



Ordre du jour



1. Tour de table / Travaux de modernisation des gares du Jura bernois -
Calendrier prévisionnel des CFF et information aux communes
2. Interfaces multimodales : définition, enjeux, mise en œuvre, ...
3. Exemple de la gare de Bienne
4. Volontés et besoins des communes : apports de Jb.B
5. Suite
6. Divers

1. Calendrier prévisionnel des tvx CFF

Gare	Mise en service	Information aux communes ?
Cormoret	06. 2025	
Cortébert	12. 2032	
Court	12. 2026	
Courtelary	12. 2029	
Frinvillier-Taubenloch	12. 2029	
La Heutte	12. 2029	
La Neuveville	12. 2029	
Malleray-Bévilard	12. 2026	
Moutier	11. 2025	
Pontenet	12. 2029	
Reconvilier	12. 2026	
Renan BE	07. 2028	
Reuchenette-Péry	12. 2029	
Sonceboz-Sombeval	12. 2024	
Sorvilier	12. 2030	
Saint-Imier, La Clef	12. 2025	
Tavannes	12. 2026	

3

2. Interfaces multimodales

Contexte

- Transfert modal du TIM nécessaire, vers les TP notamment
- « Innovation » comportementale attendue => changements d’habitude
 - Jura bernois = 2 à 3x moins recours aux TP que les autres régions



But séance

- En dehors de l’offre à proprement parler (desserte, cadences, etc.), pour laquelle les Communes ont peu de marge de manœuvre, **comment favoriser l’utilisation des transports publics ?**
- Interfaces multimodales / hubs de mobilité : attractivité des nœuds de mobilité pour favoriser leurs utilisations (sécurité, convivialité, accès, ...)

4

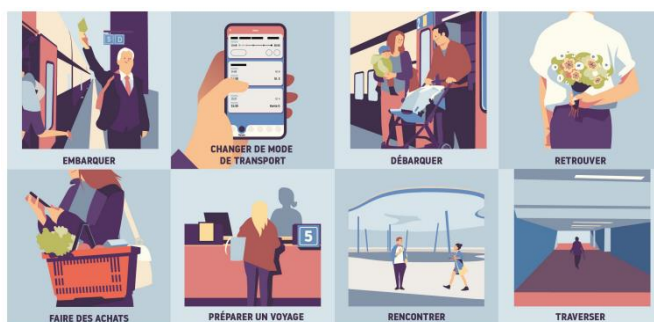
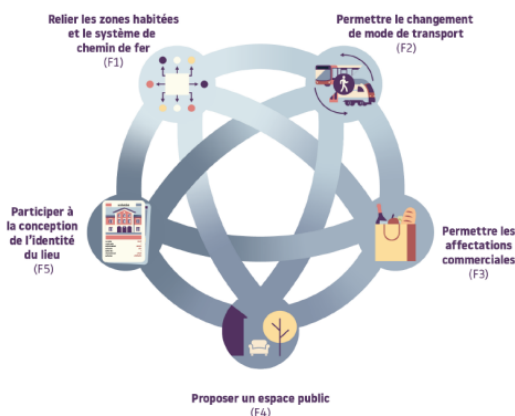
Définition

- Mise en réseau de différentes offres de mobilité et d'autres services
 - Ne nécessitent pas une taille ou une offre particulière.
- Chaque hub de mobilité contribue à réduire les trajets en TIM



Fonctions et types de déplacements

- Selon **Guide de planification (UTP) Interfaces de transports** avec des bases, des méthodes, des recommandations d'action et des exemples adaptés à la pratique pour les interfaces multimodales



Le système du hub de mobilité inclut des surfaces et espaces permettant de remplir des fonctions connectées.

