



## 4 Synthèse du recensement des besoins

Pour établir la présente synthèse, l'ensemble des informations collectées, tous formats confondus, ont été prises en compte et résumées. Les éléments retenus sont ceux qui ont été le plus souvent mentionnés ou qui ont été approuvés par le plus grand nombre. À noter que l'interprétation et la pondération qui en ont découlé ne peuvent pas être parfaitement objectives. La présente synthèse résume donc les principales forces et faiblesses de chaque tronçon de rue et poste de discussion examinés lors des promenades, et les met en relation avec les propositions de modification reçues en vue de l'établissement du cahier des charges.

### 4.1 Synthèse des besoins pour l'ensemble du périmètre de planification

Les résultats du recensement des besoins pour l'ensemble du périmètre de planification sont résumés ci-après sous la forme de douze recommandations à intégrer dans le programme du concours (resp. mandats d'étude parallèles) :

1. Examiner l'opportunité de **réduire la vitesse** à 30 km/h et analyser les besoins en matière de priorisation des piétonnes et piétons (conserver les passages piétons pertinents)
2. Renforcer les priorités accordées à la **mobilité douce** : chemins et traversées plus sûrs et plus attrayants
3. Garantir la visibilité et la lisibilité de la **signalisation**
4. Améliorer l'**infrastructure cyclable**
5. Considérer la zone de transition Bienne/Nidau comme un espace social important : rôle de **porte d'entrée**
6. Reconnecter les différents espaces pour compenser l'**effet de séparation** de l'axe routier
7. Préserver les **espaces verts** et les étoffer de manière écologiquement pertinente
8. Planifier **des arrêts de transports publics** (plus) attrayants
9. Prévoir davantage de **lieux de rencontre de qualité**
10. Examiner la possibilité d'un **tracé souterrain** dans la zone rue d'Aarberg/route de Berne
11. **Améliorer la fluidité du trafic** : la voiture est le principal moyen de transport aux heures de pointe
12. **Rue de Caractères** : trois tronçons de rue présentant des caractères différents

## 4.2 Tronçon 1 : route de Berne

*Caractères : lieu de vie, quartier, espaces verts, aires de jeux, détente de proximité en bord de Thielle, grands arbres anciens*

Cette synthèse résume les principales forces et faiblesses relevées par les participantes et participants concernant la route de Berne et ses alentours, et les met en relation avec les propositions de modification reçues en vue de leur intégration dans le programme. Pour ce tronçon, nous avons analysé les résultats de la promenade publique du 28 octobre 2023, des promenades effectuées avec deux classes de l'école primaire des Peupliers et deux classes de l'école primaire de Weidteile, de l'atelier réalisé avec les participantes et participants du forum EBBN, ainsi que du questionnaire en ligne.

