



COMMUNE D'EVILARD-MACOLIN

# CONCEPT DE MOBILITÉ 2030



## TABLE DES MATIÈRES

1	Genèse et missions du concept de mobilité	3
2	Cadrage	3
3	Contexte spatial et périmètre	5
4	Situation actuelle	6
	4.1 Comportements	6
	4.2 Territoire et infrastructures de mobilité	7
	4.3 Bilan climatique	8
5	Objectifs	9
6	Axes stratégiques	9
7	Mesures	10
8	Programme d'action	12
9	Annexes	14
	9.1 Comportements de mobilité 2021	14
	9.2 Comptages de trafic 2023	15
	9.3 Cartographie des accidents avec dommages corporels depuis 2011	16
	9.4 Itinéraires de randonnée pédestre	17
	9.5 Emissions de gaz à effet de serre 2020	18
	9.6 Plan d'intentions	19

## GROUPE DE TRAVAIL MOBILITÉ

Guy Bärtschi, vice-maire et président du groupe de travail

Madeleine Deckert, mairesse

Stefan Wyss, directeur de l'école primaire d'Evilard (remplacé à partir 2025 par Quentin Joliat, codirecteur de l'école primaire d'Evilard)

Hanspeter Wägli, représentant de l'OFSPPO (remplacé à partir de 2025 par Mathias Rüedi, représentation de l'OFSPPO)

Nathalie Erard Amgwerd, citoyenne d'Evilard

Bernd Leckebusch, citoyen d'Evilard

Ernst Hügli, citoyen d'Evilard

Beatrice Vogt, citoyenne de Macolin

Emanuel Bakaus, secrétariat du groupe et administrateur des constructions

## MANDATAIRE

GEOGRAFE Sàrl, Macolin

virginie.kauffmann@geografe.ch | 078 703 52 53

## 1 GENÈSE ET MISSIONS DU CONCEPT DE MOBILITÉ

Au printemps 2016, une enquête sur la mobilité menée auprès de la population de la commune d'Evilard-Macolin révélait certaines pistes pour favoriser l'utilisation de modes de transport vertueux dans les déplacements des habitants et des visiteurs. L'extension de l'offre du bus local reliant les deux localités, mise en œuvre fin 2022<sup>1</sup>, en a été une des premières concrétisations.

Pour insérer cette action dans une approche plus globale, prenant en compte la dimension multimodale de la mobilité, un groupe de travail Mobilité a été constitué en 2022. La mission lui a été donnée d'établir un concept de mobilité dont les objectifs devaient être de :

- Limiter les nuisances dues au trafic motorisé tout en développant et promouvant l'usage des transports publics et de la mobilité douce ;
- Positionner la commune en faveur d'une mobilité respectueuse de l'environnement.

Il s'agissait aussi d'intégrer le domaine de la mobilité aux efforts déjà entrepris par la commune en faveur de la transition énergétique, en complément des actions déjà à l'œuvre dans le domaine des bâtiments (chauffage).

Les réflexions menées par le groupe de travail Mobilité durant l'année 2023 ont conduit à l'établissement du présent concept de mobilité. La démarche adoptée s'est voulue pragmatique, orientée en fonction des potentiels du territoire communal.

### **Missions du concept de mobilité**

Le concept de mobilité, dont la portée vise l'horizon 2030, a pour missions de :

- Donner une cohérence aux actions entreprises par les autorités en matière de mobilité ;
- Guider le choix des mesures à prendre et aider à les prioriser.

Il propose une vue d'ensemble présentant une validité à long terme, tout en amenant des propositions plus concrètes à mettre en œuvre à court terme.

## 2 CADRAGE

Plusieurs bases légales et documents de planification cadrent et accompagnent le concept de mobilité communal.

### **Objectif fédéral de neutralité carbone à l'horizon 2050**

À partir de 2050, la Suisse ne devra plus rejeter dans l'atmosphère davantage de gaz à effet de serre que ce que les réservoirs naturels et artificiels sont capables d'absorber (objectif de zéro émission nette). Cet objectif est inscrit dans la loi fédérale sur le climat et l'innovation. Pour y parvenir, la Confédération a fixé l'objectif intermédiaire de réduire d'ici 2030 les émissions de moitié par rapport à 1990.

### **Article constitutionnel bernois sur la protection du climat**

En 2021, le corps électoral bernois a voté en faveur de l'inscription d'un article sur la protection du climat dans la Constitution cantonale (art. 31a). Cet article établit que le canton souhaite atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050.

---

<sup>1</sup> Test d'une année et reconduit fin 2023.

### **Principes de mobilité durable inscrits dans le Plan directeur cantonal 2030**

Le plan directeur du canton de Berne prévoit une stratégie en quatre points pour un système de mobilité durable :

- Eviter le trafic, notamment en coordonnant le développement des transports et l'urbanisation (*Vermeiden*) ;
- Transférer le trafic vers des modes de transport économisant l'espace et respectueux de l'environnement (*Verlagern*) ;
- Gérer le trafic de manière à respecter les zones bâties et l'environnement, notamment en réaménageant l'espace routier des agglomérations et en rendant les infrastructures de transport respectueuses de l'environnement (*Verträglich gestalten*) ;
- Mettre en réseau les moyens de transport (interconnectivité numérique et physique) (*Vernetzen*).

