



Réponse

au postulat interpartis urgent 20220134, Koller Levin, Groupe PS/JS, Briechle Dennis, Groupe PVL+, Cuixeres Manon, Groupe PS/JS, Scheuss Urs, Groupe Les Vert-e-s, Sprenger Titus, PAS, « Il faut enfin réaliser l'itinéraire cyclable le long de la Suze »

Les auteurs et autrices du postulat susmentionné demande au Conseil municipal de travailler le projet « canal éponge », avant-projet lauréat du concours en mandat d'études parallèles de 2020/21, pour le réaménagement des quais de la Suze, de sorte qu'un itinéraire vélo continu et sûr le long de la Suze soit réalisé, entre le lac et les écluses Hauser. Dans ce cadre, les demandes suivantes sont en particulier à prendre en compte :

- 1) *L'itinéraire cyclable est continu. En règle générale, les cyclistes ont la priorité au carrefour.*
- 2) *De grands pictogrammes de vélos sont utilisés, afin de rendre la route visible.*
- 3) *Le trafic cycliste est spatialement séparé du trafic piétonnier, afin d'améliorer la sécurité des usagers et usagères de la route.*
- 4) *Sur l'itinéraire vélo, un revêtement dur et lisse est utilisé (pas de pavés, pas de seuils avec différences de niveaux)*
- 5) *Le standard optimal pour les voies vélo dites « confort » selon standards de la Ville de Bienne est systématiquement appliqué sur toute la longueur de l'itinéraire. >> 4 m 50 min., resp. 3 m 50 min.*
- 6) *L'itinéraire vélo est direct et ne comprend aucun obstacle au trafic cycliste (pas de slaloms)*
- 7) *L'itinéraire vélo est sans voiture et aucune place de stationnement n'y est organisée.*

Cadre stratégique

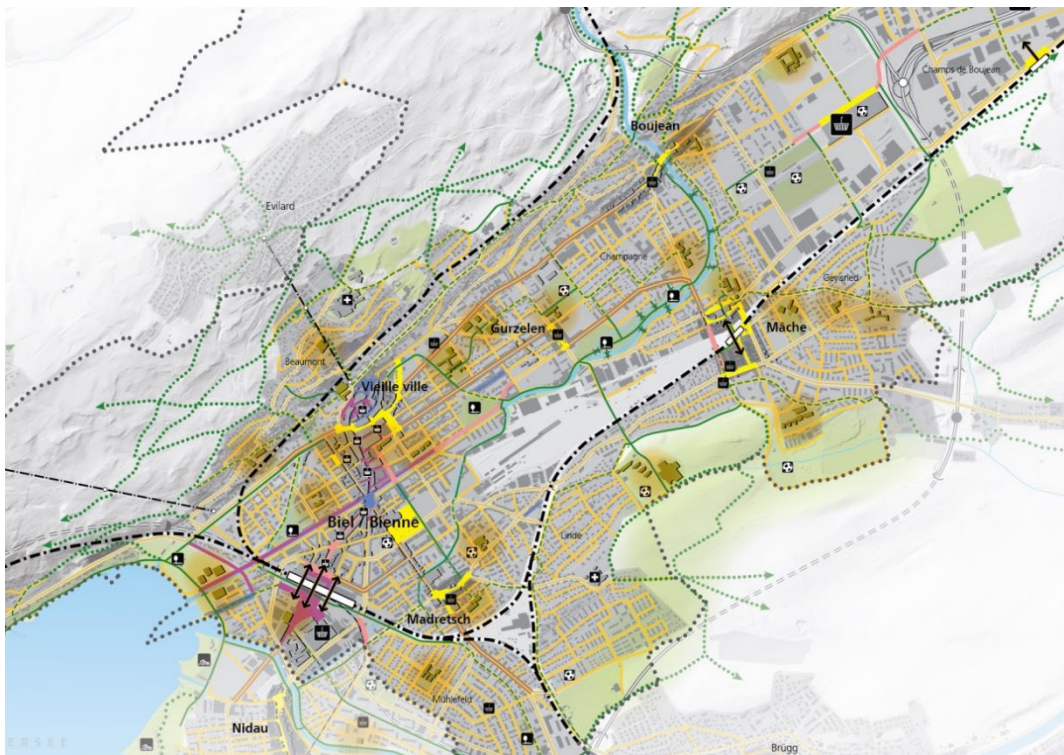
Une ville riche de sa diversité et audacieuse, une capitale du bilinguisme, un espace urbain attractif et respectueux du climat. Voici ce vers quoi doit tendre Bienne, ville des possibles (**Stratégie 2030**). Pour y parvenir, le Conseil municipal s'est notamment fixé pour objectifs de créer des espaces publics variés et attractifs et de montrer l'exemple en matière de climat (**stratégie climatique**), afin de soutenir un développement urbain durable et de renforcer Bienne parmi les plus grandes villes de Suisse.