Offres mobilité et réseaux de cheminements

Élément modulaire		Description	Représentation	Remarques sur le positionnement	Surface par emplacement	Facteurs d'influence pour le calcul du nombre de voyageurs par emplacement	Nombre de voyageurs par emplacement et par jour
Offres de mobilité	Stationnement des vélos	Surfaces de stationnement pour deux-roues (y compris offres de partage et engins assimilés à des véhicules)		En fonction de la taille, dans un rayon de 50 à 300 m du centre du lieu de correspondance ¹	2 m ² par vélo	Utilisation de l'emplacement toute la journée	1 ¹
	Zone d'embarquement et de débarquement	Dépose-minute TIM ou dépose minute pour véhicules privés, véhicules autonomes, navettes à la demande ou taxis classiques		En fonction de la taille, dans un rayon de 100 à 300 m du centre du lieu de correspondance ²	20 m ² par emplacement	Pointe déterminante, taux d'occupation du mode de transport, taux d'utilisation de l'emplacement	150 à 180 ³
	Arrêt de bus et de tram	Arrêts des bus urbains, locaux et régionaux et des trams		En fonction de la taille, dans un rayon de 100 à 300 m du centre du lieu de correspondance ¹	200 m ² par bus	Selon le concept d'exploitation et d'offre respectif	
	Halte ferroviaire	Arrêt de chemin de fer		Pour les gares situées au centre du lieu de correspondance ¹		Selon le concept d'exploitation et d'offre respectif	
	Stationnement de courte durée	Stationnement TIM de courte durée pour des achats rapides, un conseil au guichet, etc.		En fonction de la pression urbaine et du rôle de l'interface de transports dans le système global de transport	25 m ² par voiture	Pas de personnes en correspondance	
	Stationnement de longue durée	Stationnement TIM de longue durée, p. ex. Park+Ride (y compris autopartage, parfois avec bornes de recharge)			25 m ² par voiture	Taux d'occupation du mode de transport, taux d'occupation de l'emplacement	2 à 4 ⁴
	Séjour	Possibilités conviviales de séjour et d'attente en dehors de la zone de quais, expérience		Le plus central possible, dans les lieux de correspondance, mais à 100 m max. du centre ⁵	2 m ² par personne en attente	En fonction des relations de correspondance, de l'affluence et de la situation locale	
Réseaux de cheminements		Traversée de la gare pour piétons		Traversée urbaine et desserte de l'interface de transports pour les piétons	En tant que zone	En fonction de la structure urbaine ⁶	Selon R RTE 24200 Installations ouvertes au public
		Traversée de la gare pour cyclistes		Traversée urbaine et desserte de l'interface de transports pour les cyclistes (souvent combinée avec une traversée de la gare pour piétons)	En tant que zone	En fonction de la structure urbaine ⁶	En fonction du concept de mobilité local
		Quai		Accès et desserte, quais, y compris rampe	En tant que zone	En fonction des embarquements et débarquements simultanés	Selon R RTE 24200 Installations ouvertes au public

Instruments de planification



Instrument	Importance pour le développement d'interfaces de transports (IdT)	Processus	Élaboration/validité
Stratégies et concepts communaux	Les visions formulées dans le cadre des états cibles et des idées directrices sont concrétisées. Le développement ou l'aménagement de l'IdT peut représenter un champ d'action concret qui est précisé en tenant compte du développement envisagé pour la localité et les transports.	Les autorités élaborent souvent des stratégies et des processus, notamment pour des concepts sectoriels, en collaborant avec les propriétaires fonciers concernés (p. ex. sur la base d'une déclaration d'intention informelle) et, ce faisant, sont accompagnés par l'exécutif. Les processus de participation publique ou semi-publique intégrant des acteurs sélectionnés sont courants (ateliers, groupes d'écho, etc.). L'exécutif décide de l'instrument, éventuellement avec décision ou prise de connaissance du législatif (Parlement, assemblée communale). Une coordination informelle avec les propriétaires fonciers met en lumière les marges de manœuvre possibles au niveau territorial.	
Pôle de développement régional, concept de développement urbain			
Concept global de transport/mobilité			Élaboration: de 2 à 5 ans Validité: de 10 à 15 ans
Idees directrices de quartier orientées secteur ou corridor, masterplan pour des domaines partiels ou des axes identifiés, plan d'objectifs de développement comme base de l'IdT			
Plan directeur communal (urbanisation, transport, paysage, énergie, etc.)			Des objectifs et mesures concrètes sont formulés et assortis d'un caractère obligatoire pour les autorités sur la base d'axes stratégiques issus de concepts et de stratégies. Les IdT peuvent être positionnées avec un caractère obligatoire pour les autorités (carte du plan directeur) et décrites (texte du plan directeur, fiche de coordination et/ou de mesures).
Plan directeur sectoriel ou territorial			PD possibles pour des domaines partiels avec prescriptions similaires aux plans directeurs communaux
Plan d'affectation (couvrant l'ensemble du territoire)			Les réservations d'emprise, prescriptions d'utilisation et éventuelles obligations découlant du plan d'affectation spécial nécessaires à l'IdT sont définies et assorties d'un caractère obligatoire pour les propriétaires fonciers.
Plan de zones, etc.			Élaboration par l'autorité dans le cadre d'une participation publique avec processus participatifs fréquents. En général, la décision revient au législatif (Parlement, votation populaire ou assemblée communale).
Règlement de construction et de zones			Élaboration: 5 ans Validité: de 10 à 15 ans
Plan d'équipement (y compris alignements)			
Plan d'affectation spécial (par secteur)			Les prescriptions découlant du plan d'affectation sont complétées ou modifiées, généralement sur la base d'un projet directeur, et assorties d'un caractère obligatoire pour les propriétaires fonciers.
Plan d'aménagement, plan d'affectation de détail			L'élaboration est assurée conjointement par l'autorité et les propriétaires (p. ex. sur la base d'un accord de planification commun) et décidée en règle générale par le législatif (Parlement, votation populaire ou assemblée communale).
Plan d'équipement (y compris alignements)			Dans certains cas, la décision de l'exécutif est suffisante.