### **Concrétisation des interventions au niveau régional**

La Conception régionale des transports et de l'urbanisation CRTU 2021, qui est l'instrument régional pour l'aménagement du territoire et la planification des transports, identifie les besoins d'intervention suivants :

- Juguler l'augmentation du trafic, en particulier du trafic individuel motorisé ;
- Augmenter les parts des transports publics et de la mobilité douce.

Elle préconise et propose des mesures dans plusieurs domaines, par exemple requalification des centres et espaces publics importants, suppression des points noirs, optimisation et amélioration des transports publics, renforcement de la sécurité et du confort pour les piétons (y compris les personnes à mobilité réduite) et pour les cyclistes (tous les groupes-cibles).

Le Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne vise à faire des transports publics l'instrument principal pour répondre aux enjeux de la mobilité de demain. Il prévoit d'augmenter les cadences et les capacités, d'améliorer les transbordements et de prolonger certaines lignes. Une nouvelle liaison directe entre les Prés-d'Orvin et le funiculaire d'Evilard y figure.

### **Intentions et instruments communaux**

Les lignes directrices définies et adoptées par le Conseil municipal pour la période de législature 2023-26 s'articulent autour de la protection de l'environnement, de l'efficacité énergétique et de la sécurité.

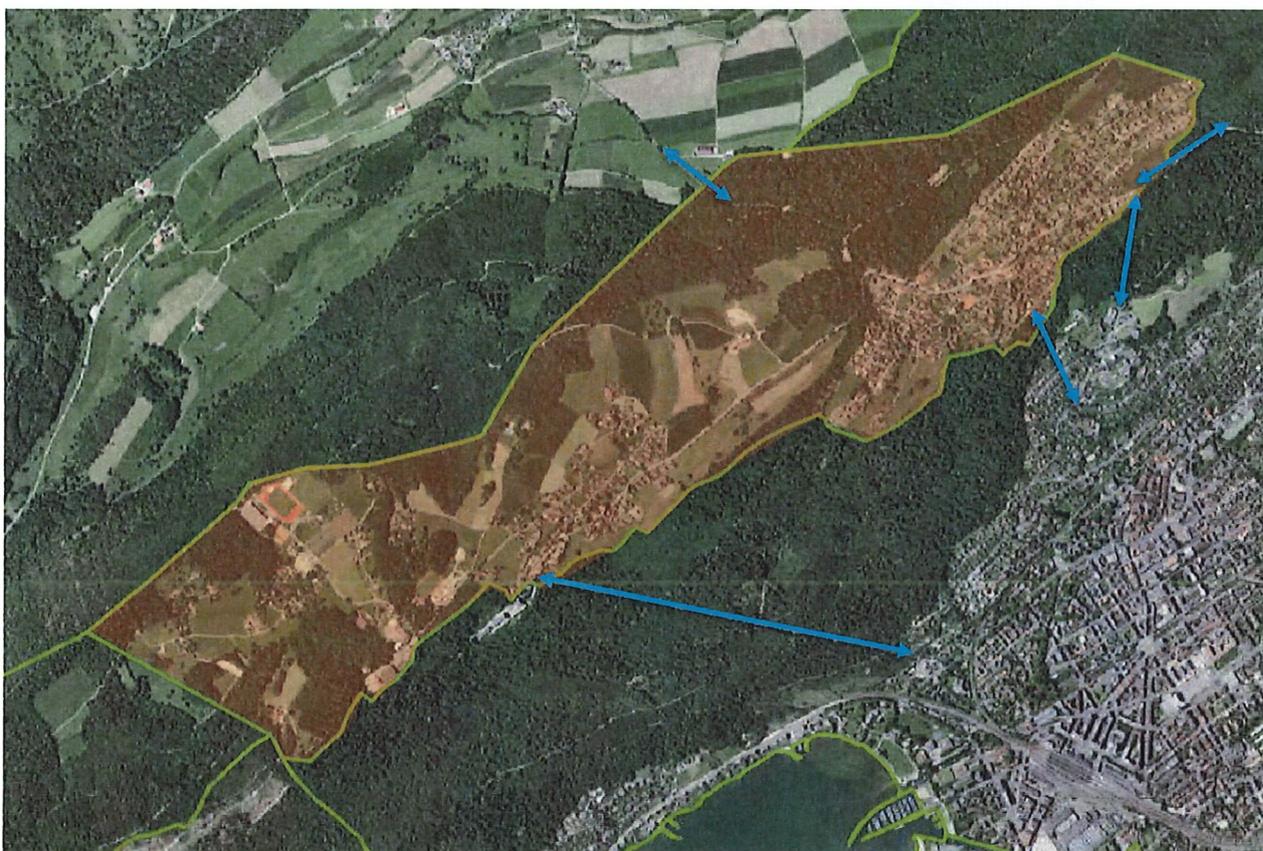
Le plan d'aménagement local, en cours de révision, apporte une vision cohérente du développement territorial en termes d'équipements. Il identifie notamment deux secteurs de développement (« Evilard Nord », « Südweg Macolin ») et plusieurs projets de construction de l'Office fédéral du sport (OFSP) sur six zones. Ce plan définit aussi le réseau de chemins pour piétons et de randonnée pédestre.