Le projet de réaménagement du quai du Bas en cours s'inscrit parfaitement dans ce cadre. Prenant ses racines dans différentes démarches visant au renforcement de l'attractivité du centre de Bienne, il repose sur une approche globale et intégrée, soutenue par une participation citoyenne. Son objectif : la valorisation des quais de la Suze et plus particulièrement le réaménagement du quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital.

Les quais de la Suze, entre les rives du lac et la place Centrale, ont été identifiés dans la **Stratégie globale de mobilité** comme axe de promenade paysager majeur – colonne vertébrale de la mobilité douce de la Suze – sur lequel les aménagements projetés doivent permettre la coexistence entre les modes doux (circulation piétonne et cycliste).



Stratégie globale de mobilité, réseau de promenades structurantes paysagères : les quais de la Suze sont identifiés sur l'ensemble du tracé du cours d'eau comme promenade paysagère (illustration mrs partner ag)



Stratégie globale de mobilité, concept de réseau piétonnier à long terme : les quais de la Suze sont identifiés entre les rives du lac et la rue du Marché-Neuf comme zone piétonne ou surface partagée piétons-vélos (illustration mrs partner ag)

Le **plan sectoriel vélo** (en cours d'approbation) reprend ce principe en proposant le long du canal de la Suze un itinéraire cyclable à haute valeur paysagère, à la fois « direct » et « de confort ». Au niveau du carrefour de la rue de l'Hôpital, le plan sectoriel vélo propose par exemple de prioriser l'axe du quai du Bas par rapport à la rue de l'Hôpital et ainsi donner une plus grande visibilité/priorité à la promenade qui longe la Suze.

Contexte actuel

La Suze constitue un élément structurant particulièrement fort et marquant au sein de la Ville de Bienne. Cette liaison paysagère permet de relier le centre du quartier de Boujean au centre-ville puis au bord du lac en passant par le nord du quartier de Mâche et la Champagne. En outre, la Suze passe aux abords immédiats de plusieurs espaces publics d'importance, tels que l'Île-de-la-Suze, le Parc municipal, la place Centrale ou le Parc Elfenau.

Entre les écluses Hauser et le bord du lac, le canal de la Suze et ses quais constituent un ensemble majeur du patrimoine et du paysage urbain, cher aux Biennoises et aux Biennois. Le long du canal de la Suze, le tissu bâti riverains est varié et le régime de circulation change régulièrement.

Le quai du Haut présente un profil très routier avec, le plus souvent, un trottoir (parfois deux) et une voie de circulation partagée par les cycles, les véhicules motorisés privés et les transports publics. Un nombre non négligeable de places de stationnement s'aligne également le long du quai du Haut. La qualité de l'espace public y est globalement faible, tant il est contraint et son usage pratiquement restreint aux besoins de déplacement.

Le quai du Bas est emprunté par tous les modes de transports individuels. Il présente également un profil relativement classique avec des trottoirs pour la déambulation des piétons et piétonnes et une chaussée centrale partagée par les véhicules à moteur et les cycles, longée par de nombreuses places de stationnement. Sur sa partie amont, il doit aujourd'hui impérativement et urgemment être assaini. Compte tenu de l'âge de l'infrastructure routière, le revêtement est en très mauvais état et les pentes latérales générées par les importants tassements différenciés ont atteint les limites de l'admissible pour un espace public de cette importance.

Le Conseil municipal a décidé de saisir cette opportunité pour repenser l'aménagement du quai du Bas dans son ensemble et en lien avec le quai du Haut, en cherchant à créer une zone de circulation et de rencontre aménagée, un espace partagé entre les différents usagers et usagères mais prioritairement destiné à la mobilité douce. Rappelons ici que pour revaloriser les quais de la Suze dans leur ensemble, un réaménagement par étapes successives, au gré des opportunités, doit être envisagé. Un réaménagement d'ensemble en une seule fois ne serait effectivement pas supportable pour les finances communales.

