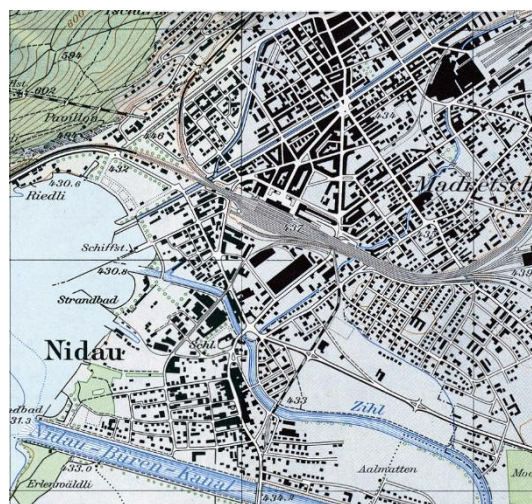
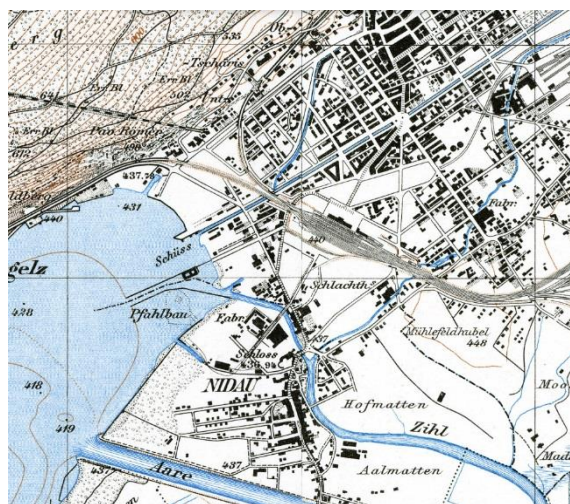
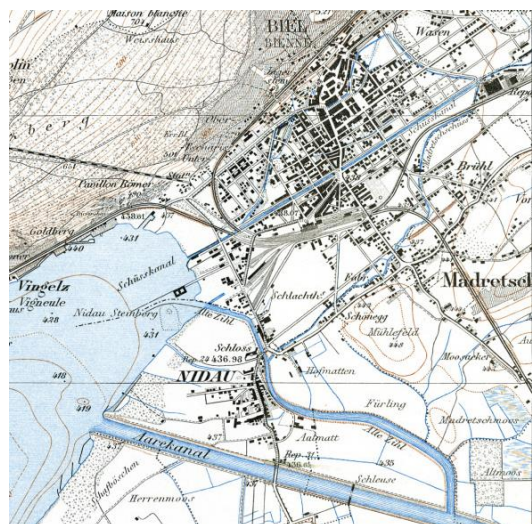


## État des lieux urbanisme

L'état des lieux urbanisme se réfère à l'ensemble du territoire de l'agglomération de Bienne. Les déclarations portent plus particulièrement sur le territoire d'action entre Bienne et Nidau (axe Marais-de-Brügg – Rusel). En plus d'une analyse générale de la région, les principaux plans régionaux et urbains de Bienne et de Nidau, ainsi que d'importants projets et développements en cours dans le territoire d'action en constituent la base. L'état des lieux s'articule largement autour du thème de l'urbanisme et traite également des interfaces avec des thèmes tels que l'espace libre, le développement urbain et la mobilité.

### Considération historique



Situations des années 1864, 1915, 1930 et 1958 (source : Swisstopo)

La zone entre Bienne et Nidau était un espace vert entre les deux villes jusqu'aux années 1850. Ce n'est qu'en 1864, lors de la construction de la première gare ferroviaire de Bienne dans le quartier actuel de la place du général Guisan, que la zone a été activée pour le développement urbain. Un quartier urbain dense se crée entre la gare et le canal de la Suze. Au sud de la gare, le développement est concentré le long de la Rue du Débarcadère et de la Rue d'Aarberg. L'ancienne ligne de tramway 2, resp. la ligne ferroviaire Bienne-Täuffelen-Anet traversent la Rue d'Aarberg et la vieille ville de Nidau et structurent le développement au sud de la gare de Bienne. L'axe

Gurnigelstrasse et Rue Alfred-Aebi, où se trouve l'abattoir, est un autre corridor de développement. En raison des nombreuses voies de raccordement, de l'accès difficile et de la planification de la nouvelle ligne ferroviaire, y compris la nouvelle gare, la zone située directement au sud de la gare reste sous-utilisée.