Le règlement de parcage offre aux autorités la possibilité de restreindre le droit de parcage sur domaine public pour lutter contre le bruit et la pollution et pour décharger les routes et quartiers du trafic automobile. Hormis ce règlement, il n'existe pas d'instrument définissant les intentions communales en matière de mobilité. Le présent concept de mobilité vient combler ce manque.

### 3 CONTEXTE SPATIAL ET PERIMÈTRE

La commune d'Evilard-Macolin se caractérise par sa forme étirée et sa structure urbaine composée de deux localités villageoises ayant une forte dimension paysagère. Une grande partie du territoire est en effet occupée par la forêt (35%), et la topographie en pente offre de nombreux points de vue sur le plateau et les Alpes. Cette commune bénéficie de la présence de quelques services de proximité (épiceries, boucherie, salon de coiffure, etc.) et de l'OFSPO. Son excellente connexion à la ville de Bienna grâce aux deux funiculaires, à la route cantonale et plusieurs chemins forestiers constitue un autre avantage. Le nombre d'habitants y est en légère augmentation depuis 20 ans.

Le périmètre concerné par le concept de mobilité est celui de la commune d'Evilard-Macolin (ci-dessous en orange), mais les interactions avec les territoires voisins sont aussi prises en compte (flèches bleues).



Périmètre du concept de mobilité et principales interactions avec les communes voisines  
(Fond de plan : géoportail du canton de Berne)

## 4 SITUATION ACTUELLE

L'état de situation de la commune en matière de mobilité est documenté ci-après à l'aide de quelques données-clés. Bien que non exhaustif ni totalement spécifique, ce premier diagnostic présente une double utilité :

- D'une part, savoir d'où l'on part pour pouvoir définir où aller ;
- D'autre part, constituer un point de référence avec lequel comparer les évolutions futures.

Ce premier recueil d'information pourra être complété au fur et à mesure par la commune, selon un dispositif de suivi à définir et à doter des ressources nécessaires.

Le diagnostic porte sur les thèmes suivants :

- Comportements ;
- Territoire et infrastructures de mobilité ;
- Bilan climatique.

### 4.1 Comportements

Les statistiques du microrecensement mobilité et transport, conduit tous les 5 ans par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE), présentent l'avantage d'une méthodologie solide et homogène à l'échelle de la Suisse. Elles permettent notamment de mesurer les évolutions dans le temps et d'établir des comparaisons entre les territoires. A défaut de données spécifiques à la commune (échelle trop petite), les statistiques mises en évidence pour l'agglomération de Bienne fournissent une première référence.

L'analyse des comportements des personnes domiciliées dans l'agglomération biennoise montre que les habitants de la région sont davantage orientés vers les modes de transport respectueux de l'environnement qu'en moyenne suisse. La majeure partie des distances est toutefois parcourue au moyen des transports individuels motorisés (62%). La mobilité douce (marche et vélo) semble peu importante si on considère les distances parcourues (9%), mais constitue 49% du temps passé à se déplacer chaque jour. Les transports publics jouent un rôle secondaire.

A noter encore que les loisirs représentent le motif de déplacement le plus important en termes de distances parcourues (45%), suivis par le travail (27%). (Détails à l'annexe 9.1)

Le taux de motorisation dans la commune, qui est de 497 voitures de tourisme pour 1000 habitants, est plus faible que les moyennes cantonale (525) et nationale (543)<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Données communales :

- Données brutes : 1319 voitures de tourisme, 2654 habitants (état février 2021)
- Sources : métrique climatique du canton de Berne, [www.energjis.apps.be.ch/klimametrik](http://www.energjis.apps.be.ch/klimametrik) (système suisse d'information sur les véhicules à moteur).

Données cantonales et nationales :

- Sources : OFS – Statistique de la population et des ménages (STATPOP) ; OFROU – Parc des véhicules routiers (MFZ)

## 4.2 Territoire et infrastructures de mobilité

### Charges de trafic

Le réseau routier partiellement en cul-de-sac limite l'exposition de la commune au trafic de transit : cette forme d'indépendance territoriale constitue une chance et offre une bonne marge de manœuvre aux autorités. Les activités de l'OFSPPO (manifestations, cours, chantiers, etc.) génèrent toutefois une charge de trafic importante dans la commune.

Un monitoring de la circulation a été réalisé par l'Office cantonal des ponts et chaussées en octobre 2023, à la suite des travaux de réaménagement de la route cantonale au centre de la localité d'Évilard<sup>3</sup>. Les principaux résultats sont les suivants :

- La charge de trafic motorisé s'élève à 4491 véhicules par jour (2066 à la montée, 2425 à la descente).
- La part des poids lourds est de 4%.
- 111 cyclistes traversent le centre du village chaque jour (44 à la montée, 67 à la descente).

En outre, un point de comptage cantonal est installé à l'entrée du village d'Orvin, qui donne une indication sur le trafic circulant entre Orvin et Évilard (1203 véhicules / jour, part de poids lourds de 1.8%).

(Détails à l'annexe 9.2)

La récolte de données complémentaires, en particulier sur le tronçon situé entre Évilard et Macolin permettrait de mieux comprendre quel type et quel volume de trafic circule chaque jour dans la commune. Pour parvenir à mesurer l'évolution du trafic dans le temps, ces comptages devraient être menés régulièrement.