Par le biais d'un concours en mandat d'études parallèles accompagné d'un processus participatif large, le Conseil municipal a ainsi développé un avant-projet pour le réaménagement du tronçon amont (place Centrale – rue de l'Hôpital) du quai du Bas qui se fonde sur une conception d'ensemble des quais de la Suze, entre l'écluse et le bord du lac, avec pour ambitions :

- Une liaison forte entre le centre-ville et le lac. Le projet a pour but de créer ou mettre en exergue une liaison marquante entre l'écluse, la place Centrale et le bord du lac de Bienne.

Particulièrement attractive pour les piétons, piétonnes et cyclistes, elle doit cependant également prendre en considération les besoins du trafic individuel motorisé et des transports publics.

- Un espace de transition entre les quartiers. Les franchissements du canal constituent à la fois des passages obligés et des liaisons inter-quartiers. L'ouverture de l'espace et les échappées visuelles lointaines offertes par les ponts participent à l'attrait des parcours. Le traitement des ponts, mais aussi des accroches avec le réseau des rues latérales font ainsi l'objet d'une attention particulière.
- Un aménagement de qualité. La proposition permet de réaliser un espace public de grande qualité, en tirant au mieux parti des éléments de valeurs déjà existants. La nature des matériaux, le type de mobilier et les essences proposées contribuent à la consolidation de l'identité des lieux, sans exclure une forme de contemporanéité.
- Un concept basé sur les qualités de l'existant. La proposition valorise les qualités existantes. Il en va des qualités architecturales, paysagères et patrimoniales propres à l'ouvrage, telles que les murs de quai, les garde-corps longeant le canal et les allées d'arbre ainsi que les ensembles bâtis et espaces ouverts riverains.
- Un espace de cohabitation. La proposition favorise le partage de l'espace de la rue entre ses différents usagers. Les quais doivent devenir non seulement un lieu de passage, mais également de rencontre et de séjour dans lequel chacun ou chacune se sent bien et en sécurité. La conception prend dans ce sens aussi bien en compte la multiplicité des circulations (piétons et piétonnes, cycles, vélos électriques, planches à roulettes, trottinettes, véhicules motorisés individuels, véhicules de services et d'urgence, bus sur certains tronçons) que la diversité des groupes de population (enfants et familles, jeunes, personnes âgées, groupes et individus seuls, diversité d'origine et de genres, etc.) et la mixité des usages (lieu de passage, de flânerie et de détente où il fait bon s'arrêter sur un banc).
- Une identité remarquable. Il s'agit de dégager les éléments identitaires pour l'aménagement de l'ensemble des quais de la Suze (fil rouge indépendant des régimes de circulation, respectivement tenant compte de toute la diversité des régimes de circulation actuels et futurs), mais aussi de définir une stratégie de mise en œuvre capable de s'adapter en cas de changement de régime.

Au terme du concours, la proposition du bureau d'architecture paysagère aapar « canal éponge » a été identifiée comme étant la plus prometteuse et à même de répondre aux préoccupations et aux aspirations actuelles. Cette proposition d'aménagement pour le quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital doit maintenant être concrétisée avec l'équipe de mandataires sélectionnée, en y associant l'expertise d'usage des riveraines et riverains et de la population. Pour ce faire, une demande de crédit de projet a été soumise au Conseil de ville à fin juin 2022. Celle-ci comprend la finalisation de l'avant-projet, la demande de permis de construire, la planification du projet de l'ouvrage et l'établissement d'une demande de crédit de réalisation. Il s'agit de concrétiser le projet en vue d'une réalisation dans le cadre du projet d'agglomération de 4^e génération.

Au terme de ces travaux, tirant parti de l'expérience acquise, les résultats intermédiaires du concours de 2020/21, qui comprennent une idée de concept pour l'ensemble des quais de la Suze, seront repris et consolidés. Il s'agira alors d'élaborer une ligne directrice pour le réaménagement, à long terme et par étapes, de l'ensemble des quais, suivant la même logique tout en tenant compte des spécificités de chacun des sites traversés.

Remarque générale concernant le postulat

Dans sa formulation, le postulat ne semble pas uniquement viser le périmètre du projet de réaménagement du quai du Bas en cours (tronçon compris entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital), mais l'ensemble des quais de la Suze. Toutefois, son degré de détail ou de concrétisation laisse parfois penser qu'il fait directement référence audit projet de réaménagement. Les réponses apportées aux différents points soulevés sont ainsi formulées selon trois niveaux, du général au particulier.

