





## Sommaire

|  |   |
|--|---|
| L'essentiel en bref.....                                   | 1   |
| <b>1. LEÇONS À TIRER POUR LE CONCEPT D'AFFECTION</b> ..... | <b>2</b>                                  |
| 1.1. Principes de base .....                               | 2   |
| 1.2. Espaces ouverts .....                                 | <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> |
| 1.3. Mobilité .....  | 6   |
| 1.4. Affectations.....                                     | <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> |
| 1.5. Urbanisme .....                                       | <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> |
| 1.6. Échelonnement.....                                    | 12  |
| 1.7. Prochaines étapes.....                                | <b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b> |
| <b>APPROBATION.....</b>                                    | <b>FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.</b> |



## **L'essentiel en bref**

Les exigences posées au secteur de la gare de Bienne sont en pleine mutation. Au nord, les capacités de la place de la Gare sont arrivées à leur limite, alors qu'au sud, de grands projets de développement confèrent une nouvelle fonction à ce périmètre. En outre, plusieurs projets d'assainissement et d'entretien devront être réalisés ces prochaines années dans le domaine des infrastructures. Ils n'ont intentionnellement pas encore débuté, car il faut d'abord considérer l'ensemble de l'espace. Pour garantir que le secteur de la gare restera une zone centrale attrayante et une plaque tournante multimodale fonctionnant pour toute la région, la Ville de Bienne souhaite élaborer un concept d'affectation en associant la population et les parties prenantes. Ce concept sera développé en plusieurs phases, au moyen d'une planification test et d'un processus participatif.

La planification test visait à analyser en profondeur la situation du secteur de la gare et à étudier sur cette base différentes solutions (scénarios d'affectation) permettant d'élaborer un concept d'affectation tenant compte d'aspects urbanistiques et sociaux et intégrant les espaces libres ainsi que les transports pour le développement du périmètre.

Les résultats de la planification test sont riches en enseignements. Il s'agira dans une prochaine étape de formuler à partir de là un concept d'affectation consolidé qui servira, à moyen et à long terme, de base de planification pour les projets de transformation aux abords de la gare.

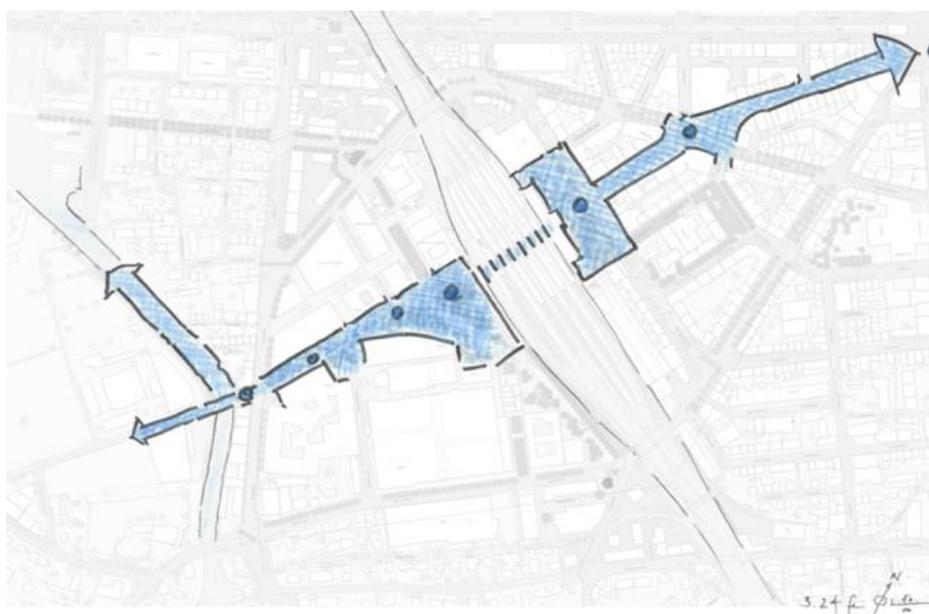
## 1. Leçons à tirer pour le concept d'affectation

Les trois projets de la planification test ont livré des enseignements ou conclusions. À partir de là, des recommandations pratiques ont été formulées ci-après pour le futur concept d'affectation.

Les contributions des trois équipes ont permis de dégager trois principes de base qui priment aux abords de la gare pour tirer parti des spécificités locales et en améliorer les qualités spatiales.