### Stationnement et bornes de recharge

La régulation du stationnement n'est pas uniforme dans le territoire communal. Certaines places situées sur le domaine public sont limitées dans le temps au moyen de zones bleues, et l'utilisation d'autres places n'est pas régulée<sup>4</sup>. Du stationnement sauvage, sur les trottoirs, est observé à différents endroits. Les 10 parkings de l'OFSPPO sont payants 24/7. Les citoyens qui ne disposent pas d'une place de parc ou d'un garage privé et habitant à proximité des deux principaux parkings d'Évilard peuvent prétendre à une carte de parage payante.

L'aire de stationnement située au centre d'Évilard accueillera des bornes de recharge électrique pour les véhicules privés et pour le véhicule Mobility Carsharing.

### Transports publics

La desserte de la commune par deux funiculaires la reliant directement à la ville de Bienne est une chance. La fréquence est globalement très bonne (10' à 15'), mais plus faible en soirée. Les prix sont jugés élevés, voire dissuasifs pour les personnes ne disposant pas d'un abonnement. Les révisions et défaillances techniques exposent régulièrement chaque localité au risque d'un certain isolement.

Un bus local, initialement prévu pour transporter les écoliers, relie les deux localités et dessert plusieurs arrêts, sans couvrir la totalité du territoire communal. La phase-test en cours déterminera si l'augmentation provisoire de l'offre (fréquence de 30' de 6h à 23h) et sa gratuité se répercutent sur la demande. La qualité du service fait l'objet d'optimisations progressives (par ex. amélioration de la simplicité des horaires), mais présente encore un potentiel d'amélioration (respect des horaires pour garantir les correspondances avec les funiculaires, visibilité et équipement des arrêts).

---

<sup>3</sup> Pose de deux caméras qui ont enregistré tous les mouvements des circulations motorisées, cyclistes et piétonnes.

<sup>4</sup> Zones bleues :

- Évilard : parkings vers les courts de tennis et au Chemin de la Baume
- Macolin : places à côté de l'épicerie

Parkings non régulés : Combe et Hohmatt à Macolin

### **Modération de trafic et mobilité douce**

La zone 30 récemment créée dans le centre d'Evilard contribue à la sécurité des piétons et des cyclistes, et s'inscrit dans un projet global devant augmenter l'attractivité du cœur de la localité. La placette accueillant la station du funiculaire de Macolin, qui est une porte d'entrée importante dans la commune, voit se croiser des flux mixtes (pendulaires, randonneurs, VTTistes, voitures et véhicules lourds) et par moment volumineux. Leur sécurité et leur confort ne sont pas totalement garantis.

Des zones 30 ont été créées dans la quasi-totalité des rues résidentielles d'Evilard et de Macolin, ainsi que dans le périmètre des écoles, sécurisant la cohabitation des différents usagers dans l'espace public.

La topographie n'est pas très favorable à la pratique du vélo, mais le recours accru aux vélos à assistance électrique atténue ce point faible. Les possibilités d'embarquement des vélos à bord des transports publics sont limitées. Deux aménagements spécifiques offrent une protection des cyclistes à la montée : la bande cyclable marquée à l'intérieur de la localité de Macolin, ainsi que le trottoir autorisé aux cycles reliant Evilard et Macolin. La largeur de ce trottoir (1.50 m) rend toutefois délicate la cohabitation entre piétons et cyclistes. En outre, l'accès au trottoir à Evilard en direction de Macolin implique un tourner-à-gauche compliqué pour les cyclistes peu expérimentés.

L'offre de stationnement pour les vélos, en particulier à proximité immédiate des points d'intérêt, est de qualité très inégale. Les pumptracks existants dans chaque localité contribuent à l'acquisition de compétences utiles à la mobilité douce.

### **Accidentologie et points dangereux**

La cartographie des accidents ayant causé des dommages corporels déclarés à la police depuis 2011 peut mettre en évidence certains points faibles sur le territoire. Dans la commune, les accidents ont eu lieu majoritairement le long de la route principale, où le volume et les vitesses de circulation sont les plus élevés. (Détails à l'annexe 9.3)

Le nombre de points perçus comme dangereux est faible. Les quelques sources de danger évoquées sont le fait de vitesses de circulation trop élevées, d'un manque de visibilité ou d'un éclairage déficitaire.

### **Loisirs**

Le territoire communal propose de nombreuses offres de loisirs, attirant des visiteurs toute l'année. Les itinéraires de randonnée pédestre forment un réseau dense et bien balisé (voir annexe 9.4). Plusieurs pistes de « Downhill » (VTT de descente) sillonnent les espaces forestiers. La piste officielle est aménagée pour assurer la bonne cohabitation des VTTistes et des randonneurs et les règles de bonne conduite sont rappelées à différents endroits. En hiver, les pistes de ski de fond, itinéraires de raquette et pistes de luge attirent de nombreux amateurs. Les installations sportives de l'OFSPPO (terrains de foot, de golf et de tennis, piste finlandaise, piscines) renforcent encore l'attractivité de la commune pour les pratiques de loisirs.