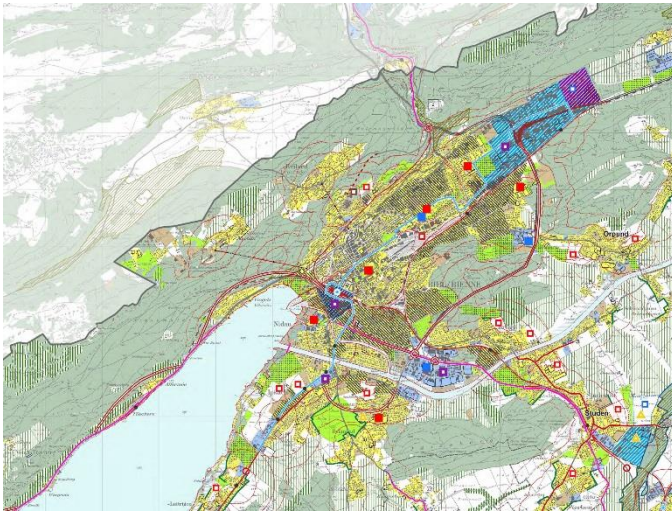
L'ensemble de la zone est à nouveau considérablement restructuré avec la construction de la gare actuelle en 1923. Les anciennes voies de la vieille gare deviennent partie intégrante du quartier de la gare. Il est intéressant de noter que la Route de Morat a été réparée en tant qu'axe direct et continu entre l'abattoir et la place centrale. Le côté sud de la gare est aussi progressivement activé à partir des années 1940 avec l'accent mis sur les utilisations industrielles et commerciales.

La Route de Berne a déjà été construite dans les années 1950. La conception délibérée d'une route cantonale est remarquable. A l'exception du garage de la Rue Gugler, il n'y a aucun lien entre les bâtiments et la route, ce qui était plutôt inhabituel à l'époque. La zone d'habitation de Weidteile a été construite à la fin des années 1960 comme le dernier grand développement dans la région à la frontière entre Bienne et Nidau. Il n'y a eu que des changements et des rénovations à petite échelle depuis les années 1970. La construction du lycée aux Prés-de-la-Rive entre 1975 et 1982 reste une exception. Bien que la zone soit construite presque continuellement, elle est plutôt sous-utilisée pour son emplacement stratégique et central. L'absence de développement dynamique est frappante. Depuis l'an 2000, il n'y a eu de nouveaux développements notables que dans le voisinage direct de la gare.

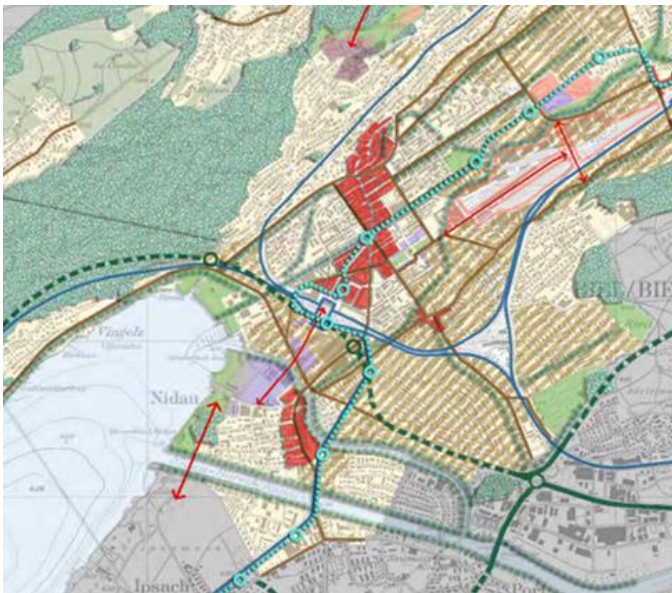
#### *Conclusion, interprétation pour le territoire d'action Marais-de-Brügg – Rusel*

L'importance historique de l'axe Rue du Débarcadère et Rue d'Aarberg en tant que lien important entre Bienne et Nidau est intéressante. La gestion de l'ancien tram sur une partie de cet axe a renforcé son caractère structurant. Cet axe a également structuré le développement local entre les deux villes jusqu'aux années 1950. Parallèlement, la longue absence de développement dynamique dans la zone située entre les deux villes est stupéfiante. Ce manque de dynamisme s'explique en partie par l'incertitude de planification liée aux grands projets de construction d'infrastructures de transport (nouvelle gare ferroviaire en 1923, branche Ouest).

## Considération régionale



*Extrait de la carte du plan directeur : grands axes de développements prioritaires. Travaux dans le secteur de la branche Est N5/N6 (source CRTU Bienne-Seeland)*



*Concept de zone partielle pour le secteur entre les villes de Bienne et Nidau (source : projet d'agglomération de 3<sup>ème</sup> génération, 2016)*

Le « plan directeur régional /CRTU Bienne-Seeland » de l'association seeland.biel/bienne et le projet d'agglomération intégré de 3<sup>ème</sup> génération de l'année 2016 sont au centre de la considération régionale.