Les autres résultats ont été regroupés par thème et ont servi de base aux mesures à élaborer dans le cadre du concept d'affectation.

### 1.1. Principes de base



Principe de base de l'« axe bleu » (croquis de Pierre Feddersen)

#### « Axe bleu »

**Renforcement de la liaison entre le centre-ville de Bienne et le lac ou le centre de Nidau, par un enchaînement d'allées et de places.**

Cette liaison urbanistique stratégique pour la circulation piétonne et cycliste doit continuer d'être renforcée à la fois sur le plan fonctionnel et esthétique, à l'aide d'éléments spatiaux et de références visuelles.

Il faut revaloriser les places situées le long de cette liaison, en rappelant de part et d'autre de la gare le caractère lacustre de la ville. Une animation avec des éléments clairement reconnaissables comme des jeux d'eau (marqueurs spatiaux) pourrait souligner une telle approche. Cette succession inclura le pont situé à la Dr. Schneider-

Strasse. Transformé en simple liaison pour la mobilité douce, il prolonge cet axe (il faudra encore résoudre la question de l'accès au parking du lac et au site de l'Expo).

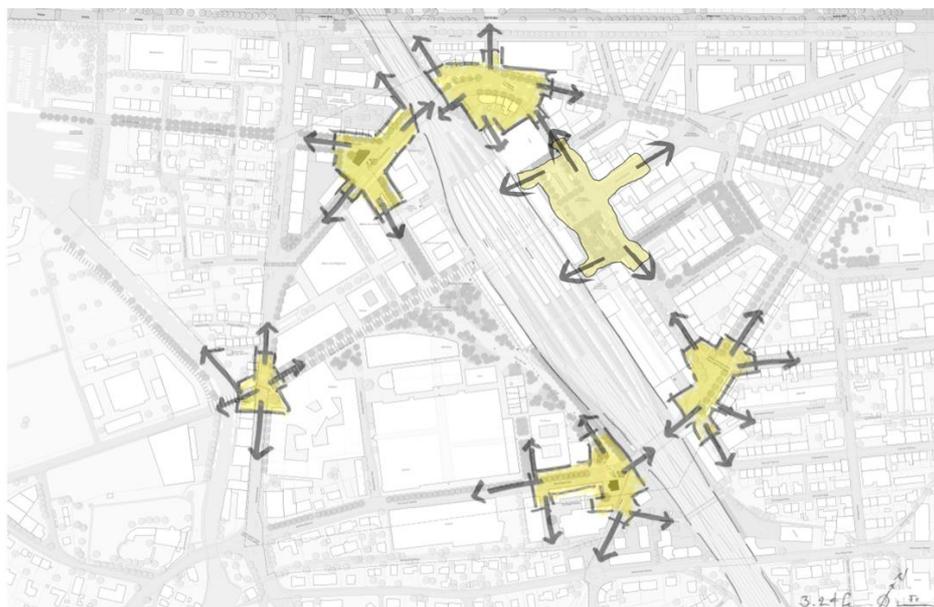


Principe de base de l'« axe vert » (croquis de Pierre Feddersen)

#### « Axe vert »

**Définition au sud de la gare, entre les deux bras de la Suze, d'un nouvel espace transversal offrant des échappées sur le lac.**

La revalorisation de cette liaison entre le Champ-du-Moulin et le quai du Bas/le lac, au sud des voies ferrées, et son traitement urbanistique s'avèrent importantes dans une optique d'accessibilité du lac et des quartiers. Le but est que dans le secteur situé au sud de la gare, la liaison au lac par le canal de la Suze et le pont de la Dr. Schneider-Strasse gagne en visibilité et constitue un axe attrayant de liaison piétonne et cycliste se prolongeant jusqu'au lac ou au centre de Nidau. Pour bien définir cet axe, il faudra en signaler les grandes relations spatiales avec leurs thématiques spécifiques (allusion au paysage alluvial le long du canal de la Suze jusqu'au lac, etc.), sans investir pour autant cet espace. L'activation des places pour en faire ressortir les divers usages se limitera à des poches destinées à ces activités et à des gestes d'atmosphère. Car la composition urbanistique du secteur doit prendre en compte la géométrie du bâti existant et la faire évoluer de manière sensible, en fonction des spécificités locales.