## **4.3 Bilan climatique**

La « plateforme de données énergétiques et climatiques » du canton documente le bilan de la commune en matière émissions de gaz à effet de serre :

- Sur les 8010 tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub> émises en 2020, 10,3% incombent au secteur des transports.
- Les déplacements individuels y jouent un rôle prépondérant (47%). Le trafic marchandises contribue aux émissions à hauteur de 19% et les transports hors route<sup>5</sup> sont responsables de 34% des émissions.

Un effort considérable doit être fourni pour atteindre l'objectif zéro émission nette en 2050, puisqu'une diminution de 25% des émissions est nécessaire en 10 ans.

(Détails à l'annexe 9.5)

---

<sup>5</sup> Notamment véhicules et machines dans l'industrie, l'agriculture et l'exploitation forestière

## 5 OBJECTIFS

Le concept de mobilité de la commune d'Evilard-Macolin doit contribuer aux objectifs fixés dans les documents de planification supérieure, en particulier les objectifs climatiques fixés dans la Loi fédérale sur le climat et l'innovation et dans la Constitution du canton de Berne.

En termes de mobilité, il vise en particulier les objectifs mesurables suivants :

- Diminuer le trafic individuel motorisé de 10% d'ici à 2030 par rapport à son niveau actuel et ce, malgré les futurs développements urbains de la commune ;
- Réduire les nuisances liées au trafic motorisé dans son ensemble (émissions polluantes, bruit, accidents, etc.) ;
- Augmenter de 10% le recours aux transports publics et à la mobilité douce.

A travers ces objectifs, les effets positifs indirects suivants sont recherchés :

- Maintien d'un haut niveau de qualité de vie (environnement paisible et favorable à l'humain) ;
- Protection des usagers les plus vulnérables (enfants, seniors et personnes à mobilité réduite) ;
- Équité sociale (prise en compte de la diversité et des possibilités de chaque individu).

## 6 AXES STRATÉGIQUES

Les axes stratégiques guident les autorités sur les actions à entreprendre pour atteindre les objectifs fixés. Leur formulation générale leur confère une validité à long terme.

Ils se distinguent des mesures qui, elles, sont géographiquement localisées et / ou renvoient à une action précise à entreprendre.

- Axe 1 - Éviter les déplacements, limiter les trajets effectués en transports individuels motorisés.
- Axe 2 - Consolider les transports publics entre et à l'intérieur des deux localités, assurer leur bonne connexion avec les lignes extérieures au territoire communal, faciliter leur combinaison avec d'autres modes de déplacement.
- Axe 3 - Sécuriser les cheminements et traversées piétonnes (notamment sur le chemin de l'école), encourager les déplacements à vélo.
- Axe 4 - Limiter les vitesses de circulation et gérer le stationnement.
- Axe 5 - Encourager les comportements éco-responsables.

## 7 MESURES

Le plan d'intention donné à l'annexe **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** représente les principales mesures de nature infrastructurelle :

Limitation des vitesses	- Etendre la limitation des vitesses à l'ensemble des zones urbanisées de la commune, route principale comprise (zones 30 km/h et 20 km/h)
Centres de localité	- Poursuivre le réaménagement des centres de localité, notamment au droit de l'arrivée du funiculaire à Macolin.
Carrefours	- Sécuriser les carrefours peu sûrs.
Arrêts de bus	- Améliorer la visibilité et l'équipement des arrêts de bus.
Itinéraires et traversées piétonnes	- Garantir la sécurité des traversées et des cheminements piétons, en particulier ceux fréquentés par des personnes vulnérables (chemin de l'école, promenade de séniors).
Itinéraires cyclables	- Créer un nouvel itinéraire cyclable reliant Bienne à Evilard (en coordination avec le Canton, la Ville et la Bourgeoisie de Bienne, et Pro Vélo), et garantir la sécurité des itinéraires cyclables le long des routes à orientation trafic.
Stationnement vélo	- Renforcer qualitativement et quantitativement l'offre en stationnement vélo aux stations amont (et aval) des funiculaires et aux points d'intérêt.
Véhicules partagés	- Développer l'offre de véhicules partagés.

Les mesures non infrastructurelles complémentaires suivantes doivent impérativement être mises en œuvre pour déclencher et faciliter le changement de comportement :

Gestion du stationnement	Régulation du stationnement sur l'ensemble du domaine public, selon les principes généraux suivants (concept à consolider) : <ul style="list-style-type: none"><li>- Interdiction générale de stationner et marquage de zones bleues pour les places situées sur le domaine public ;</li><li>- Octroi de cartes de parcage (« macarons ») selon des conditions à définir<sup>6</sup> ;</li><li>- Installation d'horodateurs pour les parkings centraux ;</li><li>- Conduite de contrôles réguliers et mise en place d'une politique d'amende systématique des contrevenants ;</li><li>- Fixation de critères réglant le droit à une place de parc pour les employés communaux et les enseignants.</li></ul>
--------------------------	---

---

<sup>6</sup> Conditions actuelles :

- 30.- / mois.
- Seuls les citoyens ne disposant pas d'une place de parc ou d'un garage privé et habitant dans un rayon de 100m des places de stationnement sises au Chemin de la Baume et vers la place de tennis peuvent prétendre à une carte de parcage.

