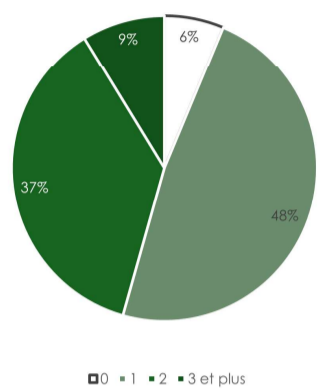


Un plan de mobilité pour Tramelan

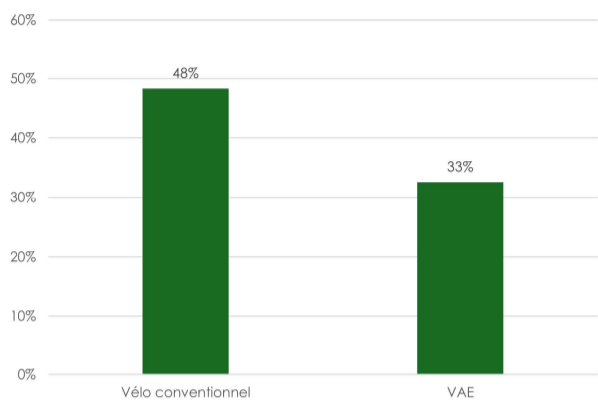
Le diagnostic 1/2

Comment sont équipé-es les habitant-es ?

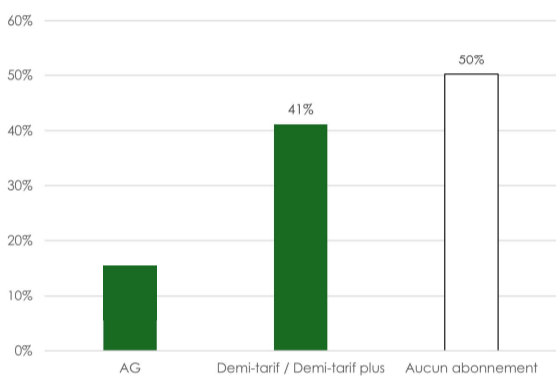
Nombre de voitures dans le ménage



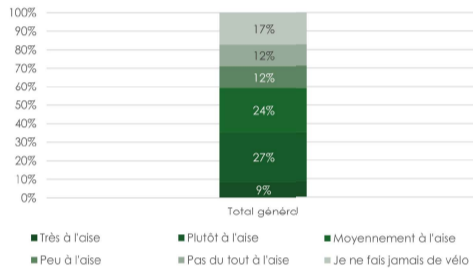
Equipement : vélos



Abonnement de TP



Aisance à vélo



Seuls 6% des individus vivent dans un ménage sans voiture ; près de la moitié (46%) vivent dans un ménage multi-motorisé.

• **L'accès aisé à une voiture contribue à une utilisation forte de celle-ci**

Environ 70% des individus sont équipés de vélos ou de trottinettes, dont 33% avec un vélo électrique.

• **Un usage avant tout pour les loisirs**
• **Des utilisateurs peu sûrs à vélo : seuls 36% des Tramelot-es se sentent à l'aise à vélo**

Mis à part le demi-tarif (41% de la population), peu d'habitantes sont équipés d'un abonnement de transports publics

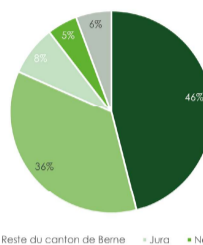
• **Un usage quotidien des transports publics limité : seuls 10% possèdent un abonnement général ou un abonnement leur permettant de se déplacer dans une zone donnée.**
• **Les habitant-es ne connaissent pas suffisamment le réseau de TP (seuls 46% disent bien le connaître).**



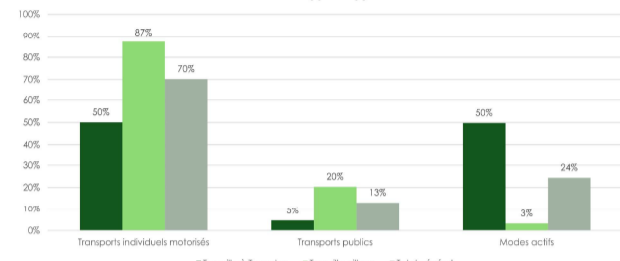
Il y a un fort enjeu à faire connaître et expérimenter le réseau de transports publics. Aussi, il est indispensable de remettre les habitants sur leurs vélos, en leur proposant des tests, des formations, etc. notamment pour les plus jeunes.