N°	Cas d'usage	Répartition des coûts d'investissements	Répartition des coûts subséquents	Cadre normatif
3	Mise en réseau au sein de la chaîne de déplacement sur le lieu de correspondance			
3.1	Liaisons urbaines pour piétons et cyclistes	Financement par le déclencheur du projet, contribution du partenaire à raison des avantages (p. ex. valeur à neuf en cas de remplacement anticipé d'une installation, exigences spécifiques)	En fonction de la causalité historique (évolution du croisement/de l'interface dans le temps)	Art. 24 à 32 LCdF ou art. 35a LCdF, art. 30 OCPF
3.2	Installations de stationnement pour deux-roues	Financement par les pouvoirs publics locaux, possibilité de contributions forfaitaires du FIF pour chaque aire de stationnement destinée à la clientèle ferroviaire	Par les propriétaires (hors gestionnaire d'infrastructure), aucune contribution FIF	L'OFT autorise les contributions d'intérêts issues du FIF dans le cadre de taux de coûts définis (participation à bien plaire selon disponibilité des moyens)
3.3	Installations destinées à d'autres modes de transport (bus, tram, TIM, P+R) sans utilisation commune	Financement par le commanditaire de l'installation		Art. 35a LCdF, art. 26 OCPF Conventions de prestations OFT-GI
3.4	Installations de liaison (p. ex. réseaux de cheminements) ou installations utilisées avec d'autres modes de transport	Répartition des coûts conformément aux intérêts, prise en compte des avantages (p. ex. valeur à neuf en cas de remplacement anticipé d'une installation, augm. anticipée des capacités)	Répartition des coûts conformément aux intérêts (sur la base de la fonctionnalité)	Art. 35a LCdF, art. 30 OCPF
4	Mesures d'aménagement supplémentaires ou de substitution			
	Mesures supplémentaires ou de substitution au sens de l'art. 62 LCdF, qui ne relèvent d'aucune étape d'aménagement	Financement intégral des surcoûts par le commanditaire des tiers, pas de contribution du FIF	Financement par des tiers pendant max 40 ans; le GI dispose ensuite de l'installation	Art. 58b LCdF Art. 35, al. 1 à 4, OCPF

- **Bureau de coordination pour la mobilité durable (COMO) et SuisseEnergie** (formes de mobilité plus durables, utilisation plus efficace des offres de transport existantes et optimisation des interfaces entre les différents modes de transport)
- Projets d'innovation **Innosuisse**
- **Programme de subvention pour les bus électriques et hybrides en Suisse**
- **Diverses subventions cantonales**
 - Infrastructures de recharge pour la mobilité électrique (TP, notamment pour les sociétés de transport communales et dans les entreprises)
 - Investissements pour installations de type 'park-and-ride' et 'bike-and-ride'
 - Financement de nœuds de niveau supérieur (infrastructure dédiée au TP pour lignes et nœuds de correspondance train-bus ; ex : discussions en cours Neuveville (projet communal réaménagement place de la gare)
- **NPR+** : soutient projets de transport / mobilité qui contribuent à la compétitivité des régions (par ex tourisme)
- **Confédération** : soutient projets-modèles pour un développement territorial durable (MoVo), inclut aussi de nouvelles solutions de mobilité (notamment promouvant les courtes distances, l'activité physique et les rencontres)
- Prix «mobilité douce» :
 - **Prix Flâneur d'Or** : récompense les meilleurs aménagements piétons de Suisse
 - **Prix Vélo Infrastructure** : récompense des infrastructures cyclables d'avenir comme des aménagements et des outils stratégiques exemplaires, qui œuvrent à la promotion de ce moyen de transport

