

Biel, 01.04.2026

Réponses aux questions posées par courrier électronique à la suite de la rencontre entre le collectif «Centre-ville en Colère » et la Ville de Bienne

Nous vous remercions pour les questions que vous nous avez posées à la suite de notre échange constructif du 10 mars 2026.

Avant de répondre à vos questions, nous tenons à souligner qu'il n'est pas possible de répondre à toutes les questions de manière exhaustive et définitive. D'une part, parce que des projets et des évaluations sur les thèmes abordés sont encore en cours et d'autre part, parce que nous sommes dans l'incapacité de démontrer ce qui relève de l'interprétation dans certains propos. Nous pensons que c'est tout à fait normal d'avoir des opinions différentes et que cela fait partie du débat démocratique. Il s'agit ici de prendre en considération les besoins de tous les habitants et de les pondérer et prioriser en faveur du plus grand nombre et des plus vulnérables. La politique qui en résulte est un compromis entre les différents groupes d'intérêt, la protection particulière des minorités et l'expression des rapports majoritaires au sein du Conseil municipal et du Parlement. La politique ne parviendra jamais à satisfaire tout le monde.

Un point commun nous rassemble : le bien-être de notre ville nous tient tous à cœur. Votre engagement pour le bien commun est important. C'est pourquoi nous apprécions le dialogue sur un pied d'égalité, l'échange constructif d'idées et la pondération des nombreux intérêts. Mais nous voulons également rappeler que, dans le cadre du dialogue, nous veillons à un traitement équitable et respectueux les uns envers les autres. Ensemble, nous veillons à ce que cette culture de dialogue suisse et démocratique soit préservée. C'est pourquoi nous demandons une discussion fondée sur le contenu, qui respecte les règles de la bonne foi et qui s'appuie sur des faits mesurables.

Nous répondons à vos questions comme suit :

- 1. Comme vous vous en doutez, la principale question concerne le blocage de la circulation autour de la gare. Vous nous avez dit qu'il n'y a aucun moyen de revenir là-dessus étant donné que la priorité est donnée au bus et notamment à la nouvelle ligne pour les Champs-de-Boujean. Y a-t-il un document officiel qui explique ceci et que nous pourrions publier ou mettre en lien ? Ou voulez-vous nous donner une réponse à publier ? Songez-vous à fournir des autorisations de circulations aux commerçants, artisans et livreurs comme pour les taxis ?**

La mesure de gestion du trafic dans le secteur de la gare est une mesure de circulation qui a déjà été pensée et identifiée, il y a près de 10 ans. Un document interne sur la stratégie de gestion

des flux du trafic individuel motorisé (Lenkungsstrategie, Transitec, 2017), identifiait clairement le problème du trafic de transit par la gare : le trafic cherchait à éviter l'axe rue du Débarcadère-rue d'Aarberg-route de Berne aux heures de pointes en transitant par la gare. Le trafic était donc plus du trafic d'évitement (Schleichverkehr) que du trafic qui profite aux commerces du centre-ville.

Pour les commerces autour de la gare, il y a toujours des possibilités d'accès et de stationnement ciblées, soit dans le parking souterrain de la rue d'Aarberg ou dans celui de la gare.

L'accessibilité est garantie de part et d'autre de la gare, selon le « principe d'accessibilité par poche », expliqué et thématiqué dans [la Stratégie globale de mobilité 2018–2040 de la Ville de Bienne](#). Il n'est plus possible de circuler partout avec la voiture dans la ville, car il faut également prioriser les autres modes de déplacement, notamment les bus, mais une accessibilité reste toujours garantie.

Les mesures en matière de circulation ont pour but de désengorger la gare, d'accroître la sécurité des piétons et d'améliorer la ponctualité des transports en commun (bus). Une analyse de l'impact de ces mesures est en cours. Toutefois, il faudra un certain temps pour recueillir des données représentatives.

