

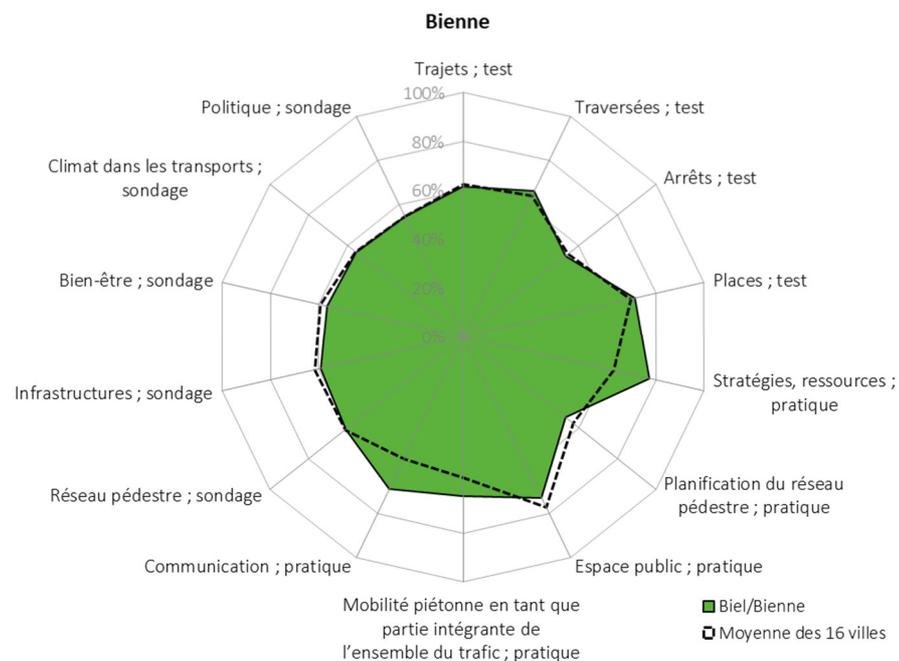
À pied à Bienne



L'étude « Marchabilité et santé - comparaison entre les villes » a analysé la marchabilité dans diverses villes suisses. Ont été analysés : la qualité des infrastructures piétonnes, l'importance accordée à la marche au sein de l'administration et des instances politiques (pratique de la planification) ainsi que la satisfaction de la population.

Évaluation de la marchabilité en ville de Bienne

Le diagramme en toile d'araignée visualise la marchabilité à l'aide de 14 catégories, avec à chaque fois le pourcentage atteint (en %) du potentiel (en vert) ainsi que la moyenne des 16 villes analysées. Chaque catégorie est un cumul de nombreuses évaluations individuelles. La ville de Bienne a atteint au total 61%.



Catégories évaluées :

Infrastructure (test de marchabilité):

- Trajets
- Traversées
- Arrêts de transport public
- Places

Pratique de la planification (importance de la mobilité piétonne)

- Stratégies et ressources
- Planification réseau piétonne
- Espace public
- Mobilité piétonne comme partie de tout le trafic
- Communication

