Stadt Biel
Ville de Bienne

Réaménagement du quai du Bas / Directives du Conseil de Ville pour la planification / Rapport sur la mise en œuvre

Par arrêté SR-CV220059 du 29 juin 2022, le Conseil de Ville approuvait un crédit d'engagement pour la planification du réaménagement du quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital. Il précisait simultanément ses attentes concernant ladite planification. Le présent document revient sur ce point, montrant de quelle manière les directives du Conseil de Ville pour la planification ultérieure (reprises textuellement et intégralement ci-dessous, en gras) ont pu être mises en œuvre au stade actuel du projet, soit au moment du dépôt de la demande de permis de construire.

Introduction

Le projet de réaménagement du quai du Bas, dans son état actuel, présente des avantages significatifs pour la mobilité active :

Pour les vélos,

- il crée, en la rive gauche, un itinéraire cyclable
  - direct, continu et sûr ;
  - propice aux déplacements cyclistes fonctionnels et efficaces ;
  - avec une largeur de chaussée permettant de croiser plus confortablement qu'aujourd'hui les véhicules motorisés ;
  - avec une sécurité accrue grâce à la réorganisation du stationnement ;
  - avec une réduction significative de la circulation motorisée ;
  - avec un revêtement asphalté.
- il crée, en rive droite, un itinéraire cyclable
  - confortable, continu et sûr ;
  - plus orienté vers les besoins loisirs et de délassement ;
  - très accessible aussi pour les cyclistes moins expérimentés ;
  - avec des vitesses apaisées, non seulement par des mesures de signalisation mais également grâce à des mesures d'aménagement ;
  - avec une réduction significative de la circulation motorisée ;
  - avec un revêtement asphalté.
- il crée, sur le pont K.-Neuhaus, un espace de traversée
  - sans circulation motorisée ;
  - avec du stationnement vélos à proximité pour celles et ceux qui souhaitent s'y arrêter.
- il crée, sur le pont de la rue de l'Hôpital, un espace de traversée

  - conçu comme une zone de rencontre ;
  - avec une circulation motorisée apaisée ;
  - avec du stationnement vélos à proximité pour celles et ceux qui souhaitent s'y arrêter.

Pour les piétons,

- il crée, en la rive gauche,
  - un trottoir
    - séparé de la voie circulante, sur laquelle la circulation est réduite et apaisée ;
    - confortable, sûr, plus large qu'aujourd'hui ;
    - adapté aux personnes à mobilité réduite, permettant à tous les passants de circuler agréablement à pieds ;
    - asphalté ;
    - le long des façades, en lien avec les rez-de-chaussée.
  - un chemin secondaire
    - directement au bord du canal de la Suze, confortable ;
    - sûr et avec une atmosphère plus tranquille ;
    - avec quelques espaces de micro-séjour invitant à s'arrêter quelques instants ;
    - avec un revêtement en argilo-calcaire.
- il crée, en rive droite, un chemin
  - confortable, continu et sûr ;
  - plus orienté vers les besoins loisirs et de délassement ;
  - avec des vitesses apaisées, non seulement par des mesures de signalisation mais également grâce à des mesures d'aménagement ;
  - avec une réduction de la circulation motorisée.
- il crée, sur le pont K.-Neuhaus, un espace de traversée
  - sans circulation motorisée ;
  - invitant non seulement à la déambulation mais également à la flânerie et à la détente.
- il crée, sur le pont de la rue de l'Hôpital, un espace de traversée
  - conçu comme une zone de rencontre ;
  - avec une circulation motorisée apaisée.

Concevoir si possible les deux ponts comme des places libres de tout trafic motorisé.

- Le pont Karl-Neuhaus est entièrement libre de circulation motorisée. Seuls les piétons et les cyclistes ont la possibilité de l'emprunter. Le dimensionnement des points d'accès permet un ajustage des vitesses des cycles et crée un espace protégé invitant à s'arrêter quelques instants pour profiter de la vue dégagée sur la Suze.
- Le pont de la rue de l'Hôpital se situe le long d'une route collectrice à l'échelle du quartier. Y interdire totalement le passage des véhicules motorisés imposerait un report de cette fonction sur un ou plusieurs autres axes du quartier puisqu'une traversée des quais pour le trafic individuel motorisé entre la rue du Débarcadère et la rue Centrale est nécessaire.