En général

Une ville riche de sa diversité et audacieuse, une capitale du bilinguisme, un espace urbain attrayant et respectueux du climat. Voici ce vers quoi doit tendre Bienne, ville des possibles. Pour y parvenir, le Conseil municipal s'est notamment fixé pour objectifs de créer des espaces publics variés et attractifs et de montrer l'exemple en matière de climat, afin de soutenir un développement urbain durable et de renforcer Bienne parmi les plus grandes villes de Suisse. En matière de mobilité, il poursuit un objectif de report modal, afin de plafonner voire réduire le trafic individuel motorisé et investit donc pour les modes de déplacement doux et les transports publics.

Concernant l'ensemble des quais

En accord avec la Stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne, le Conseil municipal conduit une politique de promotion des modes de déplacement doux, tout en favorisant la coexistence entre les différents usagers et usagères de la mobilité et une qualité élevée de l'espace-rue. Ceci, en particulier sur les axes secondaires, où l'espace à disposition est limité et les attentes en termes d'usage et de qualité globale sont élevées. Par ailleurs, le Conseil municipal plaide pour un équilibre des efforts en matière de mobilité durable et s'attache à ne pas jouer les vélos contre les transports publics ou contre les piétons et piétonnes. En ce sens, créer une voie express vélo entre les rives du lac et la place Centrale le long de la Suze va à l'encontre des orientations prises.

Concernant le quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital (projet en cours)

L'aménagement devra permettre une gestion optimale des mobilités, capable de répondre aux attentes aussi bien des cyclistes que des piétons et piétonnes, y compris les plus fragiles, ou des riverains et riveraines. Il visera à la mise en œuvre des lignes directrices de la Stratégie globale de mobilité et du Plan sectoriel vélo de la Ville de Bienne, tout en tenant compte des autres besoins, tels que patrimoine et identité urbaine, attentes sociales et diversité d'usage, résilience climatique et biodiversité.

Réponses aux points du postulat

1) Itinéraire cyclable continu avec, en règle générale, priorisation des cyclistes aux carrefours

En général

L'utilisation de la Suze comme support à un itinéraire de mobilité douce et de détente est une idée que poursuivent les planificateurs et planificatrices de la Ville de Bienne depuis de nombreuses années. C'est dans cet esprit qu'ont notamment été réaménagées les rives de la Suze entre le centre de Boujean et l'écluse Hauser. Il est dans la logique des choses de poursuivre les efforts en transformant progressivement les quais pour favoriser ici aussi les modes de déplacement actifs. En matière de planification des itinéraires cyclables, la réalisation d'un réseau attractif, continu et sûr constitue l'objectif primaire et prioritaire des projets mis en œuvre. Cet objectif peut être transposé à l'identique aux itinéraires piétonniers. Il est à noter que l'itinéraire cyclable le long des quais doit satisfaire aux exigences à la fois du réseau dit « confort » et de celui dit « direct ».

Concernant l'ensemble des quais

Il n'est aujourd'hui pas possible de présenter une réponse concrète quant à la forme que prendra l'itinéraire cyclable sur l'ensemble des quais. En effet, le quai du Haut, avec la présence des transports publics et, par endroit, une charge élevée de trafic individuel motorisé (y compris de stationnement) présente de nombreux défis encore non résolus.

Concernant le quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital (projet en cours)

La proposition d'aménagement prévoit, à ce jour, un apaisement du trafic, avec une réduction des vitesses induites par un aménagement moins linéaire et plus convivial. Elle différencie la rive droite, invitant davantage à la promenade et à la flânerie, de la rive gauche, plus servicielle. Outre les aménagements appropriés, elle prévoit, en rive droite, l'introduction d'une zone piétonne avec cycles autorisés et droit d'accès en véhicules aux riveraines et riverains, faisant ainsi la part belle aux modes de déplacement actifs et réduisant le trafic motorisé au strict nécessaire. En rive gauche, une zone de rencontre circulaire en sens unique pour les véhicules motorisés et dans les deux sens pour les cycles est envisagée, les piétons et piétons bénéficiant d'un espace réservé. En outre, la fermeture du pont K.-Neuhaus permettra de simplifier les carrefours entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital. Au niveau de la rue de l'Hôpital, l'introduction d'une zone de rencontre doit permettre de faciliter les traversées. Elle ne permet certes pas la priorisation systématique du quai du Bas sur la rue de l'Hôpital, mais présente l'avantage d'un aménagement moins routier sous forme de place et permet de ralentir également les vitesses sur la rue de l'Hôpital, ce qui est favorable aux cyclistes qui empruntent cette voie.

