

Résumé des descriptions de projets



« Phoenix » (projet gagnant)

mrs partner ag | Planification des transports, aménagement du territoire conseils, analyses, concepts | Zurich
berchtoldkrass space&options | Aménagement du territoire, urbanisme, partenariat | Karlsruhe
Balliana Schubert Landschaftsarchitekten AG | Zurich

Les grandes lignes

- Répartition en trois espaces urbains consécutifs « Parklandschaft am See » (parc au bord du lac), « Lebensader Biel Zentrum-Süd » (axe vital Bienne Centre-sud) et « Grüne ÖV- und Klima-Achse » (axe vert pour les TP et le climat)
- Renforcement de la mobilité piétonne et cycliste grâce à des possibilités de traverser
- Priorité aux transports publics sur tout l'axe, avec de nouveaux arrêts et de nouvelles liaisons de bus, ainsi que des arrêts sur chaussée
- Nouveaux nœuds « Guglerplatz » et « Keltenplatz » en tant que lieux animés à fonction spatiale et sociale (avec arrêt de bus et traversée nord-sud)
- Libération des quartiers du trafic de transit parasite et réorientation vers le réseau routier supérieur. Création de nouveaux axes cyclables (longitudinaux et transversaux)
- Bandes polyvalentes en tant qu'élément récurrent et apaisant le trafic offrant plus d'espace et de sécurité pour la circulation piétonne et cycliste
- Tous les modes de transport sur un seul axe : désormais avec des bus, davantage d'espace pour la circulation piétonne et cycliste ; suppression de la voie rapide
- Place Guido-Müller avec carrefour, suppression de voies de circulation au profit des secteurs piétonniers, sans giratoire

Évaluation du collège d'expertes et d'experts

- Le projet convainc par une conception cohérente et bien pensée de l'espace routier et des nœuds de circulation.
- La solution est réfléchie sur le plan fonctionnel et conceptuel.
- La nouvelle Guglerplatz offre du potentiel pour de nouvelles utilisations, renforce l'espace public et assure une plus grande mixité sociale.
- Le schéma de circulation est homogène et réalisable ; les nœuds routiers sont bien articulés.

Dans l'ensemble, le projet gagnant « Phoenix » répond le mieux aux besoins de la population formulés lors du processus participatif.

À cet égard, il convient de souligner les éléments suivants :

- Voies cyclables continues le long de tout l'axe principal
- Aménagement routier plus sûr de la rue d'Aarberg et de la rue du Débarcadère
- Nouveaux centres et lieux de rencontre, notamment le long de la route de Berne (Keltenplatz et Guglerplatz)
- Promotion des transports publics sur tout l'axe principal

« Re-Sources »

Metron AG | Architecture et planification | Brugg – Berne – Zurich
Raum404 GmbH | Architecture et urbanisme | Zurich – Chippis
Naomi Zürcher | Foresterie urbaine | Lucerne

Les grandes lignes

- Proposition de trois portes de ville avec fonction de plaque tournante ; passage entre Bienne et Nidau ainsi que vers le lac, la Suze et le canal de la Thielle
- Accent mis sur la qualité des espaces de vie, des espaces routiers et des liaisons existantes, en les valorisant et en les complétant
- Renforcement ciblé de l'impact sur le climat par la plantation d'arbres, application des principes de la ville-éponge (fossés d'infiltration, effet rafraichissant) et renforcement des espaces de vie existants autour du lac, du canal de la Thielle et des prairies sèches du pied sud du Jura
- L'axe est divisé en zones urbaines et en zones à caractère paysager
- Amélioration des liaisons de transport accompagnée du désengorgement des rues de quartier limitrophes du trafic de transit et de la mise en valeur des itinéraires cyclables verts
- Réaffectation de surfaces en faveur de la marche, du vélo et des transports publics

Évaluation du collège d'expertes et d'experts

- Les trois portes de ville proposées, y compris la mise en valeur de la Guglerplatz et de la place Guido-Müller, donnent des accents clairs et sont plausibles.
- Une attention particulière a été accordée aux nouveaux usages de l'espace public, tels que les promenades, les bancs ou les espaces pour des ateliers. Ils s'adressent à différents groupes cibles et rayonnent dans les quartiers avoisinants.
- Le collège porte un regard critique sur la solution retenue pour la place Guido-Müller, qui prévoit un giratoire, malgré le guidage judicieux de la circulation cycliste, car cette solution nécessite une très grande surface.
- L'itinéraire prévu pour les cyclistes via la rue d'Aegerten est en contradiction avec la planification cantonale. Le passage des bus par la rue d'Aegerten est certes intéressant, mais n'offre pas de valeur ajoutée décisive par rapport à la variante passant par la route de Berne.
- L'offre Park+Ride à la Guglerplatz semble inappropriée.