- |  |   |
|--|---|
| Transports publics                     | <ul style="list-style-type: none"><li>- Maintien d'une offre de qualité :<ul style="list-style-type: none"><li>- Nombre suffisant de places assises (au minimum pour le transport des écoliers) ;</li><li>- Fréquences attractives ;</li><li>- Horaires étendus (y c. en soirée et le week-end) ;</li><li>- Correspondances assurées (funiculaires – bus local / urbains / régionaux – trains), notamment bonne articulation avec les lignes 70 et 11 ;</li><li>- Prix attractif.</li></ul></li><li>- Suivi étroit des développements et de la mise en œuvre du Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne.</li></ul> |
| Coordination avec l'OFSP0 <sup>7</sup> | <ul style="list-style-type: none"><li>- Coordination étroite avec l'OFSP0 pour la mise en place de mesures permettant d'atteindre les objectifs fédéraux, cantonaux et communaux.</li><li>- Points d'attention particuliers : futurs projets de construction, gestion du trafic lors des grandes manifestations.</li></ul>  |
| Information et communication           | <ul style="list-style-type: none"><li>- Traitement régulier du thème de la mobilité dans l'Infobulletin ;</li><li>- Création d'une rubrique « mobilité » sur le site de la commune (possibilités d'accès, conseils en matière de mobilité, portraits de citoyens exemplaires, etc.).</li></ul>  |

Un **dispositif de monitoring** devra également être mis en place pour accompagner la mise en œuvre du concept de mobilité. Ce dispositif définira notamment les données à récolter, la fréquence du suivi, sa responsabilité et les ressources à disposition. Il s'agira entre autres de différencier entre le trafic de transit, le trafic de destination et le trafic d'origine, afin de permettre une vérification plus précise et réaliste des objectifs visés.

Les mesures énumérées ci-dessus forment le socle du concept de mobilité et sont indispensables en vue de l'atteinte des objectifs fixés. D'autres mesures sont toutefois possibles pour accompagner et faciliter la transition vers une mobilité durable, évoquées ici à titre d'exemples et de manière non exhaustive :

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| Mobilité individuelle | <ul style="list-style-type: none"><li>- Subventions de billets ou abonnements de transports publics (par exemple cartes journalières pour encourager l'écoresponsabilité dans les déplacements de loisirs)</li><li>- Concours en vue d'encourager les comportements exemplaires ;</li><li>- Pose de radars pédagogiques ;</li><li>- Cours de conduite et de mécanique vélo ;</li><li>- Mise en place de lignes de pédibus / vélobus ;</li><li>- Test de vélos électriques ;</li><li>- Etc.</li></ul> |
| Services de proximité | <ul style="list-style-type: none"><li>- Soutien aux activités permettant de limiter les trajets effectués (commerces d'alimentation, crèches, poste, etc.)</li></ul>   |

---

<sup>7</sup> Selon la loi fédérale sur le climat et l'innovation (art 10 al. 2), l'administration fédérale centrale joue un rôle de modèle et doit avoir au minimum atteint l'objectif de zéro émission net en 2040 déjà (émissions directes, indirectes, et générées en amont et en aval par des tiers).

- Critères de durabilité - Définition et prise en compte de critères de durabilité dans l'acquisition de véhicules d'entretien ou dans les marchés publics

## 8 PROGRAMME D'ACTION

Pour rester agile et évolutif, le concept de mobilité ne définit le programme d'action que pour les premières années de sa mise en œuvre.

- 2024
- Echange avec la population : présentation du concept de mobilité ;
  - Consolidation du concept de stationnement (étude complémentaire) ;
  - Poursuite des séances du groupe de travail Mobilité (missions : définition du dispositif de monitoring, précision des actions de communication, suivi de l'étude visant à consolider le régime de stationnement, définition des mesures d'encouragement à déployer en parallèle du régime de stationnement, suivi de la mise en œuvre du concept de mobilité) ;
  - Marquage et signalisation verticale des arrêts de bus ;
  - Réouverture du parking central à Evilard, avec mise à disposition de bornes de recharge pour les véhicules électriques et place dépose-minute « kangourou » pour l'école ;
  - Sécurisation des carrefours Crêt-Bourdons et Crêt-Ages (marquages au sol) ;
  - Poursuite de la coordination avec l'OFSPD en vue de renforcer les mesures prises.
- 2025
- Extension de la limitation des vitesses (zone 30 km/h) à l'ensemble des zones urbanisées de Macolin ;
  - Introduction du nouveau régime de stationnement ;
  - Mesures d'incitation et d'encouragement – à définir (journée d'action, événement, concours) ;
  - Marquages au sol sur le chemin de l'école ;
  - Mise en œuvre du monitoring.
- 2026
- Modification du tracé de la ligne du bus local (suppression de l'arrêt « Evilard – école » et création d'un nouveau rebroussement au bas du village) : annonce et échange avec la population ;
  - Etablissement du concept de mobilité en lien avec les secteurs de développement (dans le cadre du Plan de quartier) ;
  - Enquête auprès des visiteurs (« qu'est-ce qui vous inciterait à ne pas venir en voiture ? »).
- ≥ 2027
- Nouvel arrêt de bus bas du village, Evilard ;
  - Examen de l'emplacement de la traversée piétonne à la Lisière ;
  - Amélioration du stationnement vélo en lien avec la station amont du funiculaire d'Evilard (aire Leuthard) – mesure PA4<sup>8</sup> ;
  - Requalification du « centre » de Macolin (zone de la station amont du funiculaire) – mesure PA5<sup>9</sup> ;
  - Nouvel itinéraire cyclable Bienne-Evilard ;
  - Extension de la limitation des vitesses (zone 30 km/h) à l'ensemble des zones urbanisées de la localité d'Evilard, route cantonale comprise.