Nous rappelons que pour chaque projet de développement urbain et/ou de circulation, il y a différents processus participatifs : ateliers, consultation des comités des guildes de quartier, des associations locales, etc. Cette manière de procéder, qui est aussi très similaire dans les autres grandes villes suisses, a fait ses preuves depuis de nombreuses années et assure une diffusion transparente de l'information tout en permettant à toutes les parties prenantes de communiquer de manière efficace. Pour les projets de grande envergure tels que le réaménagement du quai du Bas, celui de la place de la Croix, du secteur de la Gare, ou de l'axe routier « route de Berne – rue d'Aarberg – rue du Débarcadère », la population est régulièrement appelée à s'impliquer très tôt dans la planification. Ceci a lieu à travers des ateliers publics ouverts à tous. Ces gros projets sont planifiés dans le cadre de programmes plus larges (par ex. programmes d'agglomération) et sont élaborés en concertation avec un large panel d'acteurs, parfois même régionaux.

La fermeture de la circulation aux véhicules dans le secteur de la gare a fait l'objet de mesures de circulation, qui pouvaient être sujettes à recours. Ces mesures ont été mises en œuvre après avoir épuisé toutes les voies de recours prévues jusqu'au Tribunal administratif cantonal — devant lequel la ville de Bienne a obtenu gain de cause.

Comme vous l'avez bien résumé, la rue d'Aarberg a également été fermée en prévision de l'instauration d'une ligne de bus rapide reliant la gare à Boujean. Vous trouverez plus d'informations à ce sujet sous le lien suivant : [Accéder facilement aux Champs-de-Boujean – Ville de Bienne](#). Le moment venu, il y aura des communications publiques plus concrètes sur ce projet.

Nous sommes conscients de la situation des commerçants locaux et nous étudions un catalogue de mesures concrètes (étude sur la manière dont l'accès motorisé par la rue de la Gare pourrait être possible pour les commerçants). La ville est également en contact régulier avec différentes associations de commerçants locaux.

2. Les prix des parkings interpellent aussi, pouvez-vous les justifier, surtout qu'il devrait y avoir une marge de manœuvre vu les personnes impliquées dans le conseil d'administration de cette société privé...

Deux sociétés distinctes s'occupent de la gestion et exploitation des parkings municipaux : Parking AG, en charge de la négociation des contrats concernant l'exploitation des parkings et l'APCOA, une société internationale dont la filiale suisse est basée à Genève qui les exploite. La Ville n'a aucun lien avec le Conseil d'administration de l'APCOA. Les prix fixés doivent tenir compte de plusieurs facteurs, tels le coût de construction et d'entretien de tels ouvrages.

Lorsque nous regardons la tarification à Bienne du stationnement, celle-ci ne nous semble pas, en comparaison avec d'autres grandes villes, particulièrement défavorable :

Tarifs des places de stationnement publiques situées sur rue :

- Pour les 1'620 places publiques payantes sur rue en «zone blanche», liée à un horodateur, il existe 3 classes tarifaires : 1.70/h, 2.20/h, 3.40/h.

--> à Berne le tarif est par exemple de 3.0/h

Tarifs des places de stationnement des parkings concentrés Esplanade, Vieille Ville et Gare :

- La structure tarifaire pour les 3 parkings publics en ouvrage est la suivante : 1.30 pour 30min, 2.60 pour 60min, 3.90 pour 90min, 5.20 pour 120min, puis 2.50 pour chaque heure supplémentaire, maximum journalier 29.70

--> à Berne la structure est par exemple de 4.40 pour 60 min entre 8h-22h, 3.20 entre 22h-24h, 2.80 entre 00h-6h et 3.20 entre 6h-8h à Neuchâtel

- À Bienne le stationnement sur rue est en moyenne moins cher que dans d'autres villes. La carte journalière qui permet de stationner pendant 24h en zone bleu et qui profite par exemple aux personnes pendulaires ou aux visiteurs coûte actuellement CHF 7.- ce qui est plus de la moitié moins cher qu'à Berne (CHF 16.-) par exemple.