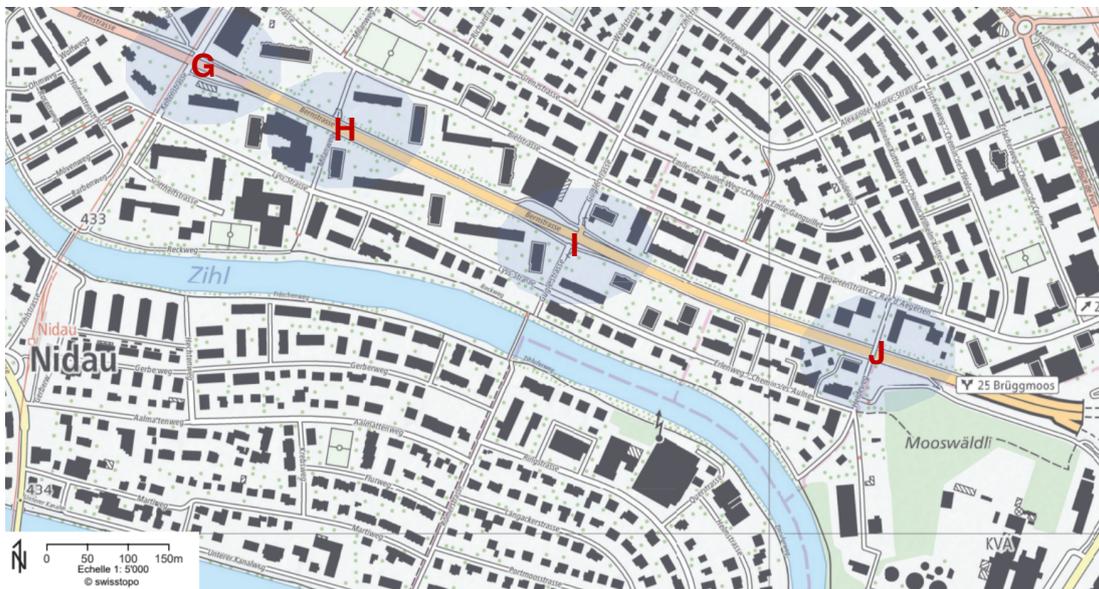


Figure 1 : tronçon 1 – route de Berne et ses zones G, H, I et J

### **Citations tirées du questionnaire en ligne :**

« La piste cyclable qui longe la route de Berne n'est pas bien indiquée (il ne me viendrait jamais à l'idée de circuler le long de cette route, même s'il s'agit d'une bonne liaison). »

« La traversée de la route du Champ-du-Moulin au canal de la Thielle n'est absolument pas pratique, en particulier avec une poussette, et il n'est pas praticable avec une remorque à vélo : je dois démonter la remorque et la faire passer séparément par le passage souterrain. »

(Demande de :) « réduction du bruit provenant de la route de Berne, traversée sûre et simple de la route de Berne entre la Keltenstrasse et le chemin des Landes »

### Résultats de l'évaluation pour la route de Berne et ses alentours (y compris forces/faiblesses)

<p><b>G</b></p> <p>Passage à niveau Carrefour route de Berne Keltenstrasse</p>	<p>Le <b>passage à niveau</b> n'a pas de marquage. Il n'est donc pas lisible, ce qui rend la traversée potentiellement dangereuse. La solution n'est pas non plus optimale pour le TIM : les temps d'attente sont trop longs.</p> <hr/> <p>Espace social : la <b>route de Berne produit un effet de séparation</b>. Sa traversée doit être rendue plus attrayante, en particulier pour la mobilité douce, afin d'améliorer l'accès aux infrastructures sportives, au centre-ville et à la Thielle et de mieux relier ces différents espaces.</p> <hr/> <p>Une optimisation de la situation du trafic en direction de la place Guido-Müller/Neuchâtel s'impose. Il conviendrait notamment d'empêcher le <b>trafic parasite sur la Keltenstrasse</b>.</p>
<p><b>H</b></p> <p>Passage souterrain route de Berne Milanweg</p>	<p>Les <b>arbres</b> de la zone constituent un pilier identitaire du quartier. Ils doivent donc être préservés. D'autres arbres pourraient être plantés en complément.</p> <hr/> <p>Il faut améliorer l'attrait, la propreté et la sécurité du <b>passage souterrain</b> et en garantir l'accessibilité pour toutes et tous et, partant, la praticabilité pour les vélos, les piétonnes et piétons (avec ou sans besoin d'assistance) et les poussettes. Une traversée sûre et attrayante en surface pourrait constituer une alternative.</p> <hr/> <p>Il faudrait réduire la <b>vitesse</b> à 30 km/h pour améliorer la continuité sur l'ensemble de la zone.</p> <hr/> <p>Les <b>liaisons de transports publics</b> en direction de Nidau, du centre de Bienne, de la gare et du lac devraient être rendues (plus) attrayantes.</p>
	<p>La <b>route de Berne produit un effet de séparation</b> (sur l'espace social) : le réaménagement doit permettre de relier les quartiers entre eux ; il convient d'associer les propriétaires à la planification.</p> <p>Il faudrait prévoir des utilisations et des espaces de séjour plus diversifiés (au lieu de « simples » zones tampons enherbées). Des solutions doivent également être trouvées pour les <b>déchets</b> afin de rendre les espaces plus attrayants. Le potentiel de la zone <b>de la Migros en tant qu'espace de rencontre</b> devrait être évalué.</p>
<p><b>I</b></p>	<p>Le <b>passage souterrain</b> devrait gagner en attrait, en sécurité, en propreté et en accessibilité. Il doit impérativement devenir praticable pour les vélos. Une traversée sûre et attrayante en surface pourrait constituer une alternative.</p> <hr/> <p>L'<b>infrastructure cyclable</b> est insuffisante. L'axe fort vélo le long de la route de Berne devrait être prolongé.</p> <hr/> <p>Les <b>quartiers de part et d'autre de la route de Berne pourraient</b> être revalorisés et des espaces de séjour pourraient être aménagés. L'<b>aire de jeux au bord de la Thielle</b>, par exemple, est appréciée. Un agrandissement/réaménagement pourrait la rendre attrayante pour d'autres groupes d'âge.</p>
<p><b>J</b></p>	<p>Les <b>grands arbres anciens</b> doivent impérativement être préservés. Ils sont très appréciés et constituent un pilier identitaire du quartier.</p> <hr/> <p>Il faudrait trouver des solutions pour protéger les riveraines et riverains du <b>bruit au niveau de la bretelle d'accès des Marais-de-Brügg</b>, par exemple en installant des parois antibruit vitrées.</p> <hr/> <p>La <b>Thielle</b> et le <b>Mooswäldli</b> offrent des espaces de <b>détente de proximité</b>. À ce titre, ils doivent être préservés et si possible revalorisés et davantage végétalisés.</p>