>> Travail de communication continu >>

<sup>8</sup> Réalisation 2025-2028

<sup>9</sup> Réalisation 2028-2032

Approuvé par le Conseil municipal le 17.09.2024

**CONSEIL MUNICIPAL D'EVILARD**

La présidente:  Le secrétaire: 

## 9 ANNEXES

### 9.1 Comportements de mobilité, 2021 (source : Microrecensement mobilité et transport OFS, ARE)

Le tableau suivant montre comment se déplacent les personnes domiciliées dans l'agglomération de Bienne, tous motifs confondus<sup>10</sup>, en 2021 :

	Mobilité douce (MD)	Transports individuels motorisés (TIM)	Transports publics (TP)
Distance	9% (marche 5%, vélo 4%)	62%	29%
Durée	49%	37%	13%
Nbre d'étapes	55%	31%	13%
<i>Par rapport à la moyenne CH</i>	+	-	+

Motifs de déplacement (part aux distances journalières par personne) :

Motifs	%
Travail	27
Formation, école	3
Achats	13
Loisirs	45
Activité professionnelle et voyage de service	5
Services et accompagnement	4
Autres	3

Les résultats définis selon le principe territorial<sup>11</sup> n'étaient pas encore disponibles au moment de l'établissement du concept de mobilité.

Résultats établis sur la base d'un échantillon de 708 personnes.

<sup>10</sup> Travail, formation/école, achats, loisirs, activités professionnelles, services et accompagnement.

<sup>11</sup> Considère les comportements de mobilité de l'ensemble des personnes fréquentant un territoire (habitants, pendulaires, visiteurs, etc.).

## 9.2 Comptages de trafic, 2023 (source : Canton de Berne, Tiefbauamt)

### 9.2.1 Centre du village d'Evilard

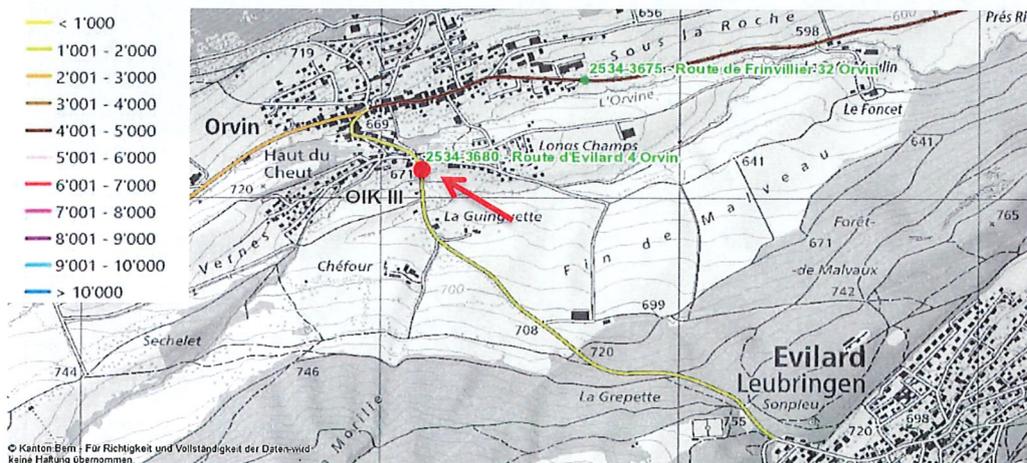
- La charge de trafic moyenne journalière (tous véhicules confondus<sup>12</sup>) s'élève respectivement à 2110 sur la voie montante et à 2492 sur la voie descendante.
- La part journalière des vélos est de respectivement de 44 à la montée et 67 à la descendante. Celle des poids lourds est de 96 respectivement 100.
- Le nombre de véhicules motorisés empruntant journalièrement le trottoir lors de croisement s'élève respectivement à 4.15 à la montée et 6.45 à la descendante représentant un taux de 0.2% respectivement 0.1% de la circulation journalière.
- Le nombre de vélos empruntant journalièrement le trottoir lors de croisement s'élève respectivement à 6.85 à la montée et 3.00 à la descendante représentant un taux de 14.7% respectivement 4.5% du trafic cycliste journalier.



Vues des caméras installées, comptages effectués du 23 au 29.10.2023 par le bureau SwissTraffic

