



Gares et interfaces multimodales – Valbirse, Reconvilier, Tavannes

Lundi 6 mai 2024, 17h00

La Couronne, Sonceboz-Sombeval



But de la séance

- Quelles réflexions menées pour un projet d'interfaces multimodales ?
- Quelles démarches / quels outils ?
- Quels apports de Jb.B sur ce projet ?
- Etat des lieux « gare » Tavannes – Valbirse – Reconvilier
- Intérêt d'un projet « commun »
- Proposition/discussion d'une marche à suivre

Interfaces multimodales

RAPPEL

Contexte

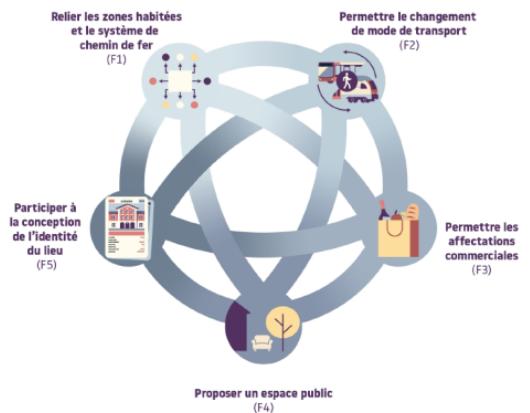
- Transfert modal du TIM nécessaire, vers les TP notamment
- « Innovation » comportementale attendue => changements d'habitude

Comment favoriser l'utilisation des transports publics ?

- Interfaces multimodales / hubs de mobilité : attractivité des nœuds de mobilité pour favoriser leurs utilisations (sécurité, convivialité, accès, ...)

3

Mise en réseau de différentes offres de mobilité et d'autres services



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

➤ Réflexions pour VOS gares



Interface d'un nœud régional

- En fonction de la structure urbaine et du besoin, une à deux traversées permettent d'accéder à la ville et au chemin de fer.
- Le réseau de cheminements doit avant tout permettre une correspondance optimale entre les modes de transport et garantir des déplacements courts pendant cette étape de la chaîne de déplacement.
- Dans la mesure où cela est possible et judicieux, le raccordement aux transports publics est assuré des deux côtés; les aires de stationnement et de garage pour les vélos et le TIM sont situées des deux côtés des installations; les offres de mobilité sont positionnées de manière à réduire les chemins de correspondance pour la majorité des usagers.
- L'offre commerciale est orientée sur les pendulaires et sur les achats ou la restauration «en passant».
- L'offre Park+Ride est adéquate.

5

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 |
|--|--|----------------|--|--|--|---|
| 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 ¹ | 20 m ² par emplacement | Pointe déterminante, taux d'occupation du mode de transport, taux d'utilisation de l'emplacement | 150 à 180 ² |
| 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 auto-partage, 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 ³ |
| 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 ¹ | 2 m ² par personne en attente | En fonction des relations de correspondance, de l'affluence et de la situation locale | |

| Réseaux de cheminements | Description | En tant que zone | En fonction de la structure urbaine ¹ | Selon R RTE 24200 Installations ouvertes au public |
|-------------------------------------|---|------------------|---|--|
| 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 ¹ | 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 ¹ | 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 |

➤ Réflexions pour VOS gares

Réflexions selon forum Mobilité (09.23), Jb.B et séance interfaces multimodales (11.23)

- **Services dans les gares** (sanitaires, espaces «consignes, shops/café»)
- **Accès** (P+R, parkings vélos plus grands et sécurisés)
- **Confort / attractivité** (espace séjour, équipé, végétation, ...)
- **Multimodalité** (notamment pour le dernier km)
- Rendre les interfaces **visibles** (info et signalétique) (matériel communication/sensibilisation)
- **Sensibiliser les citoyens** (changer les comportements) (matériel, communication/sensibilisation)
- **Subventions** (vélos électriques, abo TP, notamment offres pour jeunes) (les réunir)
- **Cohérence** : infrastructure CFF Lhand/environnement gares Lhand ; Environnement durable => CRC
- **Mobilité** (sécurité routière / réseaux routiers / liaisons dans l'espace urbain)
- **TIM** (mesures de délestage / places stationnement / valorisation parkings)
- **Vélo / Marche** (stationnement, accès facilité et attrayant / zone d'attente)
- **Espaces extérieurs** (durabilité, attractivité, mixité ... / Revaloriser les zones de séjour => première porte d'entrée de la Commune)