Principe de base des « parvis » (croquis de Pierre Feddersen)

### « Parvis »

**Création autour de la gare de places de quartier, au profit d'une meilleure accessibilité et du renforcement de l'identité locale.**

L'approche des parvis offre une plus-value en termes de liaisons spatiales et fonctionnelles du secteur de la gare aux quartiers. La solution proposée pour le périmètre de la gare, où les arrêts de bus conçus comme points de changement bus-train sont disposés en étoile, repose sur le concept transports publics 2035. Le secteur de la gare gagne en accessibilité, dans cette approche ayant un réel potentiel de fluidifier et de moderniser au nord de la gare la connexion entre moyens de transport. Les parvis seront principalement conçus comme des lieux aux affectations multiples et qui sont au service de la ville et des quartiers, tout en assurant dans leur second rôle la liaison avec la gare (et non l'inverse). Les accents urbanistiques souligneront cette fonction des parvis. Une mise en réseau s'impose ici avec le voisinage / quartier, dans une optique de mobilité mais aussi et surtout de lieux d'appropriation. Les parvis visent ainsi à créer une valeur ajoutée, pour les personnes qui y changent de moyen de transport comme pour les habitantes et habitants des quartiers adjacents souhaitant par exemple faire leurs courses. Cette volonté de faire des parvis à la fois des points de rencontre pour le voisinage et des passages efficaces au train est très stimulante et offre un réel potentiel.

## 1.2. Espaces ouverts



Principe des espaces ouverts (croquis de Pierre Feddersen)

### Conclusions

Dans tout le secteur de la gare, les espaces ouverts jouent un rôle clé dans l'amélioration de la qualité de séjour et de vie. L'espace public y remplit des fonctions représentatives utiles au rayonnement régional, tout en répondant aux besoins du quartier. Les qualités spécifiques à cet endroit et les besoins locaux pouvant y être satisfaits font beaucoup pour l'identité du quartier de la gare.

Les différentes identités qui prévalent dans le quartier de la gare ont besoin d'être renforcées. Il faudrait resserrer les liens entre les différents îlots, et davantage les orienter vers l'eau (lac, canal).

Au nord de la gare, les espaces ouverts tendent à se spécialiser. La place de la Gare est devenue un point de rencontre où les gens aiment s'attarder, population riveraine comprise. La rue de la Gare est par contre jusqu'à la place du Général-Guisan un secteur d'attente et un point de correspondance.

Au sud de la gare, il y aurait un réel potentiel de dynamiser les lieux et de les relier aux quartiers voisins, par des travaux de construction et d'aménagement d'espaces ouverts le long des voies ferrées.

### Recommandations pratiques

- Secteur au nord de la gare : améliorer la qualité des espaces ouverts, dans le respect de la structure urbaine existante avec ses places aux formes caractéristiques (place de la Gare, place Centrale) et leurs liaisons par un entrelacs de rues représentatives (rue de la Gare), d'allées et de petites places.
- Place de l'Argent : faire de la place du Général-Guisan un trait d'union entre la rue de l'Argent et la rue d'Aarberg. Revaloriser les rues voisines du théâtre, comme poumons de verdure avec une bonne qualité de séjour et des affectations supplémentaires pour le quartier. Compléter de manière avisée les arbres déjà en place

(platanes) et prendre en compte les qualités spatiales propres à la rue de l'Argent, à la rue Thomas-Wyttenbach et à la rue Hans-Hugi. Dans ce contexte, il faudra inévitablement réduire le nombre de places de stationnement.