Conclusion

Il ressort de ce qui précède, que les efforts de planification en cours vont dans le sens requis par les intervenants et intervenantes. Il apparaît toutefois que de nombreux défis ne permettent pas une réalisation sur toute la longueur du canal à court et moyen termes. Cependant, le projet de réaménagement du quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital prend en compte l'essentiel de la demande. Il doit servir de « fil rouge » pour l'aménagement futur des autres tronçons du canal, ce qui permet d'envisager un bel avenir pour la mobilité douce sur cet axe.

2) Grands pictogrammes de vélos pour rendre la route visible

En général

Un réseau cyclable de bonne qualité est en principe logique et lisible sans jalonnement. Une signalétique ponctuelle aux points névralgiques peut toutefois soutenir les itinéraires, lorsque ceux-ci ne s'appuient pas sur le réseau de voies de circulation structurant, mais plutôt sur des rues de quartier. Elle peut notamment aider au signalement des principaux changements de direction. Comme pour le reste de la signalisation routière, il convient d'appliquer un principe de modération, dans le sens « autant que nécessaire mais pas plus ». Ceci afin de ne pas surcharger d'informations l'œil du passant – quel que soit son mode de déplacement –, ce qui rendrait lesdites informations moins lisibles.

Concernant l'ensemble des quais

Aujourd'hui déjà, les points névralgiques sont signalés par un pictogramme de vélo (par exemple contre-sens cyclable entre la rue du Jura et la rue du Marché-Neuf, signalement des voies cyclables entre la place Centrale et la rue du Marché-Neuf, signalement des contre-sens cyclables le long du quai du Bas). Cette utilisation de la signalétique doit être maintenue et pourrait être renforcée au besoin et au fur du comblement des lacunes du réseau.

Concernant le quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital (projet en cours)

Même s'il est un peu tôt pour parler de signalétique et bien que l'on espère que l'aménagement sera suffisamment clair pour pouvoir s'en passer, il est envisageable de marquer la présence de vélos le long du quai du Bas par des pictogrammes. Ceci pourrait notamment s'avérer utile le long de la rive gauche, où la présence de véhicules motorisés sera plus importante.

Conclusion

Le recours à des pictogrammes peut être une solution pragmatique pour signaler l'itinéraire cyclable lorsque celui-ci n'est pas suffisamment lisible, notamment aux endroits où le vélo est invité à changer de rive. Ils pourront être mis en œuvre dans ce sens.

3) Séparation des cyclistes et des piétons et piétonnes afin d'améliorer la sécurité des usagers et usagères de la route

En général

La séparation des modes de déplacement entraîne un accroissement des surfaces dédiées à la circulation, des effets de césures dans l'espace public, des vitesses pratiquées plus élevées, ainsi que la multiplication des points de conflit aux carrefours et aux points de rencontre. Bien souvent ce sont les piétons et piétonnes qui en subissent les conséquences négatives, avec une réduction et une perte de qualité des surfaces sur lesquels ils peuvent déambuler. En outre, les surfaces consommées par l'aménagement très routier des rues qu'impose une ségrégation des modes de déplacement restreint de manière significative la production d'espace public dédié à d'autres usages que la circulation le long des axes (plantations, micro-séjours, etc.), ceci au détriment de la qualité globale de l'espace urbain, soit des habitants et habitantes – à commencer par le voisinage direct des liaisons concernées. L'on connaît déjà bien ces effets aujourd'hui le long des axes de circulation principaux.

Concernant l'ensemble des quais

Le long de l'ensemble des quais, le gabarit de l'espace public de rue varie entre environ 8 et 13 mètres. Comme à beaucoup d'autres endroits en ville, ces dimensions imposent la coexistence des modes de déplacement, en accord également avec la stratégie globale de

mobilité de la Ville de Bienne qui postule déjà clairement qu'une coexistence harmonieuse entre les différents modes de transport est primordiale aujourd'hui et requiert le respect mutuel entre les utilisateurs et utilisatrices de l'espace public. La bonne cohabitation des divers usagers et usagères de la rue doit être de fait soutenue par des mesures d'aménagement, qui permettent, en particulier, de garantir une accessibilité optimale pour tous, des vitesses adaptées et la sécurité de l'ensemble des usagers.

Concernant le quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital (projet en cours)

Comme pour le reste des quais, la séparation des modes de transport le long du quai du Bas aurait pour conséquence de renforcer le caractère routier de la liaison, ne permettant pas de plantations supplémentaires, voire remettant en question les allées d'arbres existantes, empêchant la désimpermeabilisation des sols et interdisant la création de micro-séjours.