Réflexions sur lesquelles peut aider Jb.B

7

Démarches participatives

Attentes des usagers

- **Bien-être et sentiment de sécurité**
- **Chemins**
- **Espaces de séjour**
- **Orientement et information**
- ...
- 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.
- **Jb.B peut aider à mener ces démarches participatives, avec préparation en amont selon premières réflexions** (slides précédentes)

Conception durable

Énergie/CO2 : neutralité climatique d'ici à 2050

- Bornes de recharge pour les surfaces de stationnement et de location utilisant des énergies renouvelables

Changement climatique : réduction des émissions et adaptation

- 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 et biodiversité :

- 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
- 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.

Émissions lumineuses («pollution lumineuse») :

- L'éclairage doit être planifié en tenant compte, notamment, des besoins et de l'orientation
- A tenir compte dans le projet global, notamment selon CRC Jb.B

| Instrument | Importance pour le développement d'interfaces de transports (IdT) | Processus | Élaboration/validité |
|--|---|--|---|
| Stratégies et concepts communaux | | 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.). | |
| Pôle de développement régional, concept de développement urbain | 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. | 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. | Élaboration: de 2 à 5 ans Validité: de 10 à 15 ans |
| Concept global de transport/mobilité | | | 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 positionnés avec un caractère obligatoire pour les autorités (carte du plan directeur, fiche de coordination et/ou de mesures). |
| 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 | | | Élaboration par l'autorité avec, en général, intégration des acteurs concernés. La participation publique peut être associée à des processus participatifs. L'exécutif décide de l'instrument. Le cas échéant, le législatif (Parlement, votation populaire ou assemblée communale) doit lui aussi décider ou en prendre connaissance favorable. Élaboration: de 3 à 5 ans Validité: de 10 à 15 ans (l'horizon de planification s'étend souvent sur 20 ans ou plus) |
| | | | PD possibles pour des domaines partiels avec prescriptions similaires aux plans directeurs communaux |
| | | | Identique aux plans directeurs cantonaux Élaboration: de 2 à 3 ans Validité: de 10 à 15 ans |
| | | | 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. |
| | | | 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). Élaboration: 5 ans Validité: de 10 à 15 ans |
| | | | 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. |
| | | | 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). Dans certains cas, la décision de l'exécutif est suffisante. Élaboration: de 2 à 3 ans Validité: de 10 à 15 ans |

| Objet | Base légale | Office compétent |
|--|--|---|
| Subventions d'investissement de la Confédération | | |
| Subventions d'investissement versées pour : - passages souterrains nécessaires (100 %) - installations B+R (cofinancement 50 %) - autres passages souterrains (év. cofinancement) - pas de financement des installations P+R et des arrêts de TP du trafic local | Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) | Office fédéral des transports (OFT) |
| Subventions d'investissement pour les éléments d'interfaces de transport situés dans les agglomérations ou qui ont un effet attesté sur le trafic dans une agglomération et qui ne sont pas financés par le biais du FIF | Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) Directives pour le programme en faveur du trafic d'agglomération (DPTA) | Office fédéral du développement territorial (ARE) |
| Subventions d'investissement du canton de Berne | | |
| Subventions d'investissement pour les installations P+R et B+R | Art. 61 de la loi sur les routes (LR) | Office des ponts et chaussées (OPC) |
| Subventions d'investissement pour les infrastructures de transport communales situées dans les agglomérations, pour autant que la Confédération participe à la mesure | Art. 62 LR | Office des ponts et chaussées (OPC) |
| Subventions pour les plateformes de correspondance des TP | Art. 5 de la loi cantonale sur les transports publics (LCTP) Directives du Conseil-exécutif sur les compétences en matière de financement des investissements dans les transports publics, ch. 7.3 et 7.4 | Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP) |
| Subventions de planification du canton de Berne | | |
| Subventions pour les plans de route régionaux | Art. 64 LR | Office des ponts et chaussées (OPC) |
| Subventions de projets de tiers (conférences régionales des transports/conférences régionales en particulier) dans le domaine des transports publics et de la coordination des transports | Art. 11 LCTP | Office des transports publics et de la coordination des transports (OTP) |
| Subventions de planification accordées aux régions d'aménagement et/ou aux conférences régionales pour autant que le projet concerné présente un intérêt particulier pour le canton | Art. 139 de la loi sur les constructions (LC) Art. 8 de l'ordonnance sur le financement de l'aménagement (OFA) | Office des affaires communales et de l'organisation du territoire (OACOT) |