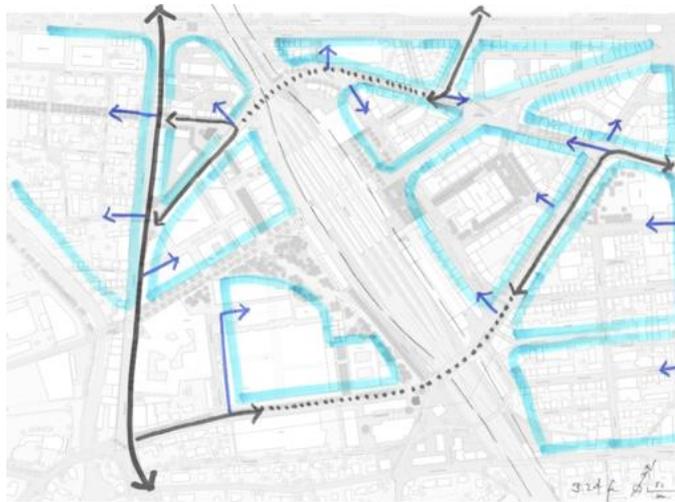
- Secteur au sud de la gare : développer la structure ouverte du quartier au sud des voies ferrées, pour en faire une succession d'espaces au caractère spécifique, se prêtant à une appropriation et à de multiples affectations.
- Liaison historique entre la Ville de Bienne et Nidau : rétablir cette liaison, par une séquence structurante d'espaces publics.
- Climat urbain : même à petite échelle, les mesures de lutte contre la chaleur urbaine opèrent en offrant de l'ombre, en retenant l'humidité et en désimperméabilisant le sol. Il importe de ne pas réaliser de manière aléatoire ou répétitive les plantations d'espèces, mais de suivre un concept différencié dans l'espace à disposition.
- Végétation : privilégier la cohabitation de différents types de végétaux. Les éléments verdoyants spontanément associés à la notion d'espaces verts offrent un réel potentiel. Les plantations d'arbres réalisées dans ce contexte ne devraient pas avoir un caractère arbitraire ou répétitif, mais respecter l'histoire des lieux et s'inspirer des structures arborées existantes. De façon générale, il convient d'augmenter la présence et la diversité de la végétation.

### 1.3. Mobilité

#### Conclusions

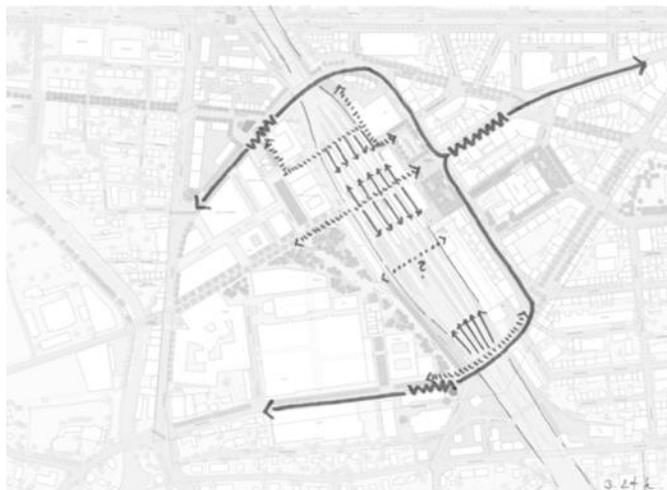
Il est judicieux d'encourager le trafic lent et de faire coexister mobilité piétonne et cycliste dans tout le secteur de la gare. Les possibilités supplémentaires de franchissement des voies ferrées contribueront directement à l'intégration des quartiers concernés dans le continuum urbain. Les passages sous-voies existants de la rue d'Aarberg et de la rue de Morat sont bien situés par rapport au quartier de la gare. Leur aménagement pour assurer la sécurité du trafic lent permettrait de renoncer à un passage sous-voies supplémentaire. L'accès aux quais de gare sera d'autant meilleur qu'il est prévu de passer d'un à trois points de correspondance centralisés (selon le concept transports publics 2035). Il convient enfin de détourner le trafic extérieur au quartier, afin d'y réduire la circulation et de rendre les abords plus attrayants pour toutes et tous.

## Recommandations pratiques



Principe de la mobilité – trafic individuel motorisé (croquis de Pierre Feddersen)

- Trafic individuel motorisé : l'élimination du trafic de transit du périmètre de la gare apporterait une valeur ajoutée significative. Il convient d'approfondir et de nuancer l'enjeu de l'accessibilité de la gare au trafic individuel motorisé. Et d'examiner de près la gestion du trafic entre la rue de la Gabelle et la Dr. Schneider-Strasse.