Conclusion

Les quais de la Suze sont aujourd'hui utilisés par tous les modes de déplacements avec des degrés variables selon les tronçons. L'accessibilité aux parcelles limitrophes et la voie de transports publics le long du quai du Haut doivent être garanties à long terme, laissant des marges de manœuvre limitées. Au vu de ce qui précède, le Conseil municipal recommande de suivre la stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne et d'œuvrer à la bonne coexistence de modes de déplacements, afin de favoriser l'émergence d'aménagements intégrés et de haute qualité dans les quartiers.

4) Revêtement dur et lisse sur l'itinéraire cyclable (pas de pavés, pas de seuils)

En général

En règle générale, les rues sont revêtues d'asphalte noir. Ce matériau présente les caractéristiques requises par les auteurs et autrices du postulat. À certains carrefours, la perte de priorité est marquée par un trottoir traversant, permettant de sécuriser la traversée des piétons et piétonnes et de marquer les entrées/sorties de quartiers, resp. le changement de type de rues. Pour pouvoir être autorisés, de tels aménagements imposent la réalisation d'un seuil de 3 cm de haut, ceci afin d'assurer l'accessibilité des personnes malvoyantes. En effet, la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) requiert que les espaces réservés aux piétons et piétonnes soient perceptibles tactilement.

Concernant l'ensemble des quais

Il n'est aujourd'hui pas possible de présenter une réponse concrète quant à la forme que prendra l'itinéraire cyclable sur l'ensemble des quais. Lorsque cet axe est prioritaire sur les axes perpendiculaires, la chaussée peut être aménagée sans seuil. À l'inverse, lorsque des traversées piétonnes sont nécessaires, il est impératif que les exigences de la LHand soient prises en compte. Celle-ci requiert par ailleurs que les espaces de déambulation soient lisses, pour permettre la déambulation des personnes à mobilité réduite.

Concernant le quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital (projet en cours)

Des pavés irréguliers sont impensables le long des quais. L'espace de circulation sera aménagé avec un revêtement lisse, tout en essayant d'amener un maximum de perméabilité des sols. Dans le périmètre du projet très peu de croisements sont nécessaires, étant donné que le pont de la rue Neuhaus sera fermé à la circulation. Concernant le croisement avec la rue de l'Hôpital, la suite du projet permettra de définir l'aménagement. Il y est actuellement prévu une zone de rencontre analogue à ce que l'on connaît aujourd'hui à la place Centrale.

Il s'agirait donc plutôt d'aménager une forme de place avec aussi peu de variations de niveaux que possible, tout en respectant les exigences de la LHand.

Conclusion

Les espaces réservés à la circulation seront aménagés avec des revêtements lisses. Des seuils seront évités autant que possible, sous réserve des exigences de la LHand (cf. ci-avant).

5) Recours systématique au standard optimal pour les voies vélo dites « confort » selon standards de la Ville de Bienne

En général

Les normes et standards sont des bases de planification importantes et systématiquement considérées dans les projets d'aménagement. Celles-ci sont subordonnées aux bases légales, également à prendre en compte. Concernant l'espace public, les exigences normatives sont nombreuses. À celles-ci se superposent des exigences d'usages, autrement dit les attentes et besoins de l'ensemble des usagers et usagères de l'espace public. Ainsi, un projet d'aménagement public est amené à prendre en compte un grand nombre d'intérêts, parfois contradictoires. La tâche du planificateur est dès lors d'élaborer des **solutions intégrales et intégrées capables de répondre au mieux à l'ensemble des intérêts en présence**, en mettant l'intérêt public au cœur des préoccupations. La superposition des exigences normatives ne permet pas de faire d'un projet un « bon projet ».

Les standards vélo de la Ville de Bienne s'adressent principalement aux planificateurs et planificatrices : responsables de projets au sein de l'Administration municipale, mais aussi mandataires tels que bureaux d'ingénierie et de planification. Ils engagent l'ensemble des personnes impliquées ayant une influence sur le trafic cyclable dans le cadre de leurs activités à contribuer à une amélioration constante de son attractivité pour les usagers et usagères. Dans le domaine de la conception et de l'exploitation des routes, cela signifie qu'il incombe à tous les départements municipaux concernés de tenir compte des recommandations en faveur du vélo dans toutes les étapes d'un projet, du démarrage de l'étude jusqu'à l'exploitation du réseau au quotidien.

Concernant l'ensemble des quais

Il n'est aujourd'hui pas possible de présenter une réponse concrète quant à la forme que prendra l'itinéraire cyclable sur l'ensemble des quais. Il est toutefois indéniable que les standards vélos doivent être pris en compte et appliqués aussi directement que possible.