Attentes usagers et démarches participatives

Attentes

- **Bien-être et sentiment de sécurité** : éclairage, réaménagement et convivialité, ...
- **Cheminements** (courts, sans obstacles) et **surfaces de déplacement** (liberté mouvement)
- **Espaces de séjour** : conviviaux, abrités, équipés, ...
- **Orientation et information** : trouver simplement les informations, informations ciblées et respectueuses

Démarches participatives

- Intégrer les usagers à toutes les étapes pour répondre à leurs attentes :
 - **Analyse** : connaissance des usagers, du contexte, des opportunités et des défis
 - **Conception** : équilibre entre utilisation, objectif commercial, fonctionnalité adéquate et faisabilité technique
 - **Validation** : utilité et acceptation de la solution, vérifiées et continuellement renforcées dans le cadre d'une procédure impliquant les usagers
 - Ex. de démarches : demande de retours d'expériences d'usagers, enquête en ligne, groupe de réflexion, «design studio», etc.
- Assurer l'assentiment de la population (crédits de financement souvent via votations) => **démarches participatives**

Conception durable => CRC Jb.B Grand Chasseral

Énergie/CO2 : neutralité climatique d'ici à 2050

- Fonctionnement sans émissions de CO2 ; dans l'idéal, bilan énergétique positif
- Bornes de recharge pour les surfaces de stationnement et de location utilisant des énergies renouvelables

Changement climatique : réduction des émissions et adaptation (influent sur sentiment de sécurité et bien-être, qualité du séjour, attractivité du site)

- Adaptée : question des îlots de chaleur, de la sécheresse, des fortes précipitations et des tempêtes notamment doit être intégrée à la planification des installations et au choix des matériaux

Désimperméabilisation : sol imperméabilisé perd sa fonction écologique naturelle d'habitat, de réservoir d'eau, de filtre et de milieu de décomposition

- Surfaces imperméabilisées en cas de nécessité absolue (minimum fonctionnel, nécessaire à l'exploitation)
- Si imperméabilisée, vérifier si la pose d'un revêtement filtrant est possible (p. ex. utilisation de dalles gazon)
- Les surfaces qui ne doivent pas impérativement être revêtues ne sont pas imperméabilisées

Émissions lumineuses («pollution lumineuse») : excès de lumière artificielle peut perturber la faune et la flore + Hommes

- Réduire l'impact environnemental des émissions lumineuses
- L'éclairage doit être planifié en tenant compte, notamment, des besoins et de l'orientation

Choix des matériaux, économie circulaire, cycle de vie : Garder les produits et matériaux en circulation le plus longtemps possible, ce qui réduit la consommation de matières premières primaires et la quantité des déchets diminue

- Si construction / transformation bâtiments, étudier possibilités de remplacement du béton armé par matériaux alternatifs
- Les matériaux utilisés sont recyclables.
- La réutilisation de matériaux et composants existants prime leur rachat lors de la construction et de la transformation d'une interface de transports.

Biodiversité : disparition compromet l'existence des personnes ainsi que la performance économique de la Suisse

- Surfaces non imperméabilisées végétalisées pour promouvoir la biodiversité => pas planter systématiquement des arbres, aménager les surfaces à moindre frais pour servir d'éléments de mise en réseau pour la faune et la flore en lien avec d'autres espaces verts (urbains) environnants
- Examiner possibilités de végétaliser toutes les toitures plates (p. ex. pour les abris vélos) et év. façades
- Etudier aménagement d'un ombrage végétalisé (pergolas simples de 2 à 2,5 m de haut) ; par ex au-dessus des places de parc. Réflexion est importante, car :
 - n'impacte pas les surfaces au sol déjà rares,
 - réduit les îlots de chaleur qui se forment au-dessus des surfaces imperméabilisées,
 - optimise sensiblement la qualité du séjour en été,
 - améliore la qualité de l'air grâce à la fonction de filtre (microclimat urbain) et
 - sert d'éléments végétalisés de mise en réseau.