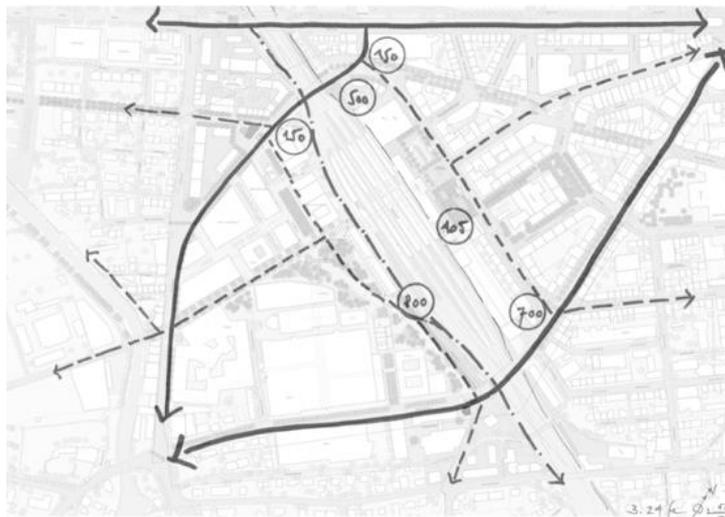
Principe de la mobilité – transports en commun (croquis de Pierre Feddersen)

- Arrêts de bus de la rue de la Gare : l'approche des parvis a un potentiel élevé de délestage des points de correspondance bus-train au nord de la gare. La disposition des bordures d'arrêt à la rue de la Gare doit se fonder sur l'orientation intuitive et permettre de concentrer toutes les lignes de bus (correspondances rapides). Il a été démontré (coupes et plans détaillés) que la rue de la Gare offre suffisamment de place pour séparer les zones d'attente, celles de passage et les activités proposées au rez-de-chaussée des immeubles. Le concept d'exploitation des lignes de bus, qui ne

prévoit désormais (même pour le trafic régional) plus que des lignes diamétrales sans attentes de compensation, doit être concrétisé et il convient d'examiner plus en détail les besoins de place ainsi que la gestion du trafic. Outre l'avantage d'une correspondance de bus à bus, une telle solution est susceptible de désengorger la place du Général-Guisan (suppression de l'arrêt de bus).

- Arrêts de bus de la rue de Morat/ rue de la Gabelle : la mise en place d'un parvis, en combinaison avec des accès aux quais dans le passage souterrain de la rue de Morat, a le potentiel de désengorger le passage existant et le côté nord de la gare.
- Arrêts de bus de la rue d'Aarberg : la mise en place d'un parvis, en combinaison avec des accès aux quais via le tunnel postal, a le potentiel de désengorger le passage existant et le côté nord de la gare.
- Axe cyclable : les passages sous-voies existants de la rue d'Aarberg et de la rue de Morat sont bien situés pour quiconque souhaite atteindre ou traverser le quartier de la gare. Leur aménagement et leur extension seraient souhaitables pour une gestion sûre du trafic, dans l'intérêt de tous les modes de transport.
- Passage souterrain de la rue de Morat : le passage souterrain doit être élargi au profit d'une circulation pérenne des vélos, des bus et du trafic individuel motorisé, à condition de créer une liaison fonctionnelle et sûre pour l'ensemble des usagères et usagers de la route, sans point d'arrêt toutefois. Par ailleurs, le passage souterrain a le potentiel de créer un accès supplémentaire aux quais.
- Accès aux quais depuis la rue de Morat : l'accès aux quais depuis le passage souterrain de la rue de Morat s'avère prioritaire en vue d'améliorer la répartition des usagères et usagers des bus/des CFF. Des synergies seraient ici possibles avec l'extension du passage souterrain. Il n'existe par contre aucun lien de dépendance avec la situation de la gare asm. Il convient de vérifier si l'accès aux quais depuis le passage souterrain de la rue de Morat serait techniquement réalisable. Les travaux qui s'ensuivront dépendent de sa faisabilité, dans l'optique des CFF.
- Tunnel postal : le percement du tunnel postal constitue une priorité pour améliorer la répartition des usagères et usagers des bus/des CFF. Cette mesure contribuera à une meilleure liaison du parvis situé au sud du passage souterrain de la rue d'Aarberg.
- Nouveau passage souterrain piétonnier à l'est : il convient de s'interroger sur la valeur ajoutée de ce passage supplémentaire, comme sur la proportionnalité d'une telle mesure. Sa sortie/son entrée soulèvent de nombreuses questions, notamment au sud des voies ferrées (le nouvel accès exigeant beaucoup de place et ne s'inscrivant pas dans la logique urbaine). Mais si l'accès aux quais depuis la rue de Morat devait s'avérer impossible, il faudrait étudier de près le degré d'urgence et l'emplacement exact d'un tel passage piétonnier (non destiné aux vélos), et le cas échéant la surélévation