---

**Généralités**

Le plan du quartier Weidteile doit être respecté. Le paysage devrait être revalorisé et l'effet de coupure produit par la route de Berne compensé par des mesures appropriées. À cet effet, les traversées pour la mobilité douce devraient gagner en simplicité, en sécurité et en attrait, sans pour autant favoriser le trafic parasite dans les quartiers. Le Reckweg, au bord de la Thielle, et le Mooswäldli présentent un potentiel de détente de proximité.

---

Deux approches sont régulièrement discutées pour rendre les espaces de séjour plus attrayants :

1. la couverture de la route de Berne ;
2. la priorisation de la mobilité douce et la réduction de la vitesse à 30 km/h.

---

La discussion autour de l'identité des quartiers n'est pas close et doit être poursuivie dans le cadre de la planification.

---

### 4.3 Tronçon 2 : rue d'Aarberg

*Caractères : connexion Bienne/Nidau, haute densité (de séjour et d'utilisation), gare, consommation, formation, urbain*

Cette synthèse résume les principales forces et faiblesses relevées par les participantes et participants concernant la rue d'Aarberg et ses alentours, et les met en relation avec les propositions de modification reçues en vue de leur intégration dans le programme. Pour ce tronçon, nous avons analysé les résultats des promenades publiques des 21 et 28 octobre 2023, des promenades effectuées avec deux classes de l'école BFB et deux classes du gymnase de Bienne, de l'atelier réalisé avec les participantes et participants du forum EBBN, ainsi que du questionnaire en ligne.