3. Exemple de la gare de Bienne



• Renouvellement des gares

interfaces de mobilité, porte d'entrée et centralités

- Florence Schmolli
- Responsable du Département de l'urbanisme de la Ville de Bienne

23.11.2023





• Bahnhöfe und Zentren

- Rollen, die sich ergänzen und verstärken

• Gares et centralités

- Des rôles qui se complètent et se renforcent

02.11.2023

Eine Mobilitätsdrehscheibe

Un pôle de mobilité



18

...und ein Teil der Stadt

...et une partie de la ville



19

Nicht nur eine
Haltestelle

Pas seulement une halte



20

Nicht nur eine
Haltestelle

Pas seulement une halte



21

... sondern ein
lebendiger Ort

... mais un lieu vivant



22

- Réfléchir ensemble à des solutions intégrales et intégrées

[illegible]

- Description du projet et démarche

12

Kontext

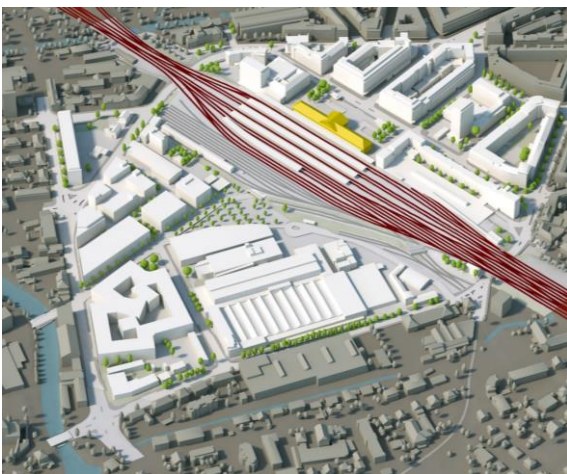
Contexte



28

Ziele

Objectifs



Ein gemeinsam erarbeitetes Nutzungskonzept für das Bieler Bahnhofgebiet bis 2024

- Globale Vision für das Bahnhofgebiet, statt vereinzelte Sanierungsarbeiten
- Bedürfnisse aufeinander abstimmen
- Planungsgrundlage für alle künftigen Projekte

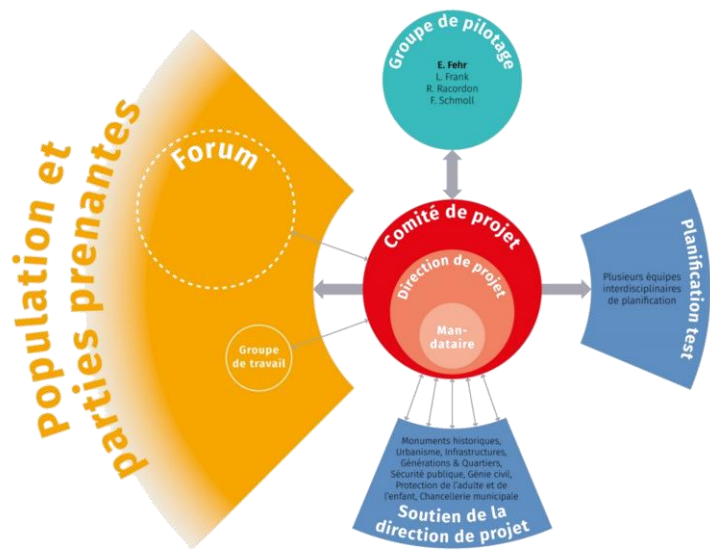
Un concept d'affectation élaboré en commun pour le secteur de la gare de Bienne jusqu'en 2024

- Repenser le secteur Gare dans sa globalité au lieu de mener des transformations isolées
- Coordonner les besoins
- Base de planification pour tous les futurs projets