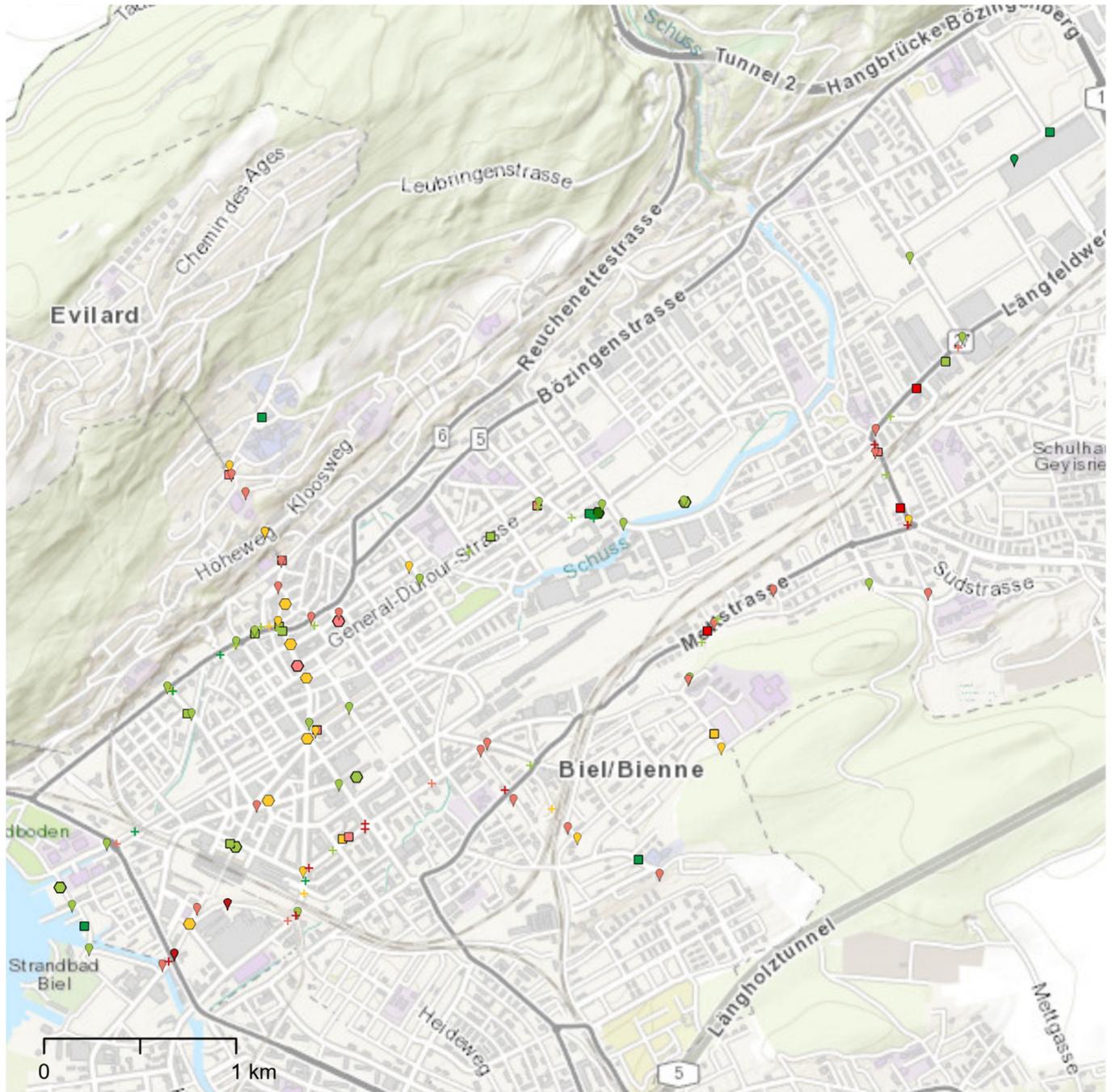
Sondage de la population sur la mobilité piétonne

- Réseau piétonne
- Infrastructures
- Bien-être
- Ambiance des transports
- Politique

Ill. 1 : Synthèse de l'analyse de la marchabilité en ville de Bienne

Test de marchabilité – évaluation des infrastructures

En ville de Bienne nous avons évalué 53 trajets, 35 traversées, 23 arrêts et 13 places. L'illustration 2 montre les itinéraires parcourus et les éléments évalués. La ville de Bienne obtient un score moyen pour le test de marchabilité par rapport aux 16 villes analysées.