Comment les habitant-es de Tramelan se rendent au travail ?

Lieu de travail



Mode(s) utilisé(s)



46% des personnes actives travaillent dans la commune ; le reste principalement à Bienne, Tavannes ou dans le Vallon de Saint-Imier.

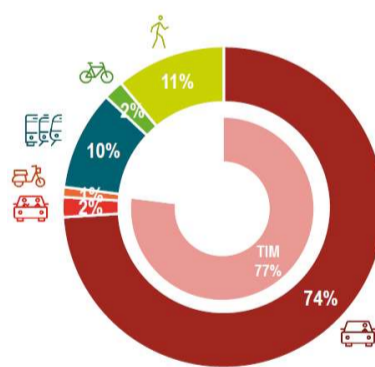
Parmi les personnes actives qui travaillent et habitent à Tramelan, 50% utilisent la voiture, bien que les trajets sont courts. Pour celles/ceux qui travaillent ailleurs, la part de la voiture s'élève à 87%.



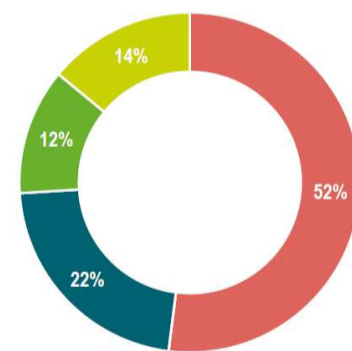
Il est actuellement très facile de se garer près de son travail et le stationnement est gratuit : il y a peu d'incitations à faire autrement. Il existe un fort potentiel pour d'autres types de mobilité pour les trajets courts notamment.

Mobilité des actifs de 6 des plus grands employeurs de Tramelan - marges de manoeuvre et objectifs à atteindre

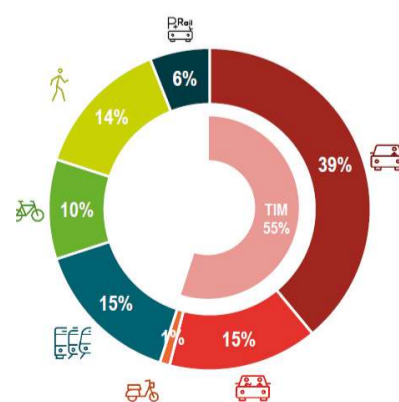
Comment les employé-es se déplacent aujourd'hui ?



Comment les employé-es pourraient théoriquement se déplacer demain ?



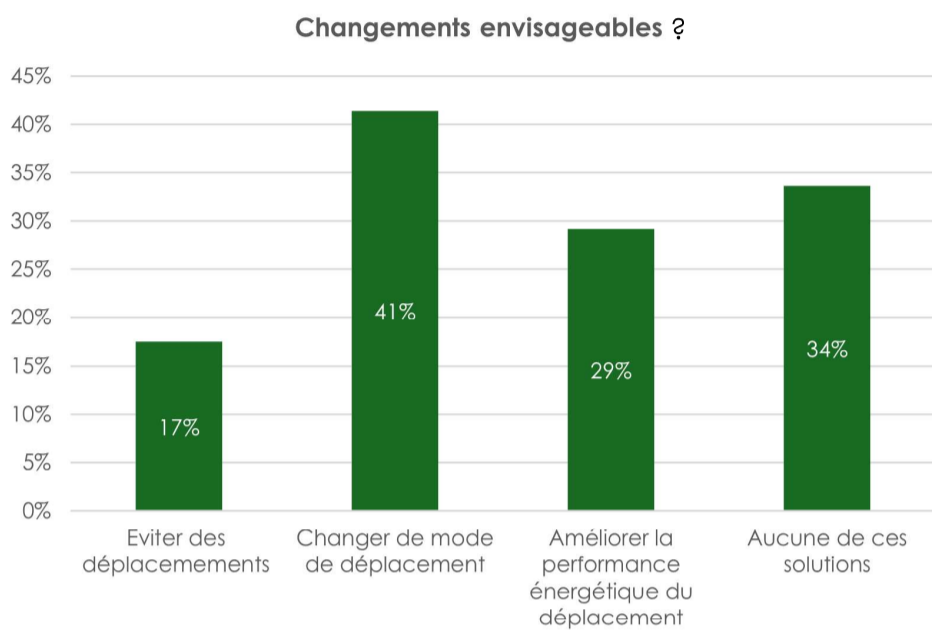
Parts modales cibles futures ?