29

Projektorganisation

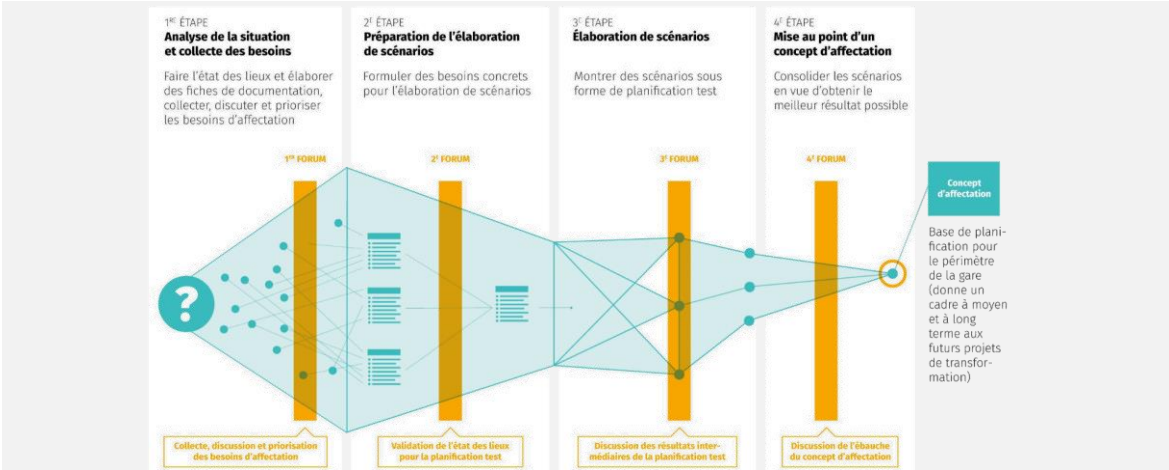
Organisation du projet



30

Projektablauf

Déroulement du projet



31

Einbezug der Bevölkerung

Implication de la population



Testplanung

Planification test



Aufgabestellung

Tâches



36

Perimeter

Périmètre



37

Übergeordnete Ziele



• Objectifs généraux

- Zusammenhängendes Gebiet, Teil der Stadt
 - Zukunftsfähige Mobilitätsdrehscheibe
 - Ankunfts-, Begegnungs- und Aufenthaltsort
 - Strategische Weiterentwicklung
 - Robustheit des Nutzungskonzept
-
- Espace cohérent, partie de la ville
 - Pôle de mobilité porteur d'avenir
 - Lieu d'arrivée, de rencontre et de séjour
 - Développement urbain stratégique
 - Robustesse du concept d'utilisation

38

Interdisziplinarität



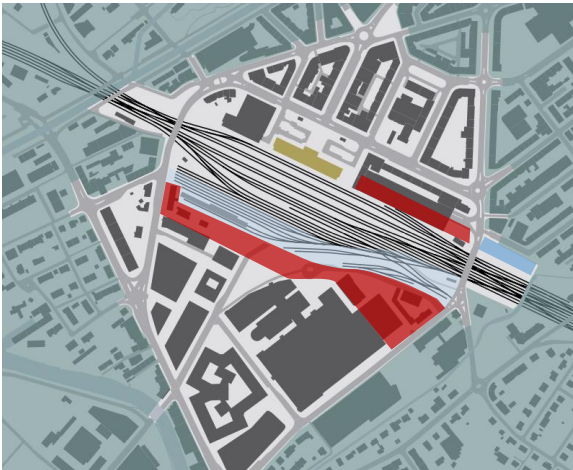
• Interdisziplinarität

Teams, collège d'experts et spécialistes conseils

- Aménagement urbain et planification
- Urbanisme et urbanisme opérationnel
- Mobilité et circulations
- Architecture du paysage
- Soziologie
- Histoire et patrimoine
- Infrastructures et génie civil