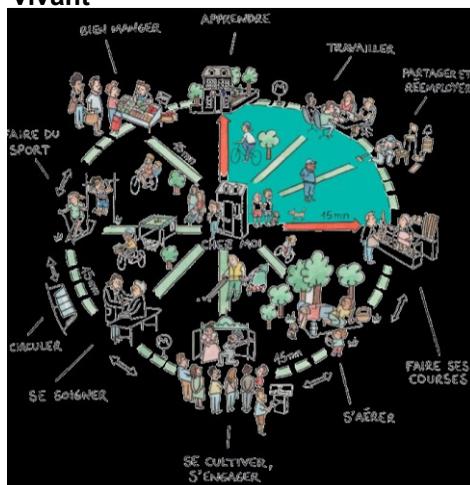
Ex projet gare Bienne

→ Favoriser l'intermodalité et la convivialité des nœuds de mobilité (accès MD, stationnement, convivialité, services, ...)

Objectifs généraux :

- Cohésion / liaisons autour de la gare
- Plaque tournante de la mobilité durable : correspondances entre le train et les TP / vélo, liaisons piétonnes attrayantes, multi- et intermodalité, accessibilité
- Lieu d'arrivée, de rencontre et de séjour : qualité d'utilisation, de séjour et d'accessibilité des espaces libres, différentes offres de séjour, différentes formes d'espaces libres, différents groupes d'utilisateurs, interaction entre utilisations
- Développement stratégique : différents espaces publics accueillants, aménagements utiles en termes de biodiversité, de résilience climatique, de santé et de vie sociale

- Pas seulement une halte mais un lieu vivant





Monter des projets, avec des corps de métiers différents
=> Jb.B peut aider en ce sens

Approche intégrale

Réfléchir ensemble à des solutions intégrales et intégrées

et interdisciplinaire

- Teams, collège d'experts et spécialistes conseils
- Aménagement urbain et planification
- Urbanisme et urbanisme opérationnel
- Mobilité et circulations
- Architecture du paysage
- Sociologie
- Histoire et patrimoine
- Infrastructures et génie civil

Programme d'aménagement

Mobilité Améliorer la sécurité routière, garantir le bon fonctionnement du réseau routier, fonctions de liaison dans l'espace urbain

TIM Délester le trafic du centre-ville et du quartier de la gare, réduire le nombre de places de stationnement au profit d'autres utilisations, meilleure utilisation des parkings existants

TP Concept TP 2035, optimiser les correspondances par une meilleure disposition des arrêts de bus, assurer la stabilité de l'horaire

Vélo Rendre les liaisons plus attrayantes et les compléter, min. 2500 nouvelles places pour vélos, système de gestion des places de stationnement pour encourager le trafic cycliste et une qualité élevée des espaces publics

Marche Rendre les liaisons plus attrayantes et les compléter, revaloriser les zones de séjour pour s'attarder, se restaurer ou se rencontrer

Espace extérieur et de loisirs favoriser la désimperméabilisation, l'infiltration et les plantations
prendre en compte les défis climatiques urbains, favoriser la biodiversité