Un plan de mobilité pour Tramelan

Le diagnostic 2/2

Quelle est la disposition à changer des Tramelot-es ?



66% des habitant-es sont ouvert-es à faire évoluer leur mobilité vers des solutions moins carbonées (que la voiture individuelle)

- 17% indiquent être prêt-es à éviter de faire des déplacements (télétravail, par ex.) ou choisir des destinations plus proches (loisirs/vacances, achats, etc.)
- 41% sont prêt-es à utiliser d'autres modes de déplacement, en priorité la marche, le vélo et les TP
- 29% sont prêt-es à améliorer la performance énergétique de leur véhicule (soit en passant vers l'électrique (16%), soit vers des modèles moins gourmands en carburant)

De plus, on constate un large consensus autour de la volonté de voir le trafic motorisé (notamment le trafic pendulaire) diminuer.

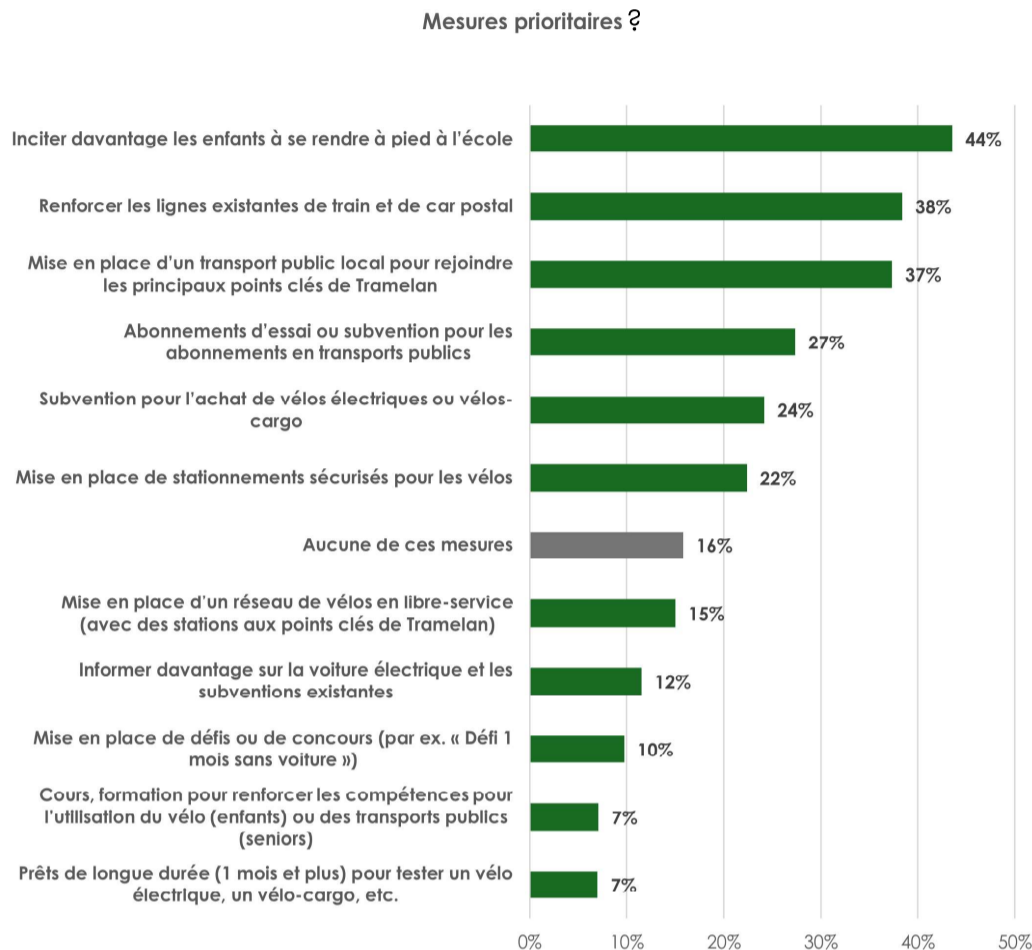


Des mesures d'accompagnement et d'encouragement doivent être mises en place pour soutenir le changement.