- du quai de l'asm (sortie du côté sud des voies ferrées).
- Rehaussement de l'asm : la surélévation de quai évoquée comme option doit être visée, selon le programme, pour l'état final des travaux, car elle permettrait de passer directement de la ligne asm au RER pour Berne. Il en résulterait un désengorgement de l'actuel passage souterrain piétonnier. Un rehaussement de l'asm s'imposerait de toute façon, en cas de réalisation du nouveau passage souterrain piétonnier à l'est.
  - Passage souterrain de la rue d'Aarberg : un tel passage doit être conçu et organisé au profit d'une circulation pérenne des vélos, des bus et du trafic individuel motorisé, à condition de créer une liaison fonctionnelle et sûre pour l'ensemble des usagères et usagers de la route.



Principe de la mobilité – vélo (croquis de Pierre Feddersen)

- Places de stationnement pour vélos : la disposition décentralisée des parcs à vélos sur tous les côtés, à proximité des parvis, rendra les trajets plus rationnels et la gare plus facilement accessible. Les places de stationnement pour vélos devront être gérées à la place de la Gare.
- Places de stationnement : la suppression de places de stationnement en surface est une condition préalable à toute revalorisation des espaces libres (tâche pour toutes les équipes). Il convient d'analyser les besoins en matière de stationnement et de mettre à disposition de manière centralisée une offre adéquate.
- Taxis : l'entrée des taxis doit rester attrayante et proche de la gare, bien que dans une version réduite. Le concept de stationnement, y compris les places de réserve périphériques pour les taxis, sera développé d'entente avec les chauffeuses et chauffeurs de taxis.

## 1.4. Affectations



Principe des affectations (croquis de Pierre Feddersen)

### Conclusions

Le développement des lieux en friche près de la gare, combiné aux parvis, pourrait en favoriser l'appropriation et insuffler de la vie à ce quartier.

Au sud du secteur de la gare, il y aurait le potentiel d'animer les lieux par l'implantation d'une nouvelle offre, en revalorisant l'espace libre au profit des acteurs locaux (par ex. haute école, bibliothèque, centre d'innovation, incubateur). La création de logements collectifs de type « cluster », offrant une nouvelle qualité d'habitat par rapport aux logements « classiques » en vieille ville au nord de la gare, et év. l'installation (temporaire) de pavillons seraient également propices à l'activation de l'espace public.

### Recommandations pratiques

- Développement des affectations : créer des structures de logements ouvertes à la vie en communauté (« clusters »), dont le développement se fera d'entente avec les propriétaires (concernés).
- Affectations des bâtiments : programme des locaux prévoyant que des structures de construction flexibles doivent être proposées (éclairage, hauteur d'étage, profondeur du bâtiment, marquage, accès) et l'affectation des rez-de-chaussée répondre aux besoins du public là où c'est nécessaire.

## 1.5. Urbanisme



Principe de l'urbanisme (croquis de Pierre Feddersen)

### Conclusions

La qualité de l'espace urbain dans la zone de planification repose tant sur un réseau de proximité et la diversité, que sur de grands éléments marquants. Le nord et le sud des voies ferrées présentent des caractéristiques très différentes : le nord possède une structure urbanistique marquée et une longue histoire. Le sud, qui n'a pas un tel passé, offre de multiples possibilités d'appropriation, sans être conditionné par les formes ou espaces urbains existants. De nouvelles constructions érigées au sud des voies ferrées pourraient donner des impulsions essentielles au développement de la ville et du quartier. La zone à bâtir située entre la place Robert-Walser et les anciens abattoirs offre un réel potentiel sur le plan tant urbanistique que social. Il s'agira de développer des solutions urbanistiques à partir de ce qui est déjà en place, soit des géométries typiques de l'endroit, des qualités de l'espace libre et du groupe d'utilisatrices et d'utilisateurs existant.

### Recommandations pratiques

- Potentiel urbanistique : la composition urbanistique sera précédée d'une analyse et tiendra compte de manière différenciée des caractéristiques de l'espace, pour bien s'intégrer dans le contexte. Le principe consistant à mettre en valeur les spécificités existantes (ancienne chaufferie, anciens abattoirs) offre un réel potentiel.
- Place de la Gare : il s'agit d'un espace non construit mettant en scène le bâtiment de la gare, en partie bordé d'immeubles au rez-de-chaussée dédié à un usage public. Sa façade historique est flanquée d'arbres. Les mesures urbaines qu'exige le changement climatique ont le potentiel de rehausser cette composition urbanistique. La place de la Gare et la rue de la Gare forment un espace cohérent (voir le concept d'affectation du centre-ville).