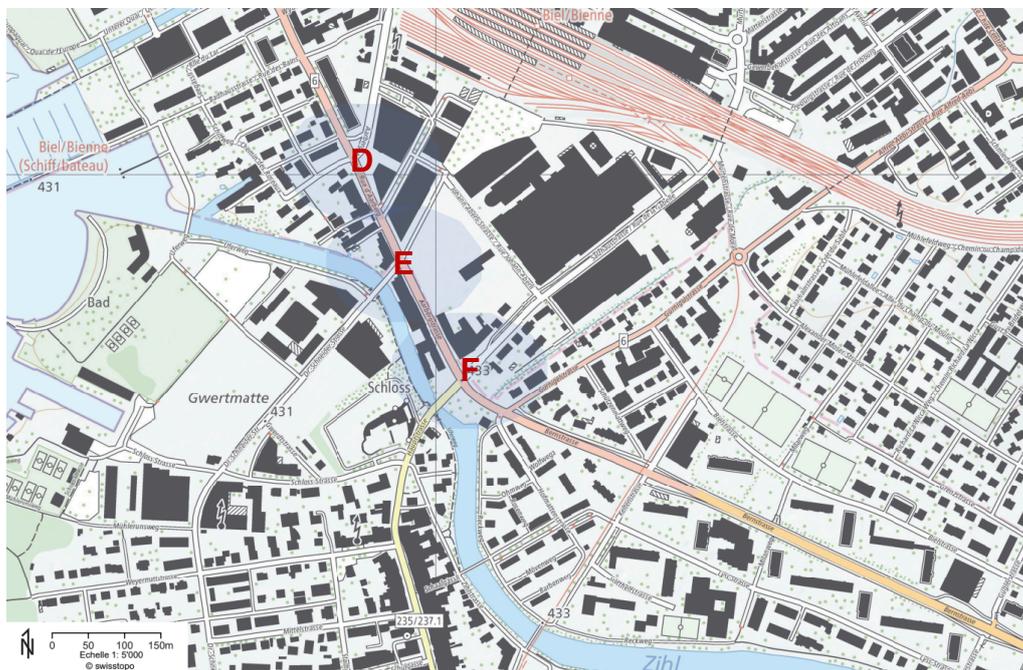


Figure 2 : tronçon 2 – rue d'Aarberg et ses zones D, E et F

**Citation tirée du questionnaire en ligne :**

« L'espace pour les cyclistes est extrêmement étroit, en particulier entre le gymnase et la place Guido-Müller. Il peut être très dangereux de tourner à gauche dans la rue de la Gabelle depuis la rue d'Aarberg. »

### Résultats de l'évaluation pour la rue d'Aarberg et ses alentours (y compris forces/faiblesses)

<p><b>D</b></p> <p>Carrefour : rue d'Aarberg rue du Débarcadère chemin des Pêcheurs (place Jean- Jacques- Rousseau)</p>	<p>La <b>traversée</b> de la rue d'Aarberg (de la rue du Débarcadère) doit gagner en attrait et en sécurité. Elle devrait être considérée comme un accès au lac. Il faudrait ici notamment penser aux personnes âgées de la Residenz Au Lac et aux enfants (p. ex. écoles enfantines).</p> <p><b>Place complexe et potentiellement dangereuse pour les cyclistes</b> : la sécurité routière devrait être améliorée pour l'ensemble des usagères et usagers de la route sur cette place, en particulier pour les cyclistes. Il est dangereux pour les cyclistes de s'engager sur l'axe principal, car le cheminement n'est pas clair.</p> <p>La complexité des flux de circulation sur cette place empêche l'aménagement d'une <b>zone de rencontre</b>. Or des personnes y habitent. Un réaménagement complet de la place s'impose. Il faudrait réduire l'espace consacré au trafic motorisé, examiner la possibilité d'instaurer un itinéraire alternatif pour les <b>camions en transit</b> et empêcher le <b>trafic parasite</b> dans les quartiers.</p> <p>Le <b>caractère lumineux et ouvert</b> de la zone, ses <b>maisons caractéristiques</b>, sa <b>fontaine</b>, ses <b>bancs</b> et ses <b>arbres</b> sont appréciés.</p>
<p><b>E</b></p> <p>Carrefour : rue d'Aarberg rue Marcelin- Chipot rue du Dr. Schneider</p>	<p>La <b>traversée</b> est trop dangereuse et le feu ne reste pas assez longtemps au vert. Il faudrait mettre en place une signalisation prioritaire en direction du port et du lac et améliorer la sécurité pour les personnes souffrant d'un handicap (dispositifs tactiles avant traversée). De manière générale, il faudrait prioriser la mobilité douce et réduire la vitesse du TIM.</p> <p>Il faudrait (encore) mieux exploiter le potentiel de la <b>rue Marcelin-Chipot en tant qu'espace social</b>, par exemple en prolongeant celui-ci sur la rue d'Aarberg. Les propositions concrètes portent sur l'aménagement d'un passage supérieur pour la mobilité douce (sur le modèle d'EXPO 02) ou d'un passage inférieur pour le TIM.</p> <p>La <b>rue Marcelin-Chipot en tant qu'espace social</b> : il existe encore un potentiel à exploiter, sachant toutefois que la rue a été réaménagée en 2023. Désimperméabiliser encore plus de surfaces et aménager davantage d'espaces verts, de zones d'ombre et de zones couvertes, planter des arbres. Meilleur éclairage et/ou concept pour garantir la sécurité générale, sécurité accrue pour les cyclistes et les piétonnes et piétons (améliorer la visibilité des pistes cyclables au moyen d'un revêtement distinct). Les élèves de la BFB qui ont utilisé l'espace ont également déploré un manque de possibilités de restauration, d'ombre/d'abri et de tables près des bancs, la chaleur excessive en été, le bruit et l'insécurité, en particulier la nuit. L'aménagement pourrait être amélioré et de potentielles synergies pourraient être exploitées de manière plus efficace entre les différentes utilisations.</p> <p>Un <b>arrêt de transports publics</b> devrait être mis en place dans cette zone, à proximité de la gare et des écoles.</p>
<p><b>F</b></p> <p>Place Guido- Müller</p>	<p>Le <b>parc et les espaces verts</b> doivent être préservés, rendus plus accessibles et si possible étendus.</p> <p>Il faudrait revoir le <b>guidage du trafic</b> sur la place Guido-Müller et repenser en particulier les arrêts de bus et la <b>sécurité</b> pour l'ensemble des usagères et usagers. Pour les modes doux, s'engager dans la rue d'Aarberg ou, depuis le Reckweg, sur la route de Berne peut se révéler dangereux. Il faudrait s'inspirer des principes « ETGM » du canton. Le trafic de sortie en direction de Neuchâtel pourrait être mieux réparti et le trafic d'entrée en direction de Nidau pourrait se faire sur une seule voie. La place est peu attrayante <b>pour les cyclistes</b> en particulier : mauvaise <b>signalisation</b>, bifurcation dangereuse dans la rue d'Aarberg, sur la route de Berne et dans la Gurnigelstrasse.</p> <p>La <b>place Guido-Müller en tant qu'espace social</b> : il faudrait ici marquer le rôle de porte d'entrée vers la ville et de zone de transition Nidau/Bienne dans les deux sens. La place pourrait faire office de lieu de séjour et de rencontre, mais elle</p>