3. Suppression des places de parcs dans les zones résidentielles... Nous avons cru comprendre que le fait de les diminuer, apportait plus de sécurité notamment pour les enfants, mais comme l'a dit M. Luder, dans son quartier il doit tourner 3 fois plus longtemps pour en trouver une, donc logiquement 3 fois plus de risques. D'autre part il est tout à fait clair que s'il y a plus de voitures par ménage, le fait de croire que les gens vont se séparer de leur seconde voiture est une utopie. Merci de bien vouloir donner une réponse claire qu'on pourra ensuite relayer.

Tout d'abord, il est nécessaire de rappeler que la Ville de Bienne, comme toutes les villes d'ailleurs, n'est pas tenue d'offrir du stationnement public le long de ses rues pour des usages privés. Cette pratique a débuté avec le développement de la voiture privée, lorsqu'il y avait encore peu de voitures et beaucoup d'espace public à disposition non utilisé. Puis, cela est devenu comme une pratique de fait et un « droit acquis ». Toutefois, la Ville de Bienne n'est aucunement obligée de fournir une telle offre, elle le fait là où cela est possible.

En parallèle, depuis plusieurs années avec les nouvelles lois en vigueur (Ordonnance sur les constructions du canton de Berne), la pratique a évolué, les places de stationnement sont réglementées pour les constructions. De ce fait, la Ville de Bienne applique l'ordonnance et pour tous les nouveaux projets de constructions leurs propres besoins en stationnement est directement planifié sur domaine privé dans la parcelle du projet. Chaque nouveau lotissement couvre ainsi les besoins en stationnement des habitants, ceux-ci n'ont d'ailleurs pas le droit à avoir une carte de stationnement pour stationner leur véhicule sur domaine public et doivent ainsi fournir une attestation de l'agence immobilière indiquant qu'il n'est pas possible de louer une place de stationnement privée ([Carte de stationnement pour riverains – Ville de Bienne](#)).

L'enjeu qui se pose actuellement pour la Ville de Bienne et beaucoup d'autres villes, est lié à un enjeu d'espace à disposition *versus* la multiplication des usages et des normes. Depuis plusieurs années, le nombre d'habitants augmente, le nombre de voitures augmente également ainsi que la taille des véhicules: désormais la place vient à manquer. Des pesées d'intérêts doivent être effectuées pour permettre que l'ensemble des besoins de la majorité de la population et des contraintes urbanistiques puissent être respectées: la ville doit en priorité garantir la sécurité des plus vulnérables tels les enfants sur le chemin de l'école, des cyclistes, garantir les conditions pour les transports publics une vitesse commerciale constante, la circulation des feux bleus, des arrêts de bus conformes pour les personnes à mobilité réduite (donc avec des rampes plus longues, ce qui demande de la place supplémentaire), le besoin de stationnement pour les artisans, transports de marchandises, habitants, pendulaires, visiteurs.

A cela s'ajoutent aussi les enjeux d'adaptation au changement climatique tels le besoin d'arborisation et désimperméabilisation des sols, afin de permettre un meilleur écoulement des eaux, la lutte contre les îlots de chaleur, la lutte contre le bruit et les pollutions aux microparticules. Il n'est donc pas possible dans l'espace actuellement à disposition d'offrir pour chaque besoin et usager un espace privilégié: un certain arbitrage doit à nouveau être effectué.

En ce qui concerne le trafic de recherche, à savoir qu'une personne « tourne » plusieurs fois dans son quartier pour chercher une place de stationnement, cela n'est bien entendu pas l'effet recherché par les planificateurs et ingénieurs du trafic. Actuellement, les études que nous avons effectuées sur le terrain en lien avec le taux d'occupation des places de stationnement sur rue, montrent qu'en moyenne, tous quartiers confondus, il y a un taux de places libres compris entre 10 et 20%. Malgré les places supprimées, il y a toujours suffisamment de places à disposition. Il se peut toutefois que dans certains cas, notamment en soirée vers 18h à l'heure de pointe, le stationnement soit saturé. Toutefois, il existe aussi la possibilité de choisir d'autres transports ou de louer une place privée.