Quant à l'urbanisme et au développement urbain, la carte du plan directeur montre les très grands axes de travail (cantonaux) en matière de développement, y compris les installations à forte intensité de trafic et les zones de travail stratégiques dans la zone de la branche Est N5 / N6. La situation en limite d'agglomération le long de l'autoroute, en partie sans accès à des transports publics de qualité, indique une utilisation industrielle, orientée sur l'automobile ou une utilisation des places de travail avec une forte proportion de trafic lourd. La zone de la gare de Bienne fait exception aux priorités de développement. En raison de sa situation centrale dans la ville et de la haute qualité des transports publics, l'accent est ici mis explicitement sur les services. Les deux principaux centres résidentiels régionaux « Agglo-Lac » et « Esplanade » sont en outre situés à proximité immédiate de la gare.

Dans le concept de zone partielle pour le secteur entre les deux villes, les deux zones centrales d'importance régionale se distinguent. Il s'agit de la zone centrale contiguë de Bienne, avec la vieille ville, la nouvelle ville et le quartier de la gare, et la ville de Nidau. Ce sont, dans les deux cas des

zones urbaines densément urbanisées et fortement mixtes, avec une concentration d'utilisations publiques. L'accent est mis ici sur la préservation et la mise en valeur. La zone « gare / lac » a une importance stratégique suprarégionale et stratégique et est le lieu d'implantation d'installations à forte intensité de trafic. Cela s'applique davantage aux installations urbaines qui bénéficient d'un bon accès aux transports publics et d'un emplacement central et urbain. L'orientation vers l'est du Regiotram est frappante, l'importante zone de développement AggloLac n'est pas desservie. L'ensemble de la zone située entre train et Thielle est décrite comme une zone prioritaire pour la densification de l'habitat, en particulier dans le cadre du projet branche Ouest.

#### *Conclusion, interprétation pour le territoire d'action Marais-de-Brügg – Rusel*

La région de Bienne dispose d'une grande capacité de zones d'emploi, situées principalement en périphérie de la ville, le long de l'autoroute. L'accent peut être mis ici sur l'utilisation des lieux de travail à des fins industrielles, commerciales ou orientées vers l'automobile. Dans la zone de la gare de Bienne, l'accent est mis sur les services. Il s'agit d'utilisations urbaines des lieux de travail, orientées vers l'habitat et de lieux publics importants pour l'éducation et la culture. La situation centrale et la bonne accessibilité des transports publics y jouent un rôle important. Des postes de travail de haute qualité exigent des structures denses, des espaces publics attrayants et un bon réseau étroitement lié aux quartiers adjacents de la ville.

L'interconnexion nord-sud entre Bienne et Nidau et le désenclavement, resp. l'intégration urbaine de la zone de développement d'AggloLac sont peu traités. Le sujet prioritaire de la densification de l'habitat ne réagit pas à la logique interne existante de la zone et ne peut être comprise que dans le cadre du projet branche Ouest. Une planification intégrale basée sur la situation existante est nécessaire.

#### **Développement urbain à Bienne**

Le rapport de synthèse "Update ! Développement urbain Biel/Bienne" de juillet 2019 constitue la base essentielle pour le sujet du développement urbain. La ville de Bienne connaît une croissance régulière, notamment en termes de population résidente (d'environ 50 000 habitants en 2005 à 56 000 en 2018). Bienne est connue comme « centre high-tech » et « ville de communication ». L'industrie horlogère ainsi que le secteur de la communication et des services sont concentrés dans les quartiers densément urbanisés (centre-ville, environnement de la gare). L'industrie automobile et l'industrie de précision se situent plutôt en périphérie de la ville, dans la région de Bözingerfeld.

Quatre priorités de développement sont au premier plan pour la ville de Bienne. Ce sont les zones gare / lac, esplanade, Gurzelen et Bözingerfeld. La taille de la région de Bözingerfeld est frappante. C'est pourquoi, on précise « qu'aucune autre ville de Suisse ne dispose de réserves foncières aussi importantes en périphérie que Bienne ». Un autre sujet important est le « paysage urbain attrayant », qui se réfère en particulier à l'amélioration de l'ensemble de la zone centrale de la ville. Une série de mesures d'attractivité ont été mises en œuvre dans le cadre de la stratégie « économiser et investir » et de l'exposition nationale Expo.02 depuis 1996, telles que le réaménagement de l'axe vieille ville – place centrale – gare, la nouvelle liaison gare-lac avec la place Robert-Walser ou la rénovation du Palais des Congrès et de la Maison du Peuple. La ville de Bienne a reçu le Prix Wakker en 2004. Le prix a particulièrement rendu hommage à l'amélioration de l'espace public et la prise en compte de la culture du bâtiment du XXe siècle.