39

Raumprogramm



- **Programme d'aménagement**

Städtebau

Urbanisme

40

Raumprogramm



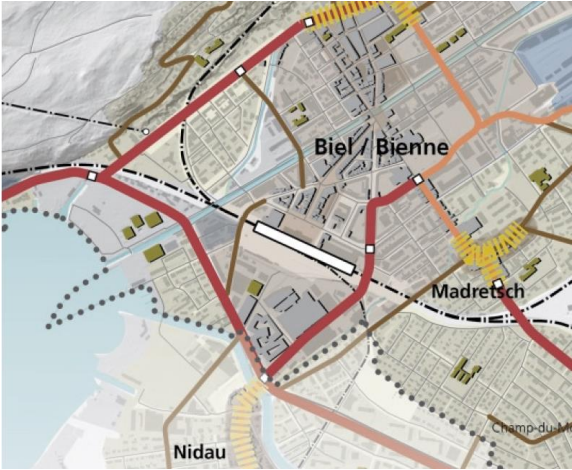
- **Programme d'aménagement**

Mobilität – generell

Mobilité – en général

41

Raumprogramm



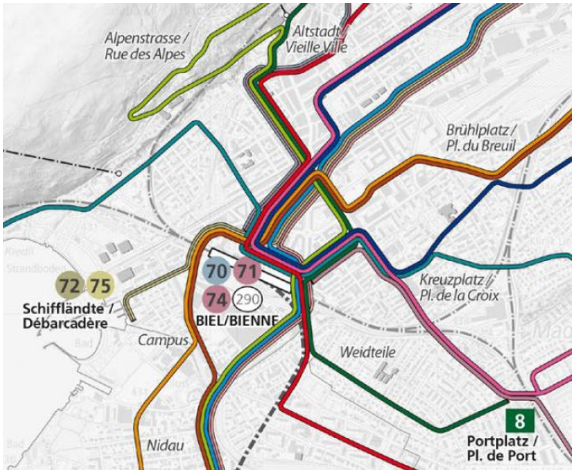
- Programme d'aménagement

Mobilität – motorisierter Individualverkehr

Mobilité – transport individuel motorisé

42

Raumprogramm



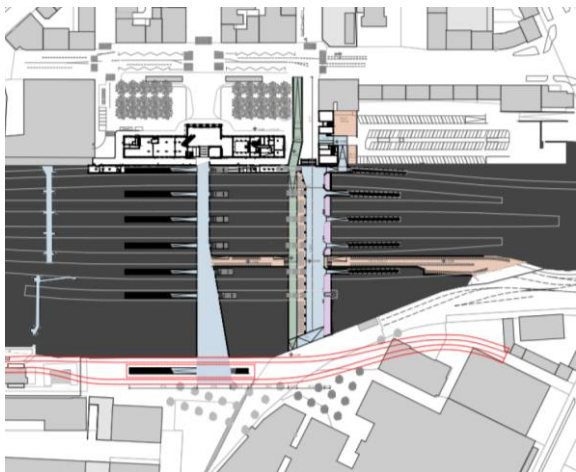
- Programme d'aménagement

Mobilität – Busverkehr

Mobilité – Transport public urbain

43

Raumprogramm



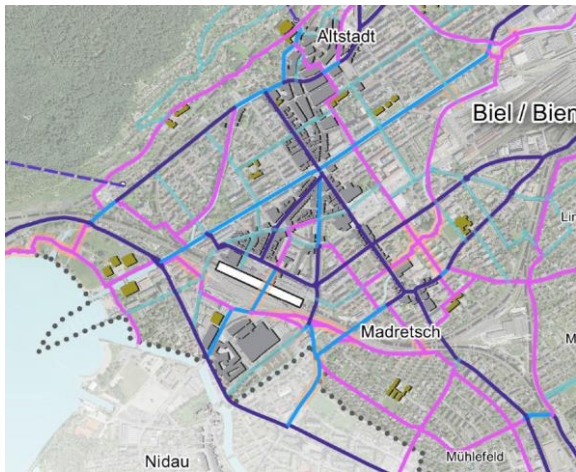
• Programme d'aménagement

Mobilität – Schienenverkehr (SBB, asm)

Mobilité – transport ferroviaire (CFF, asm)