Finalement, lorsque l'on regarde l'ensemble du stationnement, la Ville de Bienne a effectivement supprimé des places, mais en parallèle un très grand nombre de places privées ont été réalisées. La tendance, à terme, est de localiser les besoins en stationnement plutôt sur terrain privé que public. Les politiques de stationnement visent à réduire le trafic de transit et de recherche de place, pas à l'augmenter. Elles encouragent le stationnement dans les parkings souterrains existants. Rappelons également que les suppressions de places de parc représentent une diminution marginale du nombre total de places offertes : Il existe sur le territoire biennois près de 9000 places de stationnement publiques en zone bleue, blanche ou jaune, ainsi que dans les grands parkings. L'objectif de la Ville est et d'organiser le stationnement, afin d'augmenter la qualité de vie dans les quartiers.

Nous vous invitons ici à consulter la réponse du Conseil Municipal à la Pétition du 17 septembre 2025 « Stoppez la réduction excessive de places de stationnement à Bienne » : [Réponse pétition Stop réduction places parc.pdf](#), qui aborde également ces questions.

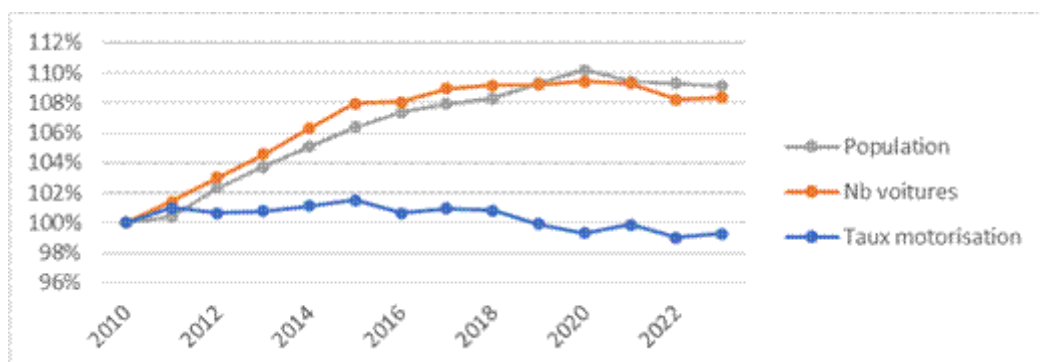
Plus de voitures par ménage ?

En ce qui concerne l'assertion qu'il y a plus de voitures par ménage, voici les statistiques en notre possession:

La Ville de Bienne compte 55'070 habitantes et habitants en 2023 (OFS). Cela représente 27'347 ménages au 31 décembre 2022 ménages (OFS).

En 2023, ce sont 21'178 voitures de tourisme qui étaient immatriculées avec un domicile en Ville de Bienne. Cela représente 385 voitures pour 1'000 habitants. Cette même année, le taux était de 540 voitures pour 1'000 habitants en moyenne suisse et de 524 en moyenne dans le canton de Berne.

En observant l'évolution de la population et du nombre de voitures immatriculées, on constate un léger recul du taux de motorisation depuis 2015. Ceci est principalement dû au fait que la nouvelle génération possède moins de voiture (et moins le permis de conduire) que les générations d'avant.



Evolution de la population résidente, du nombre de voitures et du taux de motorisation

Le taux de motorisation en Ville de Bienne est largement en dessous de la moyenne suisse ou du canton de Berne. Il est comparable à celui de la ville de Berne (381) et en dessous d'autres villes de taille moyenne comme Lucerne (401), St-Gall (451) ou Winterthur (400).

4. Que répondre aux personnes à mobilité réduite ou les personnes plus âgées qui ne sont pas en mesure de marcher des centaines de mètres pour se rendre, par exemple chez leur médecin au centre et qui ont à ce jour des places de parc à deux pas

La question des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées est parfaitement légitime, et justement, les politiques de mobilité ne les oublient pas. Ils font partie du groupe des personnes vulnérables, auquel nous sommes particulièrement sensibles. Contrairement à une idée répandue, la suppression de places de stationnement ne vise pas à compliquer leur quotidien, mais à mieux prioriser l'espace public pour celles et ceux qui en ont réellement besoin.