POUR DES POLITIQUES DE MOBILITÉ PLUS EFFICIENTES



Quelles sont les mesures prioritaires pour une mobilité durable ?



Les mesures plébiscitées par la population dans le sondage et dans les ateliers sont entre autres :

- Des trajets vers les écoles plus sûrs pour les effectuer autrement qu'en voiture (incitations, limitations des accès en voiture)
- Des transports publics améliorés (à Tramelan et en direction des communes alentour) connus, testés (abonnement à l'essai) et subventionnés.
- Un réseau cyclable plus sûr et mieux balisé (renforcer la connaissance), des infrastructures de stationnement, mais aussi la possibilité de se former, de tester ou de recevoir des subventions pour s'équiper en vélo (électrique).
- Une meilleure prise en compte des besoins des seniors et des personnes à mobilité réduite à travers la création d'une commission traitant de l'accessibilité pour toutes et tous.



Pour que ces mesures incitatives puissent être intégrées de manière optimale, il est nécessaire de mettre en place certaines mesures plus restrictives à l'usage de la voiture (régulation de la vitesse, du stationnement, etc.). Un équilibre entre amélioration de l'infrastructure, mesures incitatives et régulation doit être trouvé.

Une stratégie globale des mobilités

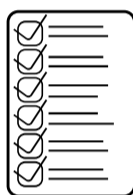
Vision

Cette stratégie doit permettre de mieux **appréhender les nombreux défis soulevés par la mobilité**. L'ambition est de proposer une stratégie abordant la **mobilité individuelle depuis de nombreux angles** et considérant une **large palette de modes de transport**.

Elle est composée :

- de grands **principes directeurs**
- d'**axes d'intervention**
- d'**objectifs liés à chaque axes et illustrés par des mesures**.

Les 6 principes directeurs



La mise en œuvre de la stratégie commence dès maintenant avec une première série de mesures incitatives à très court terme : sensibilisation, tests de vélos électriques, défis vélos. Dans le courant de l'année, d'autres mesures seront mises en place visant notamment à diminuer le trafic pendulaire.

- **Accessibilité et diversité des mobilités** : Prendre en compte tous les modes de déplacement et les besoins variés (jeunes, seniors, PMR, etc.), en maintenant l'usage de la voiture quand nécessaire tout en développant des alternatives pour tous.
- **Réduction des impacts négatifs** : Diminuer les effets de la mobilité motorisée sur l'environnement (CO₂, pollution, bruit), sur la santé et la sécurité des individus.
- **Attractivité du territoire** : Améliorer la qualité de vie et l'attractivité économique en réduisant les nuisances du trafic et en facilitant l'accès aux services, commerces, emplois et sites touristiques grâce à des alternatives à la voiture.
- **Promotion de la santé** : Encourager les mobilités actives pour lutter contre la sédentarité, prévenir les maladies et améliorer le bien-être mental.
- **Implication de la population** : Associer les habitant-es aux projets (information, consultation, accompagnement) pour favoriser l'adhésion aux mesures.
- **Approche globale et combinée** : Utiliser des leviers complémentaires (amélioration de l'offre, incitations, régulations) pour rendre les politiques de mobilité plus efficaces.

Prochaines étapes

- Élaboration d'un concept général détaillé de mise en œuvre d'ici juin 2026
- Précision des mesures concrètes, leur planification et leur financement
- Mise en œuvre d'une série de mesures à court terme

Partenaires du projet

- Commune de Tramelan
- Parc régional Chasseral
- Association des communes Jura bernois.Bienne
- Bureau d'études CITEC

La stratégie en détail