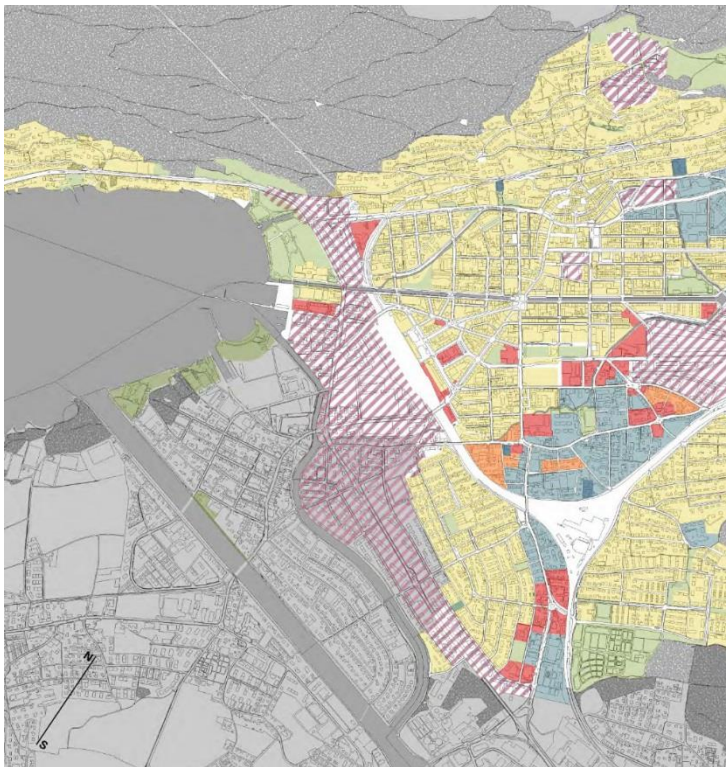
#### *Conclusion, interprétation pour le territoire d'action Marais-de-Brügg – Rusel*

La région de Bözingerfeld se distingue par ses dimensions et sa situation périphérique. Bienne dispose dans l'ensemble de réserves foncières nombreuses et importantes. La plupart d'entre eux

sont cependant situés à la périphérie de la ville. La différenciation, le profilage clair et le développement qualitatif de ces réserves foncières sont donc d'une grande importance pour renforcer la situation économique. Les sites d'aménagement centraux, tels que la priorité de développement gare / lac, devraient en particulier rechercher délibérément des utilisations de lieux de travail urbain et de grande qualité.

L'attribution du prix Wakker engage en outre une commune à poursuivre le développement qualitatif. La ville de Bienne doit poursuivre le développement qualitatif en conséquence. Les grands thèmes actuels tels que la densification, le changement climatique et la mobilité doivent être pris en compte.

### Concept d'immeubles élevés



*Extrait carte concept d'immeubles élevés. L'utilité d'immeuble élevés dans les zones hachurées en rouge doit être déterminée dans le cadre de procédures de planification spéciales (source : ville de Bienne, concept d'immeubles élevés 2014).*

Un instrument de planification important pour la ville de Bienne est le concept d'immeubles élevés de 2014. Il sert de base aux décisions concernant la construction « d'immeubles plus hauts » et « d'immeubles élevés ». Le concept est basé sur une planification négative conventionnelle. La définition des zones d'exclusion (par ex. périmètres ISOS) constitue la base. Six « zones avec planifications spéciales » sont en outre définies. L'utilité d'immeubles élevés et d'immeubles plus hauts doit y être déterminée dans le cadre de procédures de planification spéciales. La zone la plus importante concerne « l'accompagnement urbanisme de l'A5 Bienne-Nidau branche Ouest ».

#### *Conclusion, interprétation pour le territoire d'action Marais-de-Brügg – Rusel*

Il n'y a pratiquement pas de déclarations sur le rôle du développement urbain des élevés dans le concept d'immeubles élevés. L'emplacement des immeubles est imprécis avec des zones éventuelles. La manière de mettre en évidence les aspects positifs d'immeubles élevés (par ex. l'orientation, la situation centrale, l'échelle de l'espace urbain) n'est pas réglée. A relever la difficulté de la dépendance du projet branche Ouest dans le périmètre train-lac. L'interprétation de cette zone n'est pas compréhensible sans la branche Ouest. Il n'y a pas de discussion sur la situation actuelle. On ne comprend donc pas pourquoi le quartier de Hofmatten fait partie de cette zone.