Concernant le quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital (projet en cours)

À l'heure actuelle, le projet comprend un gabarit d'espace revêtu dédié à la circulation de 3 m 50 au minimum, auquel s'ajoute un dégagement unilatéral de 0 m 40. À cela s'ajoute un espace protégé de toute circulation motorisée et cycliste. Ces dimensionnements feront l'objet d'un réexamen dans le cadre de la suite des travaux. Il convient toutefois de rappeler ici que le projet vise non seulement la promotion de la mobilité active et de la qualité de séjour au centre-ville, mais qu'il poursuit également des objectifs de désimperméabilisation des sols. La désimperméabilisation des sols urbains présente plusieurs avantages: outre l'amélioration du cadre de vie (la population urbaine demande davantage de nature en ville), elle permet une meilleure gestion du cycle de l'eau en réduisant le ruissellement, favorise la biodiversité et contribue à réduire le phénomène d'îlots de chaleur.

Conclusion

Les standards vélos seront pris en compte dans la suite du projet. Le dimensionnement final de l'espace de circulation se fera sur cette base, tout en tenant compte des autres intérêts en présence, le projet conjuguant de nombreux aspects, tels que : identité urbaine, patrimoine bâti, mobilité durable, multiplicité des usages, attentes sociales, défis climatiques, diversité environnementale et contraintes techniques.

6) Itinéraire cyclable direct et sans obstacle

En général

De manière générale, il est opportun de créer des itinéraires logiques et directs. Si tel n'est pas le cas, les usagers et usagères soit se reportent sur des voies plus appropriées, soit définissent eux-mêmes des raccourcis préférentiels (par ex. coupent les virages des chemins sinueux).

Concernant l'ensemble des quais

La géométrie stricte des quais et le gabarit restreint à disposition imposent des tracés relativement rectilignes.

Concernant le quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital (projet en cours)

Le projet prévoit, en particulier en rive droite, l'aménagement d'un cheminement qui ne soit pas strictement rectiligne mais qui ondule très légèrement. Ceci permet d'offrir des espaces plus attrayants et plus diversifiés aux passants. En rive gauche, axe plus serviciel, l'on retrouve une grande linéarité (cf. réponse au pt. 1). Néanmoins, et même en rive droite, l'on ne peut pas dire que le projet prévoit des obstacles à la circulation. Il ne s'agit pas non plus de slalomer.

Conclusion

La requête des auteurs et autrices du postulat semble logique et correspond aux intentions du Conseil municipal.

7) Itinéraire cyclable sans voiture et sans aucune place de stationnement

En général

L'espace public est restreint et aujourd'hui souvent largement dédié à la voiture et au stationnement de véhicules motorisés. Ce stationnement est fréquemment en conflit avec le besoin d'espace public de qualité. Le stationnement sur rue est en outre une source de risque et d'insécurité pour les cyclistes. Sa suppression permet de libérer de l'espace pour d'autres usages et limite simultanément le trafic en recherche de place de parc. Toutefois, le stationnement est également une nécessité pour certains riverains et riveraines, notamment dans les quartiers anciens, où les parkings privés sont rares.

Concernant l'ensemble des quais

Sur l'ensemble des quais, l'on compte aujourd'hui 149 places de stationnement (dont 63 au quai du Haut et 86 le long du quai du Bas). Selon des enquêtes d'observation conduites sur place, celles-ci sont utilisées en majorité par les riverains et riveraines ou par du stationnement de courte durée lié vraisemblablement aux services, commerces et café-restaurants du centre-ville (pour lesquels d'autres possibilités de stationnement concentré sont à disposition).

Même s'il est juste de dire que ces places de parc péjorent la sécurité des cyclistes et la qualité globale de l'espace public, il n'en demeure pas moins que la suppression de la totalité du stationnement est actuellement difficilement envisageable.

Concernant le quai du Bas entre la place Centrale et la rue de l'Hôpital (projet en cours)

Actuellement, la proposition d'aménagement prévoit la réduction du nombre de places de stationnement en rive droite et le maintien de toutes les places existantes en rive gauche. La diminution proposée concerne treize places de stationnement, faisant passer leur nombre total dans le périmètre du projet de 59 à 46 (état actuel des réflexions). Elle découle notamment des observations faites dans le cadre des « îlots d'été » et est nécessaire pour pouvoir réaliser le projet de réaménagement avec les objectifs fixés. Toutefois, elle sera encore vérifiée et mise en rapport avec les besoins des riverains et riveraines des quais, le Conseil municipal ayant l'ambition d'aller au-delà de la réduction actuellement prévue – notamment en rive gauche où le nombre de places de stationnement rend leur positionnement parfois problématique par rapport à la volonté de promouvoir les cycles sur cet axe. Les quais de la Suze sont LA promenade du centre-ville, un poumon de fraîcheur, la zone pour manger à midi, prendre l'apéro le soir et devraient offrir de la place pour s'asseoir et se reposer ce qui manque beaucoup aux abords de la place Centrale.

