devra tenir compte des structures démocratiques verticales et horizontales et de la complaisance. Bienne et la région peuvent faire figure de pionnier en tant que ville d'avenir.

7. Recommandation: Aborder rapidement les premières mesures concrètes

De nombreuses mesures dans les domaines des transports publics, du TIM et de la mobilité douce peuvent être abordées, planifiées et, dans certains cas, mises en œuvre rapidement. Une liste de nombreuses mesures concrètes est incluse dans l'annexe. Par exemple :

- la sécurité des cyclistes peut être réalisée avec peu d'efforts grâce à un meilleur marquage des pistes cyclables
- la planification conjointe d'une interdiction de transit pour le trafic de poids lourds sur l'itinéraire Faubourg du Lac – Pont-du-Moulin – Boujean peut être abordée par la Confédération, le canton et la ville
- le dialogue avec l'Office des transports public du Canton de Berne, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF peut être engagé afin de permettre aux trains express du Jura bernois de faire un arrêt à Champs-de-Boujean pendant les heures de pointe