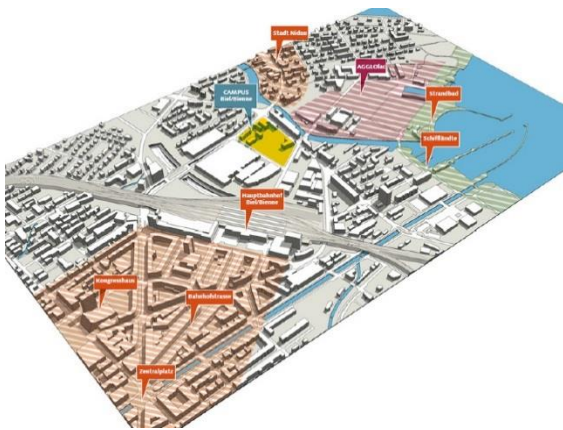
## Stratégie Bienne 2030 – la ville des possibilités

La Stratégie Bienne 2030 décrit cinq orientations fondamentales pour le développement de la ville. Les déclarations sont très générales. Trois déclarations concernant le développement urbain méritent d'être mentionnées. Bienne devrait, par exemple, mettre l'accent sur son caractère urbain au fur et à mesure de sa croissance. La ville doit également créer des espaces publics diversifiés et attrayants comme lieux de rencontre et centres de quartier. Il s'agit notamment de la transformation de la Suze jusqu'à la baie du lac et de l'allègement du trafic individuel motorisé par la promotion d'une mobilité durable, innovante et peu encombrante. Bienne doit finalement être un exemple pour le climat.

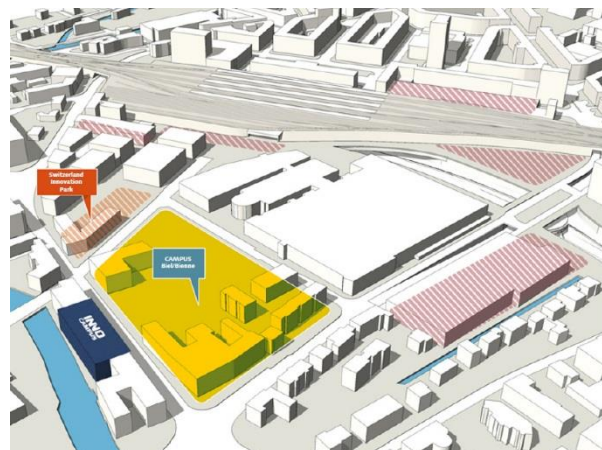
### *Conclusion, interprétation pour le territoire d'action Marais-de-Brügg – Rusel*

Bien que les déclarations de la Stratégie Bienne 2030 soient très générales et offrent un large spectre d'interprétation, elles obligent la ville à changer de paradigme pour la zone Marais-de-Brügg – Rusel, notamment en matière de gestion du trafic.

### **Priorités de développement gare / lac et campus**



*Aperçu priorité de développement gare / lac (source : TTE canton de Berne)*



*Projet campus dans le cadre de la priorité d'aménagement gare / lac (source : TTE canton de Berne)*

La priorité de développement gare / lac et campus repose sur divers plans et projets en cours dans la région située entre la gare de Bienne et la ville de Nidau. Un grand projet est AggloLac à Nidau, directement au bord du lac, avec environ 130 000 m<sup>2</sup> de surface utile pour l'habitat (environ 1 700 habitants), les services et la gastronomie. La zone doit être mise en service à partir de 2027. Il est aussi prévu d'améliorer la plage de Bienne et le débarcadère (meilleure mise en réseau pour le trafic lent, utilisation hors saison). Les zones centrales de Bienne et de Nidau font également partie de la priorité de développement. La sauvegarde et la mise en valeur sont prioritaires dans ce domaine.