Or, les rues parallèles et adjacentes sont moins bien adaptées (rues de quartier). De manière à répondre toutefois aussi bien que possible à la requête du Conseil de ville, une diminution très significative de l'emprise des voies de circulation est prévue. Ceci permettra d'une part de dégager de l'espace pour les piétons et d'autre part d'inviter à une modération naturelle des vitesses favorable à la cohabitation des modes de déplacement actifs et motorisés. L'introduction d'une zone de rencontre permettra la priorisation des piétons, l'introduction d'une priorité de droite pour les autres modes de déplacement et une obligation de ne pas dépasser des vitesses de 20km/h. En outre, les réflexions vont dans le sens d'une restriction de circulation du trafic individuel motorisé (p. ex. zone de rencontre) sur le pont de la rue du Viaduc, de manière à renforcer l'axe de mobilité active le long de la Suze à ce niveau.

Donner à chacune des places sur les ponts un nom de femme en collaboration avec Femmes en réseau Bienne et Arbeitskreis für Zeitfragen

- Un sondage a été effectué pour nommer la future place située sur le pont de la rue de l'Hôpital. La population a pu se prononcer sur quatre nom choisis en collaboration avec l'association Femmes en réseau et a choisi le nom de Félicienne Villoz-Muamba. De plus amples informations sont disponibles sur la page internet du projet[1].

Itinéraire cyclable continu, direct et en principe prioritaire, intégré dans le réseau d'itinéraires supérieur d'un côté, avec séparation des piétons, piétonnes et des cyclistes. L'itinéraire cyclable est bien visible grâce à des marquages et dispose d'un revêtement dur (le service hivernal doit être possible) sans pavés ni seuils. Il faut renoncer aux obstacles à la circulation et aux slaloms. Les bases de planification du réseau cyclable doivent être adaptées si nécessaire.

- Le quai du Bas est la colonne vertébrale des modes de transports doux. Il constitue un tronçon du réseau cyclable direct et du réseau de confort, tels que définis par le plan sectoriel vélo de la Ville de Bienne. Le projet répond à cette double exigence, prévoyant en rive droite un itinéraire partagé par tous les modes de déplacements actifs plus orienté vers les besoins loisirs et de délassement et en rive gauche un tracé propice aux déplacements cyclistes fonctionnels et efficaces, séparé des piétons qui disposent d'un trottoir.
- En rive gauche, il est plus précisément prévu :
  - Un itinéraire cyclable mixte (sens unique TIM avec contresens vélo, identique au régime actuel) à 30 km/h. La chaussée a une largeur de 4m plus 0.5m de dégagement. Il correspond à un itinéraire direct entre la place centrale et le lac. La zone de rencontre située au pont de la rue de l'Hôpital permet de fluidifier la circulation cycliste et piétonne dans le sens des quais par rapport à la situation actuelle. Les contresens cyclables seront marqués clairement au sol au niveau des entrées de rues.
  - Un trottoir séparé élargi et adapté aux personnes à mobilité réduite (PMR) améliorant significativement le confort des piétons par rapport à la situation actuelle.

[1] https://www.biel-bienne.ch/fr/sondage.html/2853

  - Des surfaces de circulation asphaltées, rectilignes et aussi plates que possibles. Des seuils sont uniquement présents lorsque les normes d'accessibilité PMR l'exigent (guidage pour les personnes malvoyantes). Ces surfaces sont adaptées au service hivernal.

- En rive droite, il est plus précisément prévu :
  - Un espace de circulation partagés par tous les modes de déplacements, sous forme de zone de rencontre continue de la place centrale jusqu'à la rue de l'Hôpital y compris. Le trafic motorisé reste autorisé aux riverains, afin qu'ils puissent rejoindre leur lieu de domicile et/ou de travail. Les cycles rapides et les cyclomoteurs ne disposent en rive droite que d'un accès riverain, afin de minimiser les conflits avec les piétons.
  - Le stationnement public est supprimé diminuant la charge de TIM (recherche de PP). Cela permet une meilleure cohabitation entre les modes doux et le trafic motorisé
  - Les surfaces de circulation sont asphaltées, sont le plus plates possibles (seuil uniquement présents lorsque les normes d'accessibilité PMR l'exigent. Ces surfaces sont adaptées au service hivernal.
- Des réflexions sont par ailleurs en cours, afin de renforcer l'axe de mobilité active le long de la Suze jusqu'au bord du lac, même si pour l'instant un réaménagement n'est pas fait en aval de la rue de l'Hôpital. Il s'agit notamment d'apaiser la circulation motorisée sur le pont de la rue du Viaduc (p. ex. par l'introduction d'une zone de rencontre) et de supprimer autant que possible la circulation individuelle motorisée le long de la rive nord par des mesures de réglage des régimes de circulation et de stationnement.