44

Raumprogramm



• Programme d'aménagement

Mobilität – Velo

Mobilité - vélo

45

Raumprogramm



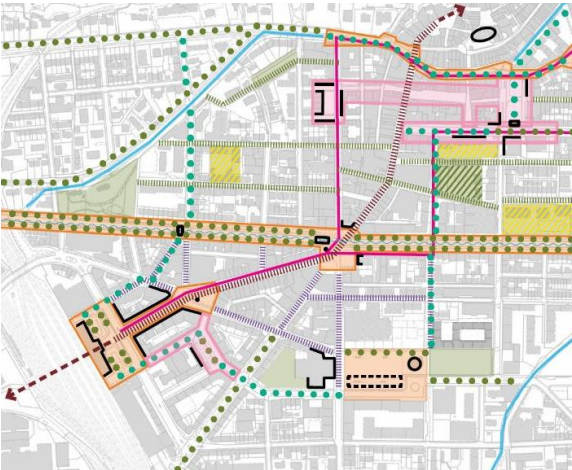
- **Programme d'aménagement**

Mobilität – Fussverkehr

Mobilité – piétons

46

Raumprogramm



- **Programme d'aménagement**

Aussen- und Freiraum – Nutzungen

Espace extérieurs et libres – usages

47

Raumprogramm



• Programme d'aménagement

Aussen- und Freiraum – Stadtklima

Espaces extérieur et libres – climat urbain

48

Überblick Projekt



Vue générale du projet

FR : www.biel-bienne.ch/secteur-gare

DE : www.biel-bienne.ch/bahnhofgebiet

49



4. Volontés et besoins des communes : Apports de Jb.B

- Selon forum 21.09.2023 « Quelles mobilités pour demain » ? – Atelier TP : **Comment favoriser l’attractivité des nœuds de mobilité pour transfert modal ?**
 - Offre parfois peu attractive => **offrir des éléments « en plus »**
- Et réflexions Jb.B

Forum	Jb.B
Services dans les gares (sanitaires, espaces «consignes, shops/café»)	Cohérence des projets et coordinations Cohérence : infrastructure CFF Lhand/environnement gares Lhand ; Environnement durable => CRC Coordinations : Entre les communes / avec les CFF (OACOT ?)
Accès (P+R, parkings vélos plus grands et sécurisés)	Mobilité (sécurité routière / réseaux routiers / liaisons dans l’espace urbain)
Confort / attractivité (espace séjour, équipé, végétation, ...)	TIM (mesures de délestage / places stationnement / valorisation parkings)
Multimodalité (notamment pour le dernier km)	Vélo / Marche (stationnement, accès facilité et attrayant / zone d’attente)
Rendre les interfaces visibles (info et signalétique)	Espaces extérieurs (durabilité, attractivité, mixité ... / Revaloriser les zones de séjour => première porte d’entrée de la Commune)
Sensibiliser les citoyens (changer les comportements)	
Subventions (vélos électriques, abo TP, notamment offres pour jeunes)	
Réduire facilité d’utilisation TIM (enlever places parking gratuites, réduire espace dévolu à la voiture, év. discuter avec entreprises pour avoir voitures pour le personnel ou service de taxi pour des urgences)	
Faciliter l’usage du vélo	



4. Volontés et besoins des communes : Apports de Jb.B

Remarque : Jb.B s’engagera lorsque des projets/processus concerneront plusieurs communes, comme «facilitatrice», en proportionnalité de ses compétences et ressources.
En plus Jb.B est à disposition de chaque commune pour des conseils en bilatéral.

Propositions Jb.B	Oui / non	Quel apport de Jb.B ?
Cohérence des projets et coordinations Cohérence : infrastructure CFF Lhand/environnement gares Lhand ; Environnement durable => CRC Coordinations : Entre les communes / avec les CFF (OACOT ?)		
Mobilité Sécurité routière / réseaux routiers / liaisons dans l’espace urbain		
TIM Mesures de délestage / places de stationnement (P+R, parkings courte durée, ...) / valorisation des parkings Mesures politiques parallèle pour réduire facilité d’utilisation du TIM		
Vélo / Marche Stationnement (parkings plus grands et sécurisés), accès facilité et attrayant Zone d’attente (confort, attractif, équipé)		



4. Volontés et besoins des communes : Apports de Jb.B

Propositions Jb.B	Oui / non	Quel apport de Jb.B ?
Multimodalité (notamment pour le dernier km : on-demand, car sharing, vélo floating)		
Espaces extérieurs Durabilité / attractivité / mixité ... Revaloriser les zones de séjour (attractivité, confort, équipé / év. services dans les gares (sanitaires, espaces «consignes, shops/café») => porte d'entrée		
Mesures politiques parallèles		
Rendre les interfaces visibles (info et signalétique)		
Sensibiliser les citoyens (changer les comportements)		
Subventions (achats vélos électriques, abo TP, notamment offres pour les jeunes)		

52



5. Suites



- Retour aux communes (présentation, tableaux complétés, infos aux autres communes)
- Plan d'action Jb.B (court et moyen terme) à valider par comité
- Réflexions des communes
- Coordination Jb.B/communes

55