### 9.2.2 Entrée du village d'Orvin

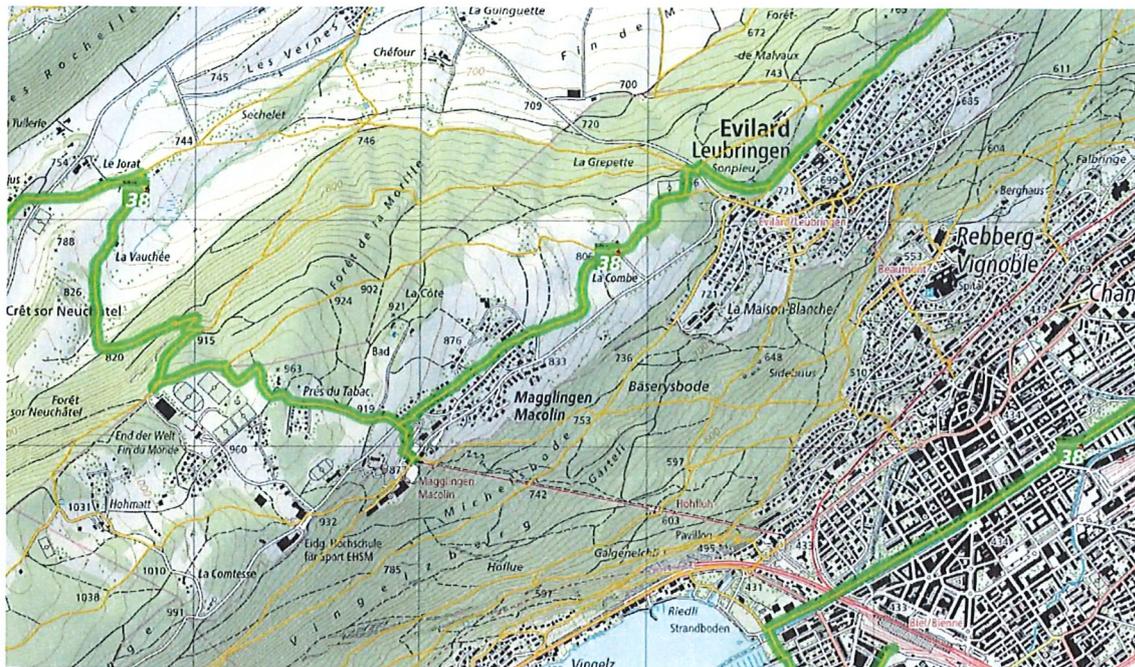
- Trafic journalier moyen (TJM) : 1203
- Part de poids lourds : 1.8%



<sup>12</sup> Voitures, poids lourds, deux-roues motorisés et vélos

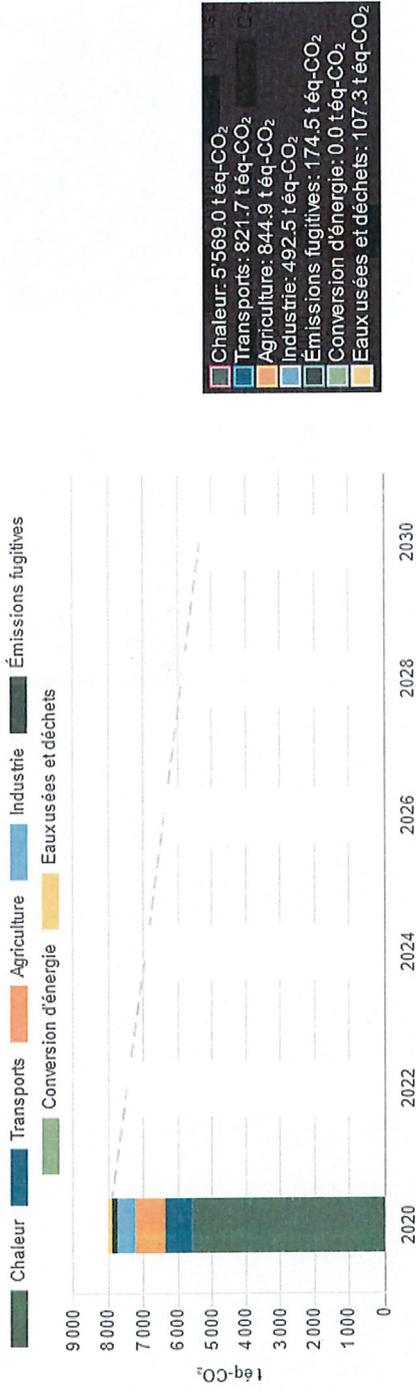


#### 9.4 Itinéraires de randonnée pédestre (source : SuisseMobile)

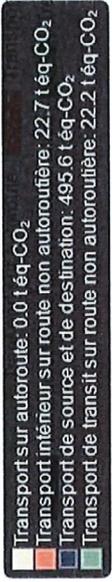


### 9.5 Emissions de gaz à effet de serre 2020 en tonnes d'équivalents CO2

(Source : Plate-forme de données énergétiques et climatiques du canton de Berne. NB : données mobilité collectées avant la pandémie)



L'illustration montre l'évolution des émissions par rapport à la trajectoire de réduction nécessaire pour atteindre l'objectif de zéro émission nette en 2050. A l'horizon 2030, cela représente une diminution des émissions d'environ 33% par rapport à leur niveau 2020.



### 9.6 Plan d'intentions

- Funiculaire (liaison structurante)
- ⋯ Bus régional / local
- Arrêt bus, station funiculaire
- Modération du trafic étendue (limitation des vitesses, Z30)
- Espace public structurant (mixité de flux et de fonctions)
- Stationnement public communal (>10 places) / OFSPO
- Chemin piétonnier à créer / sensible (usagers vulnérables)
- Traversées piétonnes importantes
- Itinéraire vélo à créer / sensible (montée)
- Carrefours délicats
- B+R / stationnement vélo important
- P+R
- Véhicule partagé électrique