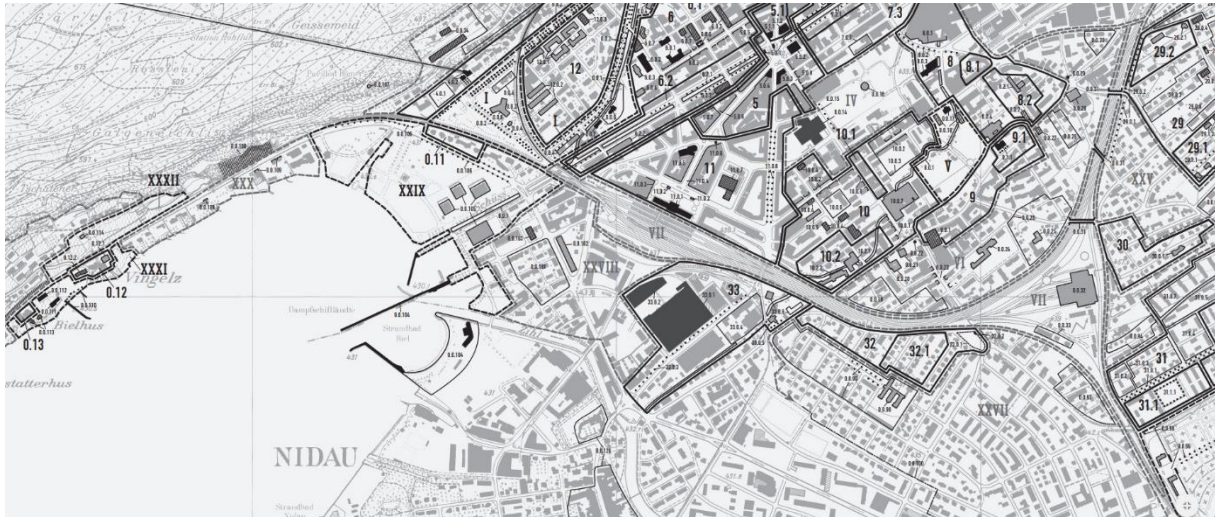
Un autre projet important est la priorité de développement du campus. Le quartier du campus est un espace urbain de liaison entre le centre-ville et le lac. En plus de divers instituts de formation (école professionnelle commerciale, école de design et ateliers de formation du centre de formation professionnelle), il y a le « Communication Center » et la résidence pour personnes âgées « Au Lac ». Le « Switzerland Innovation Park » doit être terminé en 2020. Le « Campus Biel/Bienne », construit en 2022, accueillera les disciplines techniques de la Haute école spécialisée bernoise.

### *Conclusion, interprétation pour le territoire d'action Marais-de-Brügg – Rusel*

La zone située entre la gare et le lac devient un quartier urbain très fréquenté. En mettant l'accent sur l'éducation, une bonne accessibilité par les transports publics et un emplacement central et bien

interconnectés sont mis en avant. Le rôle d'espace de liaison entre le centre-ville et le lac nécessite dès aujourd'hui un traitement urbain de la Rue d'Aarberg. L'emplacement des développements le long de la Rue d'Aarberg est donc une opportunité. Les nouveaux bâtiments sont également destinés à renforcer le rôle de la rue en tant qu'espace public avéré et fréquenté.

## ISOS Ville de Bienne



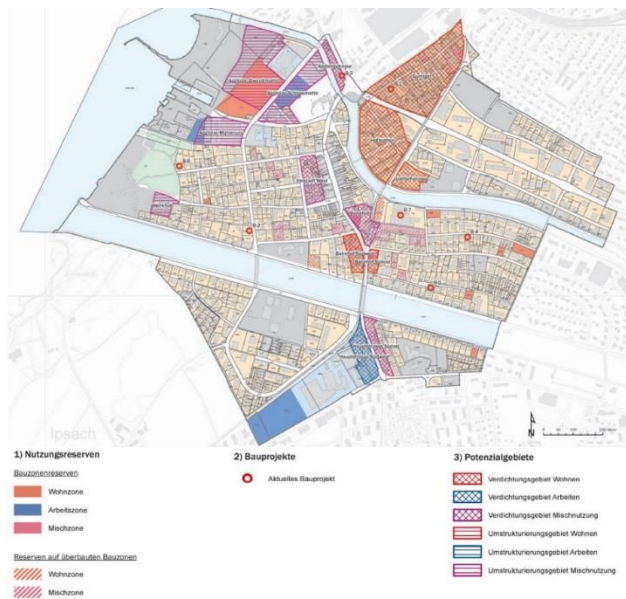
Extrait de la carte ISOS, périmètre territoire d'action (source : ISOS)

L'inventaire fédéral des sites à protéger de la ville de Bienne répertorie de nombreux éléments, ensembles et zones ayant l'objectif de conservation le plus élevé (objectif de conservation A) à proximité de la gare, resp. dans le territoire d'action. Au nord de la gare, il s'agit du « nouveau quartier de la gare ». Le quartier a une grande qualité spatiale, architecturale et historique et est d'une grande importance pour la ville. Au sud de la gare, la zone industrielle de la Rue de la Gabelle, qui comprend l'abattoir communal, l'ancienne halle de montage et les bâtiments de stockage des véhicules GM, est désignée objectif de conservation A. La rangée d'arbres de la Rue de la Gabelle fait également partie de l'ensemble. Une autre grande zone avec l'objectif de conservation A est la zone Prés-de-la-Rive avec une grande variété d'éléments individuels (p. ex. allée d'arbres et maisons témoins Rue du Débarcadère). A l'est de la gare se trouve le quartier « Rue Centrale / Rue de l'Avenir » avec l'objectif de conservation B.

### *Conclusion, interprétation pour le territoire d'action Marais-de-Brügg – Rusel*

Les deux grandes zones contiguës du territoire d'action (zone industrielle Rue de la Gabelle et Prés-de-la-Rive) avec l'objectif de conservation A, doivent être prises en compte dans le développement de la zone en tant que précieux éléments structurants du site existant. Les zones situées au nord de la station méritant d'être préservées doivent également faire l'objet d'une approche sensible. Sont concernées non seulement les interventions structurelles, mais aussi le traitement de l'espace urbain (conception de l'espace public, gestion du trafic).