Espaces suffisants pour les piétons, piétonnes et les cyclistes.

- Le projet d'aménagement fait la part belle aux modes de déplacement actifs (voir également ci-avant). Il offre pour les piétons et les cyclistes des espaces de circulation ainsi que des espaces de promenade, répondant ainsi aux différentes aspirations des passants, flâneurs et pendulaires. En rive droite, cyclistes et piétons se partagent le quai ; une bande de circulation revêtue suffisamment large pour permettre une cohabitation harmonieuse évolue entre des espaces non revêtus, végétalisés et ponctués de micro-séjours. En rive gauche, les piétons disposent d'un trottoir élargit et revêtu. Les cyclistes évoluent sur une rue également plus large qu'aujourd'hui, mais sur laquelle le trafic est largement réduit. Cet itinéraire est ainsi idéal aux déplacements cyclistes fonctionnels et directs.

Suppression des places de stationnement publiques et, au moyen de mesures de construction, du passage pour le trafic motorisé des deux côtés; garantie de l'accessibilité de tous les immeubles pour le trafic motorisé (accès, mais pas de passage et arrêt, mais pas de stationnement) et les véhicules de secours.

- En rive droite, le stationnement est complétement supprimé et le tronçon n'est accessible qu'aux riverains (zone de rencontre avec circulation interdite aux voitures automobiles, aux motocycles et cyclomoteurs, riverains exceptés). Les mesures d'aménagement prévues permettent en outre de renforcer les mesures de signalisation en marquant clairement un changement d'atmosphère. Des mesures constructives supplémentaires, telles qu'un poller, ne sembles dès lors pas nécessaires ; elles conduiraient à des complications pour

les riverains et pour les livraisons et à des coûts supplémentaires que l'on préfère éviter dans la mesure du possible. Si toutefois il devait s'avérer impossible de faire respecter le régime de circulation par les mesures d'aménagement et de signalisation planifiée, il resterait possible d'insérer des bornes.

- En rive gauche, ne sont maintenues que huit places de stationnement pour artisans, livraisons et dépose-minute. Cette suppression est nécessaire pour augmenter l'espace de croisement des véhicules (sens unique) avec les vélos, améliorant ainsi la sécurité et le confort pour les cyclistes. Ainsi, il n'existera dans le périmètre du projet plus que les places liées aux activités économiques du secteur. De ce fait, le trafic sera réduit au strict nécessaire, permettant uniquement la desserte des bâtiments voisins.
- Sur la rive gauche, il a pour l'instant été renoncé à l'introduction d'un régime d'interdiction de circulation avec autorisation pour les bordiers uniquement. En effet, ceci imposerait de revoir le stationnement de la rue des Armes qui ne pourrait plus être utilisé par les visiteurs, mais uniquement par les habitants. En outre, un tel régime interdirait la dépose de personne, comme ceci est actuellement prévu aux abords des cabinets médicaux existants. Compte tenu de la réduction significative de la circulation motorisée attendue grâce aux autres mesures, il a été jugé utile de conserver l'accès aux places de stationnement de la rue des armes qui sont aujourd'hui en forte proportion utilisées pas les visiteurs. Si toutefois, le Conseil de ville devait estimer cette pesée d'intérêt inopportune, il serait possible d'adopter une posture plus restrictive sans modifier le projet (mais en repensant le stationnement de la rue des Armes).

Il convient d'examiner – avec l'implication des quartiers voisins (population et commerces) – la réorganisation du trafic dans les quartiers voisins, notamment par la mise en œuvre du système de « poches » pour le trafic individuel motorisé.

- La situation en terme de réorganisation du trafic dans le quartier a été évaluée. Les problématiques liées à la charge de trafic, notamment à la rue de la Plänke, seront moindre en raison de la suppression du nombre de places de stationnement le long du quai du Bas, ce qui générera moins de trafic de recherche de stationnement.

En complément des lignes directrices (« fil rouge »), un plan de mise en œuvre avec des délais pour les autres tronçons des quais de la Suze

- Le Concept directeur pour l'aménagement des quais de la Suze a été développé dans le cadre de l'avant-projet. Il se veut un fil rouge pour une évolution future des quais cohérente sur tout le linéaire. Le Concept est présenté dans l'affaire au Conseil de Ville.

Bienne, 23 janvier 2024