« Fil Vert »

Rapp AG | Planification générale et gestion de construction | Bâle

YellowZ urbanism architecture AG | Bâle – Berlin

Westpol Landschaftsarchitektur GmbH | Bâle

Les grandes lignes

- Davantage d'espaces verts le long de l'axe, notamment grâce à des rangées d'arbres
- Suppression de voies pour tourner et modification du régime de circulation
- Dosage du trafic individuel motorisé avec feux de circulation à la périphérie de la localité et priorisation des bus
- Création de liaisons attrayantes pour la circulation piétonne et cycliste le long du canal de la Thielle et d'un itinéraire cyclable rapide le long de la route de Berne
- Voie à sens unique à la Dr. Schneider-Strasse, en faveur de la marche et du vélo
- Accents architecturaux grâce à des corps de bâtiment plus élevés aux carrefours

Évaluation du collège d'expertes et d'experts

- Les accents proposés aux carrefours grâce à des corps de bâtiment plus élevés et leur lien avec la structure routière ne convainquent que partiellement (surtout à la Guglerplatz).
- La continuité verte le long de l'axe reste vague au niveau de la mise en œuvre.
- Les idées relatives à l'animation des places et à la prise en compte des différents groupes d'utilisatrices et d'utilisateurs sont également peu concrètes.
- Globalement, l'harmonisation entre les espaces libres, les aménagements urbains et les transports est trop lacunaire pour donner une vue d'ensemble cohérente.
- Les bonnes approches concernant les voies piétonnes et cyclables continues, la réduction des voies pour tourner ou les liaisons piétonnes parallèles le long et à côté de la route de Berne sont élaborées avec trop peu de précision.

« Tissue urbain »

Schneider Verkehrplanung AG | Glaris – Zurich

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH | Zurich

pool Architekten | Zurich

Les grandes lignes

- Renforcement de l'espace public et création de quatre lieux marquants aux carrefours rue du Débarcadère/rue d'Aarberg, rue Marcelin-Chipot/Dr. Schneider-Strasse, place Guido-Müller ainsi que route de Berne/Guglerstrasse avec de nouvelles impulsions
- Espaces libres reliés entre eux par des boucles de parc et de jardin, assurant ainsi la qualité de séjour et un meilleur climat ; interventions ciblées dans les espaces libres afin de les rendre plus attrayants, plus diversifiés et mieux utilisables sur le plan social
- Route de Berne constituant l'axe principal pour le trafic individuel motorisé, tandis que les transports publics et les cyclistes empruntent des rues de quartier parallèles
- Dosage du trafic au moyen de feux de signalisation, notamment lors du passage de l'autoroute dans la route de Berne
- Nouveaux croisements, traversées plus sûres et deux ponts supplémentaires sur la Thielle amenant plus de perméabilité et renforçant l'interconnexion entre les quartiers

Évaluation du collège d'expertes et d'experts

- Les quatre espaces principaux sont développés en détail, mais il manque une conception urbanistique globale qui relie les différents espaces entre eux. Ainsi, les propositions semblent plutôt être des mesures isolées et le tronçon routier ne produit pas un effet d'ensemble harmonieux.
- Le développement se concentre surtout sur la rue du Débarcadère, d'autres potentiels restent inexploités.
- Avec six voies inchangées, la place Guido-Müller reste trop axée sur la circulation et surdimensionnée.
- Les interventions dans les espaces libres et les ponts sur la Thielle promettent plus de perméabilité et sont jugés comme apportant une vraie plus-value, mais les boucles de jardin semblent trop peu concrètes. D'autres traversées proposées offrent un potentiel pour apporter plus d'espaces libres et d'interaction sociale, mais leur élaboration est trop peu tangible.
- La proposition de maintenir le vélo et le bus à l'écart de la route de Berne n'a pas de motivation claire et ne correspond pas à l'idée directrice concernant le régime de circulation.