est trop **bruyante**. Il faudrait aménager davantage d'espaces verts, réduire la vitesse et prolonger le revêtement silencieux jusqu'à la zone 30 de Nidau.

L'**accès à la Thielle** et l'**axe piéton/vélo au bord de l'eau** devraient être revalorisés et des zones de baignade devraient être aménagées.

Ce tronçon joue un rôle important d'espace social : transition Nidau/Bienne et proximité du centre (ville, gare, pôles de formation, lac et Thielle).

#### Généralités

Dans la mesure où il y aura encore des feux de signalisation et des passages piétons après le réaménagement, il devrait être possible pour les personnes à pied de traverser en diagonale aux carrefours grâce à la synchronisation des feux (comme à Tokyo).

#### 4.4 Tronçon 3 : rue du Débarcadère

*Caractères : détente de proximité, flânerie, lac, espaces (verts) publics, gymnase, quai du Bas et liaison avec le centre*

Cette synthèse résume les principales forces et faiblesses relevées par les participantes et participants concernant la rue du Débarcadère et ses alentours, et les met en relation avec les propositions de modification reçues en vue de leur intégration dans le programme. Pour ce tronçon, nous avons analysé les résultats de la promenade publique du 21 octobre 2023, des promenades effectuées avec deux classes du gymnase et deux classes de l'école BFB, de l'atelier réalisé avec les participantes et participants du forum EBBN, ainsi que du questionnaire en ligne.