Source: Bundesamt für Landestopografie, swisstopo (5704003247)

Traversée	Trajet		Arrêt	Place
35	53	Total des éléments évalués	23	13
Nombre de points qualité atteints				
+	●	Très en dessous de la moyenne	■	●
+	●	En dessous de la moyenne	■	●
+	●	Dans la moyenne (*)	■	●
+	●	Au-dessus de la moyenne	■	●
+	●	Très au-dessus de la moyenne	■	●

(*) Moyenne des 16 villes pour cet élément

Ill. 2 : Itinéraires parcourus et qualité des infrastructures évaluées

Points forts et qualités au-dessus de la moyenne

- Les arrêts sont souvent ombragés et la signalisation pour les personnes malvoyantes est souvent mise en œuvre.
- Lors de traversées disposant d'îlots centraux, on peut en général traverser directement.
- Lors de la visite sur place, les places étaient animées mais souffraient du bruit du trafic.
- Des arbres offrent de l'ombrage le long des trajets. L'éclairage est bon.

Points faibles et qualités en-dessous de la moyenne, actions requises

- Les temps d'attente devant les traversées avec feux de signalisation durent longtemps.
- Aux arrêts, les zones d'attente sont trop étroites. Il manque souvent un abri-bus et un éclairage suffisant.
- Les arrêts ne disposent que de peu d'espace dans les aires d'attente. En outre, les abribus sont une denrée rare et l'éclairage est souvent insuffisant.
- De nombreuses places sont utilisées en tant que surfaces de trafic mixte.
- Les accès aux places de stationnement et le bruit du trafic ont un impact particulièrement négatif sur les trajets.



De l'ombre dans l'aire d'attente et une signalisation pour les personnes malvoyantes.



Un trottoir trop étroit et un accès un peu confus aux places de stationnement, toutefois ombragé.

Pratique de la planification – indicateurs sur l'importance accordée à la mobilité piétonne

L'importance accordée à la marche a été évaluée à l'aide de 60 indicateurs. Pour cela, nous nous sommes entretenus avec les responsables des déplacements à pied, avons évalué les conceptions, stratégies et bases de la planification des villes sur la mobilité piétonne, examiné les informations données sur les sites web ainsi que consulté diverses sources statistiques. La ville de Bienne obtient un score au-dessus de la moyenne pour la pratique de la planification par rapport aux 16 villes analysées. (cf. Ill. 1).

Points forts dans la pratique de planification

- Un financement spécial pour une mobilité douce sûre permet de soutenir des études, projets pilotes ou de petits mandats sur la marche.
- 7 points de comptages piétons permanents ont été installés et il en est prévu davantage.
- Bienne se démarque par ses efforts de requalification de l'espace public : zone de rencontre de la Place centrale (très circulée, qui reste aujourd'hui encore une référence). Ile-de-la-Suze, nouvelle zone piétonne en vieille-ville.
- Inventaire des passages piétons et programme de mise en conformité.
- Système d'orientation piéton, plan de villes (numérique et digital) dans le cadre du programme « toilettes accueillantes » et signalisation des impasses avec exception.

Points faibles dans la pratique de planification

- Il n'y a pas de stratégie de régulation des feux. Sur l'ensemble du territoire la majorité des feux n'octroient le vert que sur demandes.
- Les activités de la ville de Bienne en faveur des déplacements à pied pourraient être valorisée davantage sur son site internet.

Satisfaction – sondage auprès de la population sur la mobilité piétonne

En ville de Bienne, 320 personnes ont répondu au questionnaire en ligne, qui comptait 80 questions. De plus, elles pouvaient formuler leurs attentes de manière ouverte. La ville de Bienne obtient un score dans la moyenne pour la satisfaction par rapport aux 16 villes analysées.

Points forts : satisfaction de la population

- Des cheminements calmes loin des routes très trafiquées existent.
- Les escaliers peuvent souvent être contournés par des rampes (un peu plus que la moyenne).
- Les automobilistes accordent la priorité aux piéton·ne·s sur les traversées avec passages piétons. Il est possible d'accéder sans conflit aux arrêts.

Points faibles : insatisfaction de la population - des actions sont nécessaires

- Le sentiment d'insécurité pose problème : la population évite certains tronçons la nuit.
- Notes inférieures à la moyenne pour l'entretien et au nettoyage des toilettes et des trottoirs (ainsi que des cheminements piétons et des places).
- L'infrastructure des arrêts devrait être améliorée.
- Les chauffeurs/euses de bus sont perçue·s comme peu aimables et prévenant·es.
- La mixité piétons/vélos sur les trottoirs pose problème (voir commentaires).