Concrètement :

- Les places réservées aux personnes à mobilité réduite ne sont pas supprimées, et sont même maintenues ou renforcées à proximité des services essentiels.
- Des dérogations (macarons, accès spécifiques) permettent aux personnes concernées de se stationner plus facilement que le reste de la population.
- L'objectif est aussi d'éviter que ces places soient occupées par du trafic de passage ou du stationnement de longue durée par des personnes non vulnérables.

Enfin, il ne faut pas oublier que beaucoup de personnes âgées ne conduisent plus : elles bénéficient directement d'un espace public plus sûr et plus accessible. Nous nous permettons d'indiquer que les personnes âgées qui ne sont plus en mesure de marcher des centaines de mètres ne sont probablement pas en mesure d'utiliser leur véhicule au centre-ville, pour de courtes distances et des parcours à fortes manœuvres. De plus, la Ville a supprimé certaines places sur l'espace public, pour pouvoir justement construire des arrêts de transports publics conformes au BeHIG pour les personnes à mobilité réduite.

5. Perte de rentrées avec les parcomètres et les amendes, comment allez-vous les compenser ? Taxer les vélos et les amender lorsqu'ils roulent sur les trottoirs ou parquent en dehors des lignes qui leurs sont attribuées, idem pour les trottinettes où vous envisagez une hausse des impôts ?

L'objectif des places de stationnement pour la Ville n'est pas de générer du revenu ou des rentrées fixes. Cet élément est secondaire par rapport à la hausse visée de la sécurité de la qualité de vie. Le but de ces mesures est également de réorienter les automobilistes vers les parkings couverts existants (actuellement sous-utilisés).

En conclusion, le Conseil municipal souhaite rappeler qu'il n'y a pas de volonté de supprimer le stationnement sur rue dans les quartiers de manière systématique et arbitraire pour créer des difficultés à la population. Les adaptations de l'offre en matière de places de stationnement ne sont ni massives ni arbitraires. Elles interviennent principalement dans le cadre de projets de requalification urbaine après une pondération minutieuse de tous les intérêts en jeu. C'est notamment le cas lors de la construction de nouveaux lotissements d'habitations (ancien parking de la Gurzelen ou encore le long de la rue Jakob), lors de la construction d'une école (quartier de la Champagne), ou de nouvelles infrastructures sportives (complexe sportif des Champs-de Boujean), de l'arrivée d'une entreprise ou de l'assainissement de canalisations (rue du Châtelet).

Lorsqu'un projet urbain voit le jour, il est nécessaire d'exploiter les synergies qu'offrent les travaux en cours. Il s'agit d'améliorer la sécurité de toutes les usagères et usagers de la route, notamment des plus vulnérables (enfants sur le chemin d'école, personnes à mobilité réduite, cyclistes), d'offrir une bonne accessibilité au lieu et in fine d'augmenter la qualité de vie en ville et dans les quartiers d'habitation. La pondération de tous ces intérêts génère parfois une suppression de places de stationnement, laquelle est toujours mise en contexte avec la situation en matière de stationnement privé.

Pour chaque projet, la Ville procède systématiquement à une analyse rigoureuse de la situation dans le secteur impacté ; elle compare les données de l'offre en matière de stationnement privé et public, effectue des comptages sur le terrain pour déterminer le taux d'occupation du stationnement et identifie méthodiquement les catégories d'usagères et d'usagers. Puis, seulement sur la base de ces données quantitatives qui reflètent l'usage au quotidien, elle procède à une pesée des intérêts et des enjeux sécuritaires. Le Conseil municipal a pour objectif d'atteindre une mobilité apaisée, proche des gens, sécurisée et orientée vers l'avenir. Cela nécessite un équilibre minutieux entre les différentes exigences posées à l'espace public.

Nous espérons avoir répondu à vos questions de manière satisfaisante. Nous vous encourageons à transformer votre «colère» en collaboration constructive et à participer au processus démocratique. Tous les citoyens disposent de nombreuses possibilités pour y parvenir. Que ce soit par l'engagement politique au sein de partis et d'associations, la participation à des guildes de quartier et à des procédures de participation publique, ou par tout moyen démocratique.