Conclusion

Le nombre de places de stationnement est aujourd'hui très important le long des quais de la Suze et constitue un élément gourmand en espace. Dans la mesure du possible, le Conseil municipal souhaite procéder à une réduction de leur nombre. Toutefois la suppression de la totalité de places ne semble à ce jour pas susceptible de rallier la majorité, compte tenu des besoins des riverains et riveraines.

Conclusion

Au vu de ce qui précède, le Conseil municipal propose au Conseil de ville

- d'adopter les points 1, 3 et 7 du postulat interpartis urgent 20220134;
- d'adopter les points 2, 4, 5 et 6 du postulat interpartis urgent 20220134 et de les radier du rôle comme étant réalisés.

Bienne, le 15 juin 2022

Au nom du Conseil municipal

Le maire:

La chancelière municipale:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Annexe:

- postulat interpartis urgent 20220134

20134

PRA

CN 14.9.2022

Überparteiliches dringliches Postulat:**Die Veloroute entlang der Schüss muss nun endlich umgesetzt werden**

Der Gemeinderat wird beauftragt, das Siegerprojekt „Canal éponge“ für die Neugestaltung der Schüssquais zu überarbeiten, sodass eine attraktive, durchgängige und sichere Veloroute entlang der Schüss von See bis Schleusenwehr realisiert werden kann. Der Gemeinderat ist angehalten, bei der Überarbeitung des Projektes folgende Anliegen umzusetzen:

- Die Route ist für Velofahrende durchgängig. In der Regel haben Velofahrende an Kreuzungen Vortritt
- Grosse Velopiktogramme werden angebracht, um die Route sichtbar zu machen
- Der Veloverkehr wird räumlich vom Fussverkehr getrennt, um die Sicherheit der Velofahrenden und Fussgänger*innen zu erhöhen
- Auf der Veloroute ist ein harter Belag ohne Pflasterung und Absätzen vorzusehen
- Der Optimumstandard für Komfort Routen der Bieler Velostandards wird an sämtlichen Stellen eingehalten
- Die Route ist für Velofahrende direkt. Auf Verkehrshindernisse für Velofahrende wird verzichtet (keine Slalomroute für Velofahrende)
- Die Veloroute ist autofrei und es werden auf der Route keine Parkplätze für Autos vorgesehen

Begründung:

Die Veloroute vom See bis Bözingen ist in allen planerischen Grundlagen die wichtigste Veloroute der Stadt Biel. Mit der Neugestaltung des Schüssquais muss den Velofahrenden deshalb eine vorbildliche Veloinfrastruktur ermöglicht werden, mit der Velofahrende sicher, schnell und direkt von A nach B kommen. Mit den aktuell vorgelegten Plänen wird dieses Ziel nicht erfüllt. Aus den Projektplänen ist nicht einmal ersichtlich, auf welcher Schüssseite überhaupt die Veloroute vorgesehen ist. Zudem sind auf beiden Seiten Pflasterungen, seitliche Parkplätze sowie diverse Hindernisse vorgesehen und Velofahrende müssen sich entweder mit Fussgänger*innen oder Autos mischen, sodass sich Velofahrende weder rasch, direkt noch sicher entlang der Schüss fortbewegen können. Die Mischung von Velo- und Fussverkehr ist zudem auch für die Sicherheit der Fussgänger*innen problematisch. Die aktuelle Planung zeigt, dass der Veloverkehr beim vorliegenden Projekt nicht mitgedacht wurde, womit das aktuelle Projekt kaum mehrheitsfähig sein wird. Aus diesem Grund ist es notwendig, das Projekt zu überarbeiten, sodass in Einklang mit den planerischen Grundlagen, eine vorbildliche Veloinfrastruktur entstehen, die ein solides Rückgrat des Bieler Velonetzes bilden kann.

28.04.2022



Levin Koller
Fraktion SP/JUSO



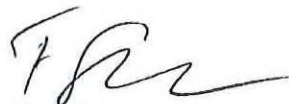
Dennis Briechle
Fraktion GLP+



Manon Cuixeres
Fraktion PSR



Urs Scheuiss
Fraktion Grüne



Titus Sprenger
Passerelle