## Développement urbain à Nidau



Étude des potentiels « SEIN » (source : ville de Nidau, 2019)



Le réglementation fondamentale en matière de construction actuelle de la ville de Nidau date de 1980 et doit être renouvelée. Les zones d'immission sont visibles dans le territoire d'action le long des axes de circulation. Celles-ci ne traitent que des restrictions. Aucune déclaration qualitative n'est faite ou les possibilités d'utilisation étendues ne sont mentionnées. Il existe des zones WG3 dans de nombreux endroits centraux en plus de la zone centrale de la ville. Des zones W2 et W3 sont présentes dans les territoires plus éloignés.

Le modèle de développement urbain « espace de vie Nidau » de 2013 et l'étude des potentiels SEIN Nidau de janvier 2019 sont des bases importantes et des travaux préliminaires pour la révision de l'aménagement du territoire de la ville de Nidau. La consolidation de Nidau en tant que ville centrale et la définition de zones d'intervention dans lesquelles des changements majeurs sont possibles sont des éléments importants du modèle de développement urbain. Il s'agit d'AggloLac, du quartier Gurnigel et de l'axe Route de Berne / Weidteile dans le territoire d'action. Un autre objectif important est l'utilisation des transports pour l'urbanité, en particulier dans le contexte des mesures d'accompagnement de l'A5 branche Ouest. L'axe vers la gare est un élément central du modèle. Entre la gare de Bienne et la vieille ville de Nidau, on aspire à une « séquence spatiale adéquate ». L'aménagement d'espaces urbains et de liaisons sous forme de boulevards ou d'avenues est au premier plan.

Le grand projet AggloLac, la zone de développement la plus importante de la ville, représente un défi extraordinaire, également en matière de développement démographique (1 700 habitants). Dans l'étude des potentiels SEIN, la densification et le développement sont généralement recherchés dans la zone frontalière avec la ville de Bienne (Gurnigel, Hofmatten, Rue d'Aarberg) et le long de la route principale, resp. autour de la gare Nidau. Le périmètre banlieue-ouest est destiné à renforcer la vieille ville.

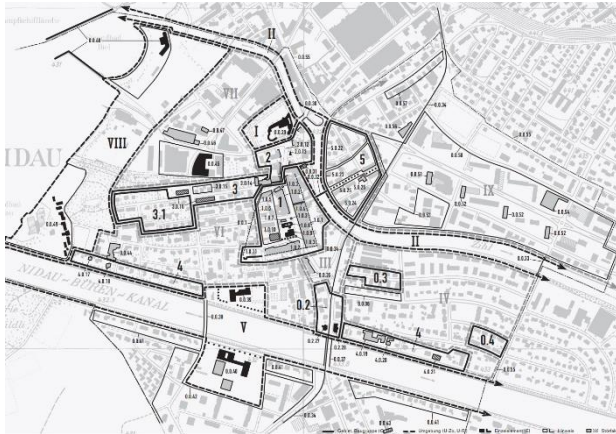
### *Conclusion, interprétation pour le territoire d'action Marais-de-Brügg – Rusel*

La densification ciblée aux endroits centraux facilement accessibles par les transports publics et l'emplacement de la densification aux endroits « difficiles », tels que la route principale et la Rue d'Aarberg sont favorables à l'objectif. Dans les quartiers individuels, une densification devrait

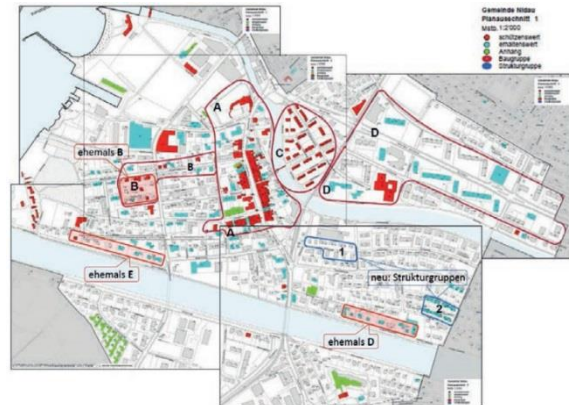


cependant être remise en question, comme dans le quartier Hofmatten. Dans certains cas, la densification ne peut être comprise que dans le cadre du projet branche Ouest. Le projet Agglo-Lac soulève la question de savoir comment le développement des transports publics et leur intégration dans l'espace urbain (par exemple, une liaison attrayante avec la gare de Bienne, la possibilité de traverser la Rue d'Aarberg) sont prévus.