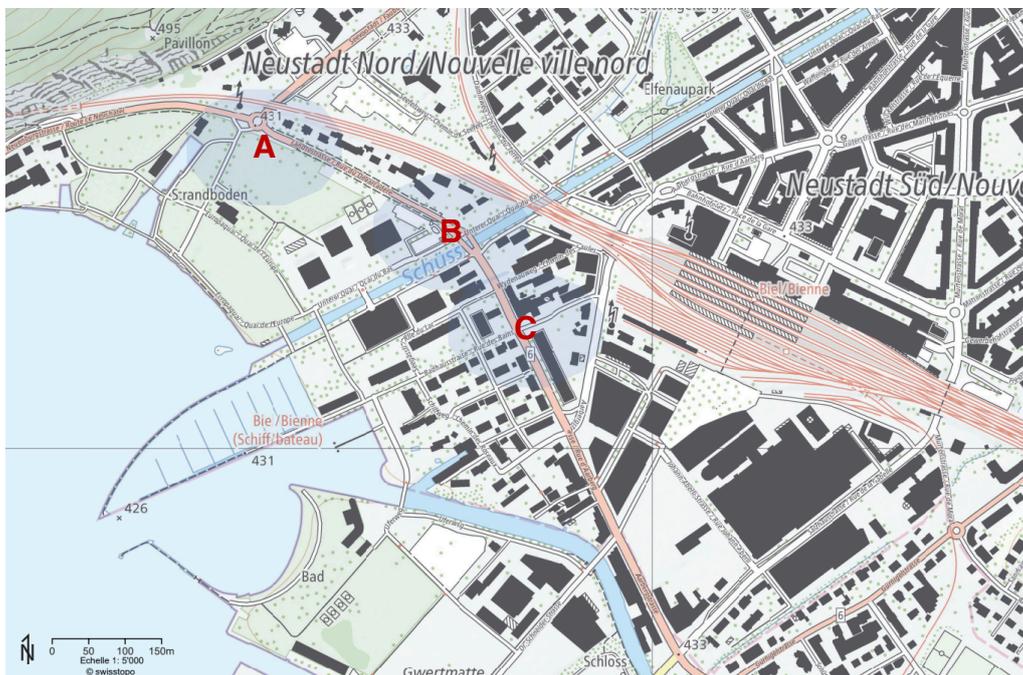


Figure 3 : tronçon 3 – rue du Débarcadère et ses zones A, B et C

**Résultats de l'évaluation pour la rue du Débarcadère et ses alentours  
(y compris forces/faiblesses)**

<b>A</b>	<p>Les arbres et les espaces verts sont appréciés. Il faut intégrer dans la réflexion l'allée d'arbres de la route de Neuchâtel et la prolonger. Il s'agit d'implanter (encore) plus d'arbres et de désimperméabiliser davantage de surfaces.</p> <p>Les espaces publics (Prés-de-la-Rive) et les services en bord de lac (location de bateaux, restauration) sont aujourd'hui appréciés et utilisés. Il manque :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des toilettes publiques (visibles),</li> <li>- un arrêt de transport public (couvert),</li> <li>- des espaces abrités (protection contre les intempéries).</li> </ul> <p>L'infrastructure cyclable est insuffisante. L'installation de stationnement pour vélos, notamment, devrait être réaménagée pour gagner en attrait et en sécurité. Il conviendrait d'améliorer sensiblement la sécurité des cyclistes en aménageant au moins des bandes cyclables à lignes continues.</p> <p>Les feux de signalisation au carrefour ne couvrent qu'une moitié de la rue. L'autre moitié devrait également être couverte.</p>
<b>B</b>	<p>La traversée de la rue du Débarcadère, du quai aux Prés-de-la-Rive, n'est pas pratique pour la mobilité douce. Il faudrait repenser cette transition pour la rendre plus attrayante et surtout plus sûre.</p> <p>L'espace (naturel) le long de la Suze est apprécié. On regrette toutefois qu'il ne soit pas (suffisamment) accessible. Il faudrait envisager de supprimer les places de stationnement le long de la Suze (parkings Pré Bösiger et quai du Bas) et de rendre les rives de la Suze plus attrayantes pour les piétonnes et piétons.</p>
<b>C</b>	<p>La rue du Débarcadère sépare la gare du lac et le quartier du lac du centre-ville. Il faudrait aménager une liaison fonctionnelle entre le centre-ville et le lac pour la mobilité douce, qui relierait aussi mieux les espaces sociaux entre eux.</p> <p>La rue des Bains constitue la liaison principale vers les quartiers et le lac pour toutes et tous. Il faudrait rendre plus attrayant l'accès au lac depuis cette zone.</p>
<b>Généralités</b>	<p>L'infrastructure cyclable doit gagner en sécurité et en fonctionnalité le long de la rue du Débarcadère. De manière générale, des aménagements plus sûrs et plus attrayants devraient être réalisés pour la mobilité douce.</p> <p>Une réduction de la vitesse (30 km/h) et du bruit est souhaitée sur tous les tronçons.</p>