Etat des lieux - Gares

Valbirse



15

Valbirse



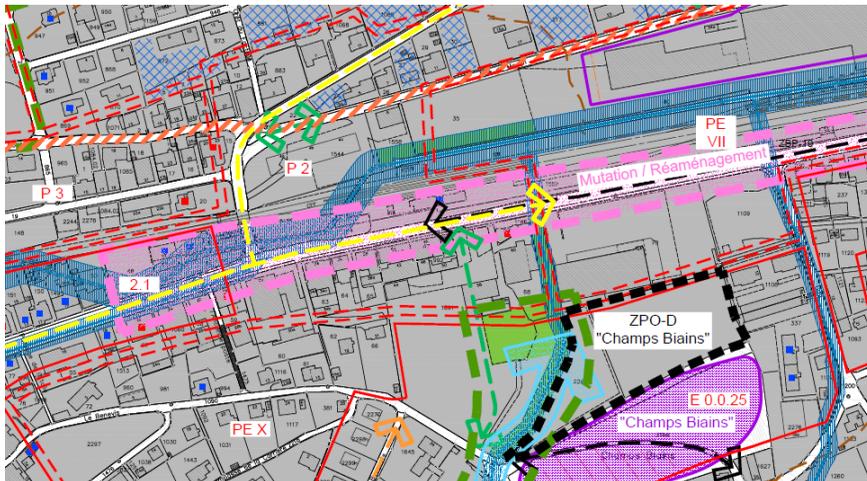
16

Valbirse



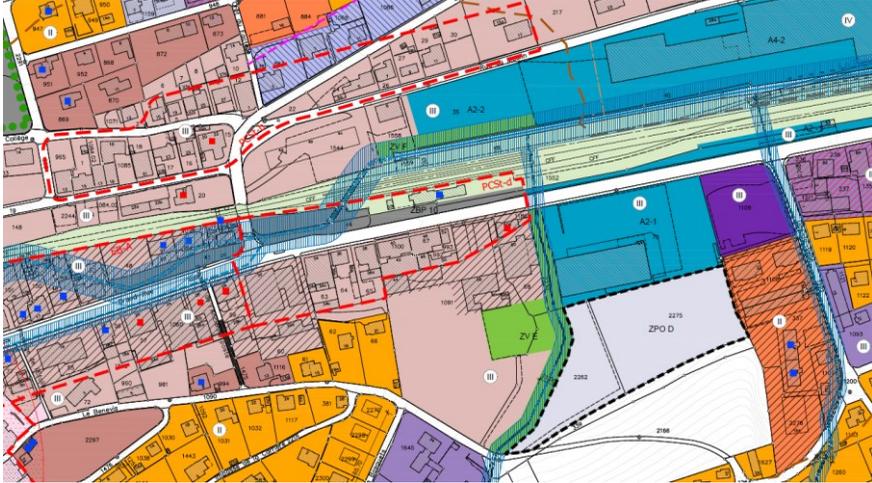
17

Reconvilier

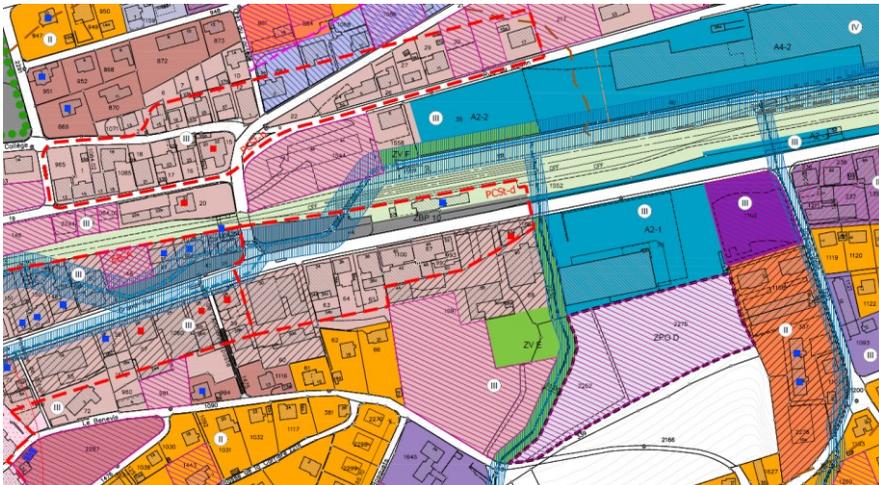


18

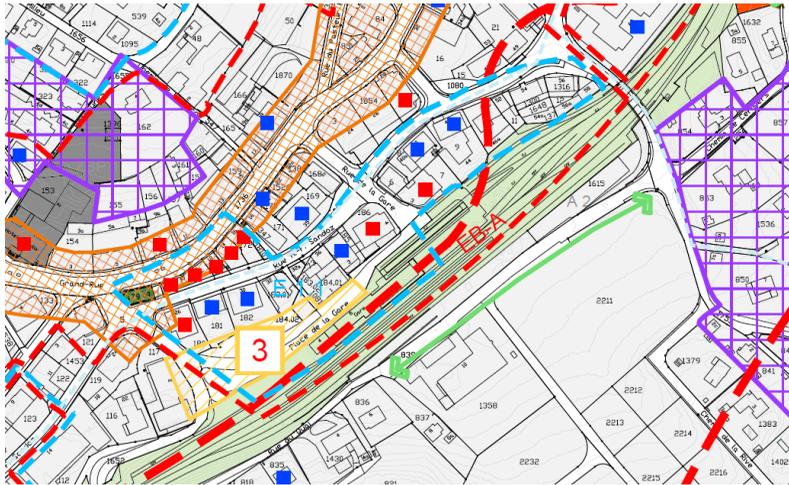
Reconvilier



Reconvilier

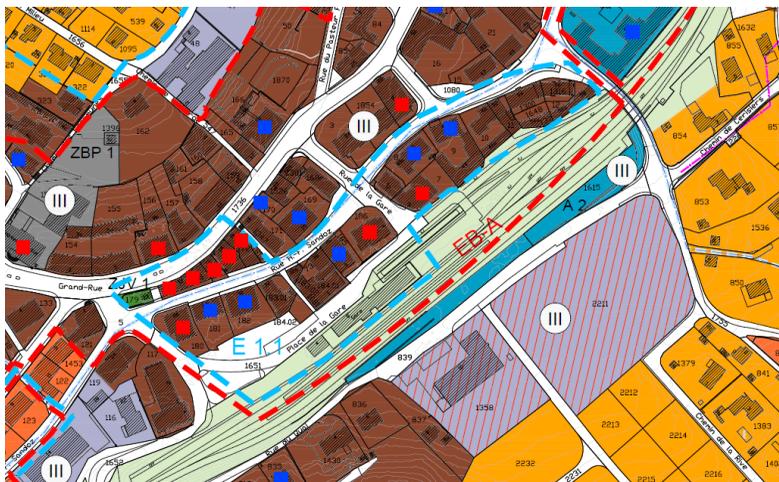


Tavannes



21

Tavannes



22

Tavannes



23

Projet commun

- Économies (mobiliier, plantation, ... ; autres économies d'échelles possibles en se regroupant)
- Partage (réflexions, échanges, contact CFF)
- Projet fédérateur pour les communes : **pierre d'achoppement pour lancer des réflexions globales** (cœur du système mobilités, conception durable, sociabilité, etc.)

24

Marches à suivre

Important : Jb.B est à disposition pour accompagner la démarche (soutien, conseils, expertises, etc..)

1. Les communes (conseils) décident de leur intérêt à penser leur gare comme une interface multimodale et définissent le périmètre d'intervention souhaité – Jb.B peut aider à constituer le dossier pour décision du Conseil
2. Elles définissent une organisation de projet (GT = un conseiller communal, un resp. des services techniques, un pendulaire actif, un aîné, une pers. à mobilité réduite, représentant écoles, ...) et les objectifs à atteindre (cahier des charges) – Jb.B pour cahier des charges et en appui du GT
3. Le GT se réunit une première fois pour =
 - Evaluer les objectifs à atteindre assignés par le conseil
 - En discuter avec les CFF
 - Organiser la démarche participative qui devra apprécier l'offre existante, les lacunes importantes, les améliorations sensibles, ...
4. La démarche participative est organisée avec une communication adéquate sur le projet et l'objectif de la démarche participative;
5. Sur cette base, un programme de réalisation est proposé au CC (projets/priorités/travaux supplémentaires,...)
6. Le conseil présente un programme chiffré de réalisations

25



Discussions

26