Prise de pouls – remarques ouvertes de la population

- Les feux de signalisation devraient être mieux réglés. L'attente pour les piétons au feu entre la rue de Nidau et la vieille ville est longue : le feu est très souvent au rouge.
- La conduite à vélo (pourtant illégale) sur les trottoirs devrait être plus sévèrement contrôlée.
- Réaliser de manière conséquente le réseau pédestre et cycliste. Prioriser en général dans le centre-ville la mobilité piétonne et ralentir le TIM. Il faudrait plus de contrôles des cyclistes qui roulent sur les trottoirs et zones piétonnes.
- Des demandes concrètes d'amélioration aux lieux suivants : réaménager la place / rue de la Gare en zone sans voitures, etc., meilleur éclairage et végétalisation des Prés-de-la-Rive.
- Demande d'avoir davantage de grandes poubelles et un ramassage plus fréquent, surtout les weekends.
- Les éclairages LED ne donnent pas envie de marcher le soir, ils sont perçus comme « agressifs ».
- Vrai abribus à l'arrêt Fuchsenried (banc, abri, emplacement du panneau des horaires).
- Les trottoirs de la rue de Fribourg sont dans un état pitoyable avec un revêtement dégradé dangereux pour les piétons.
- Avoir le courage d'instaurer des zones de rencontre, en particulier dans les quartiers d'habitation. Sensibiliser les automobilistes à rouler lentement dans les quartiers. Davantage de zones 30 ou 20 autour des écoles.
- Améliorer les déplacements nocturnes notamment pour les femmes.

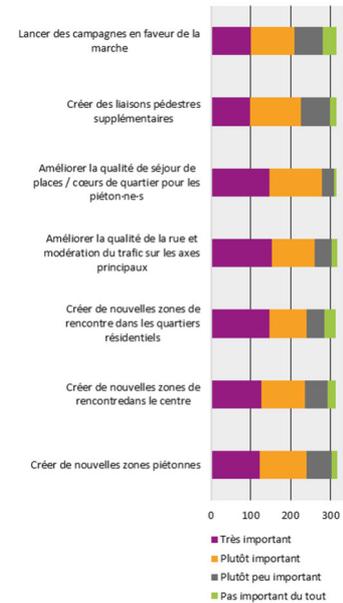
Marchabilité et santé – comparaison entre les villes

mai 2020

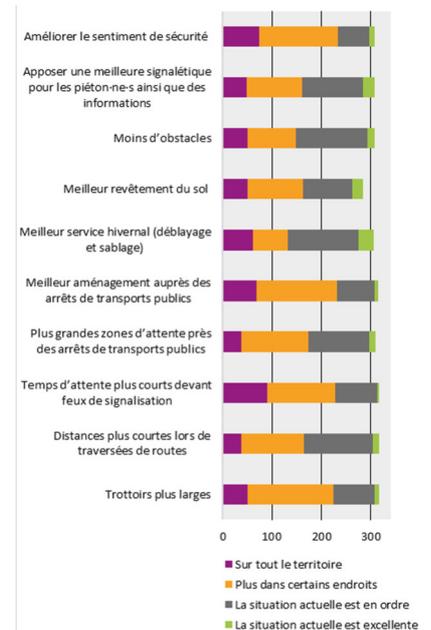
Un projet commun d'actif-traffic, Mobilité piétonne Suisse et la Haute Ecole de Technologie Rapperswil.

Avec le soutien des villes participant au projet, du Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO) / SuisseEnergie, de la Fondation Corymbo, du Canton du Tessin, de la Loterie Romande et de la Loterie du canton de Berne.

Merci de consulter les sites suivants pour des informations plus détaillées : www.actif-traffic.ch / info@actif-traffic.ch / www.ville-pietonne.ch



III. 3 Quelles mesures d'amélioration sont nécessaires dans la ville ?



III. 4 Dans quels domaines la ville devrait-elle intervenir plus activement ?