- Rue de la Gare (entre la place du Général-Guisan et la gare) : le patrimoine bâti le long de l'axe de la rue de la Gare doit son effet urbain à sa succession de façades publiques, aux rez-de-chaussée à usage public. Des arbres n'y seraient dès lors pas compatibles avec l'urbanisme.
- Place du Général-Guisan : en cas d'abandon du projet de giratoire, des plantations adéquates et un bon aménagement amélioreraient sensiblement la qualité de séjour sur cette place.
- Terrain à bâtir de la rue de la Gabelle : il serait judicieux de réaliser en parallèle la densification du bâti et le nœud de correspondance (parvis), afin que les nouveaux espaces à affectation rehaussent l'attrait de ce parvis dans le voisinage / les autres quartiers.
- Parking de la gare et parking CFF : une densification adéquate sur le plan urbanistique se justifie au nord du passage souterrain de la rue de Morat. Le potentiel de surélévation offert par le parking de la gare est reconnu. Le parking des CFF (à l'est de la rue de Morat) se prête également à une densification, dont il faudrait préciser le type et l'ampleur.
- Construction en hauteur : dans la contribution de l'équipe de Lorenz Eugster, il semble possible de bâtir en hauteur aux emplacements choisis, mais il faudrait s'en assurer globalement (paysage urbain, région, vue du lac), et préciser encore la hauteur des édifices.

## 1.6. Échelonnement

L'approche de la transformation préconisée consiste à exploiter toutes les opportunités (dans les espaces intermédiaires notamment) de rehausser, à chaque phase du développement, les qualités de l'espace urbain. Les éléments pionniers (*kickstarter*) successivement mis en place jouent ici un rôle d'incubateur, au profit d'un nouveau quartier urbain et d'un espace d'appropriation offrant un grand potentiel.

### Recommandations pratiques

- Programme d'action : la proposition de mise en œuvre due à l'équipe de Lorenz Eugster, distinguant entre les mesures à court ou long terme et les mesures réalisables en tout temps, offre un réel potentiel.
- Activation des affectations : à court terme, il faudrait commencer par des mesures d'animation et d'appropriation de l'espace (bar d'été, marché, etc.). Les infrastructures existantes se prêtent aussi de façon ponctuelle à des affectations temporaires, susceptibles de créer des impulsions dans le voisinage. Par exemple, les CFF n'utiliseront plus à l'avenir le poste d'aiguillage.
- Opportunités : il convient d'identifier le potentiel de développement et les opportunités offertes par tous les espaces-clés, en impliquant leurs propriétaires et en fixant un calendrier. Il s'agit dans ce contexte d'établir un lien avec les planifications préparatoires et les

mesures infrastructurelles requises, en précisant à chaque fois la portée et l'ampleur des étapes que les différents maîtres d'ouvrage pourraient réaliser par rapport au besoin existant.

### **1.7. Prochaines étapes**

La planification test a fait apparaître à divers endroits des propositions de solutions prometteuses liées à des interventions constructives, qu'il faudra étudier en détail dans une prochaine étape.

Les résultats de la planification test doivent encore être reformulés dans une synthèse offrant une vision claire, soit le concept d'affectation. Ce document fixera la direction des développements à venir, en indiquant à chaque fois les interdépendances entre projets (moments-clés). Il définira par ailleurs des approches urbanistiques, sans perdre de vue que les terrains seront développés selon une logique qui n'est pas prévisible aujourd'hui, voire ne le seront pas. Il s'agit donc de s'en tenir aux grands principes de base nécessaires à la revalorisation du quartier de la gare. Enfin, la priorité sera donnée aux mesures réalisables à court terme et aux projets partiels.

## Approbation

Le collège d'expertes et d'experts a approuvé le rapport final de la planification test.

Bienne, le 23 avril 2024

### Collège d'expertes et d'experts

Pierre Feddersen (présidence)

Nathalie Luyet

Nathalie Mongé

Ueli Weber

Joëlle Zimmerli

Christoph Schläppi

Florence Schmoll

Roger Racordon

Vinzenz Gurtner (remplaçant)

Arthur Stierli (remplaçant)