### Inventaires des bâtiments et ISOS ville de Nidau



Extrait ISOS comme de Nidau (source : ISOS)



Aperçu inventaire des bâtiments commune de Nidau (Quelle: commune de Nidau)

La vieille ville, la banlieue, le château avec le parc du château, la cité-jardin Hofmatten, l'espace de la rivière Thielle et la rive du lac sont désignés objectif de conservation A dans l'ISOS de la ville de Nidau. Il est intéressant de noter que le quartier Weidteile n'est pas pris en compte de la même façon dans l'inventaire des bâtiments municipaux et dans l'ISOS. Le quartier n'a pas d'objectif de conservation dans ISOS. Dans l'inventaire des bâtiments, le quartier est considéré comme digne d'être préservé. Dans l'ISOS, le garage de la Rue Gugler / Route de Berne est mentionné comme un bon bâtiment fonctionnel.

*Conclusion, interprétation pour le territoire d'action Marais-de-Brügg – Rusel*

L'ensemble de la vieille ville, de la banlieue, du château avec le parc du château, de la cité-jardin Hofmatten et l'espace de la rivière Thielle doit être maintenu en état. Une densification ciblée du quartier Hofmatten, telle qu'envisagée dans l'étude des potentiels SEIN, doit être remise en question. Un renouvellement ou une restructuration est en revanche envisageable pour le quartier de Weidteile.

**Aménagement d'espaces ouverts à Nidau**

L'inventaire paysager de 2019 constitue une base de planification importante pour la ville de Nidau. Les rives du lac et les espaces d'eau de Thielle, de Madretsch et du canal Nidau-Büren sont d'une grande importance. Des chemins historiques tels que la liaison entre la route principale – ville de Nidau - Gurnigelstrasse sont également mis en valeur. Les plantations d'arbres (rangées d'arbres, arbres individuels) jouent un rôle central dans l'expérience et la compréhension du « paysage bâti » dans la zone d'habitat.

*Conclusion, interprétation pour le territoire d'action Marais-de-Brügg – Rusel*

En plus de l'espace d'eau de la Thielle en tant que qualité spéciale d'espace ouvert avec de nombreux objets inventoriés tels que par exemple les arbres individuels de la place Guido-Müller, le Madretsch et la Gurnigelstrasse se singularisent dans le territoire d'action comme éléments structurants importants du paysage et des espaces ouverts.

## Recommandations d'action

Le développement urbain est très fortement orienté vers le projet branche Ouest. Le concept d'immeubles élevés ou la densification de toute la zone Weidteile, par exemple, ne sont pas réalisables sans la branche Ouest. Les dépendances et donc aussi les incertitudes de planification sont grandes. En raison de la longue période de planification et de construction des grandes infrastructures de circulation, il faut davantage penser à partir de la structure existante. Il y a tout d'abord un besoin d'action dans l'espace actuel. Il y a tout d'abord un besoin impératif et urgent de solutions pour les 10 à 25 prochaines années.



*Il faut déjà agir aujourd'hui : traversée de la Rue du Débarcadère (photo vdw)*

Du point de vue de l'ensemble de la région, la zone d'aménagement gare / lac devrait être sciemment considérée comme zone de développement urbaine avec services, éducation, utilisations mixtes et espaces publics attractifs. Le désenclavement des transports publics et les liaisons resserrées avec les quartiers urbains adjacents sont prioritaires et devraient renforcer le profilage de la zone.

Le territoire d'action Marais-de-Brügg – Rusel est une zone urbaine sensible avec de nombreuses parties et éléments de valeur à préserver et de nombreux espaces ouverts spéciaux. Le développement très particulier de la zone, avec deux emplacements de gare différents, est en outre très lisible. Pour les développements dans la zone (tant structurels que liés au trafic), la structure existante et la structure historique devraient faire l'objet d'une attention beaucoup plus grande.

Le trafic est en général trop fortement perçu comme problème et non comme opportunité dans le traitement de l'espace urbain. Dans l'évolution historique, le trafic a cependant aussi été le catalyseur d'un développement local qualitatif. Il est donc important de considérer le trafic et l'urbanisme de manière intégrée et de mettre l'accent sur les aspects positifs du trafic (visibilité, fréquences, bonne accessibilité, etc.).

Les deux villes et la région se sont fixées des objectifs ambitieux, notamment en matière de climat et de mobilité (par ex. la stratégie Bienne 2030). Le processus de dialogue devrait être utilisé pour aborder une mobilité durable, innovante et peu encombrante et ses effets sur le projet branche Ouest.



*Aperçu : localisation des qualités et déficits dans la région Marais-de-Brügg – Rusel*



*Aperçu : Localisation besoin d'action urbanisme et développement urbain dans la région Marais-de-Brügg – Rusel*