

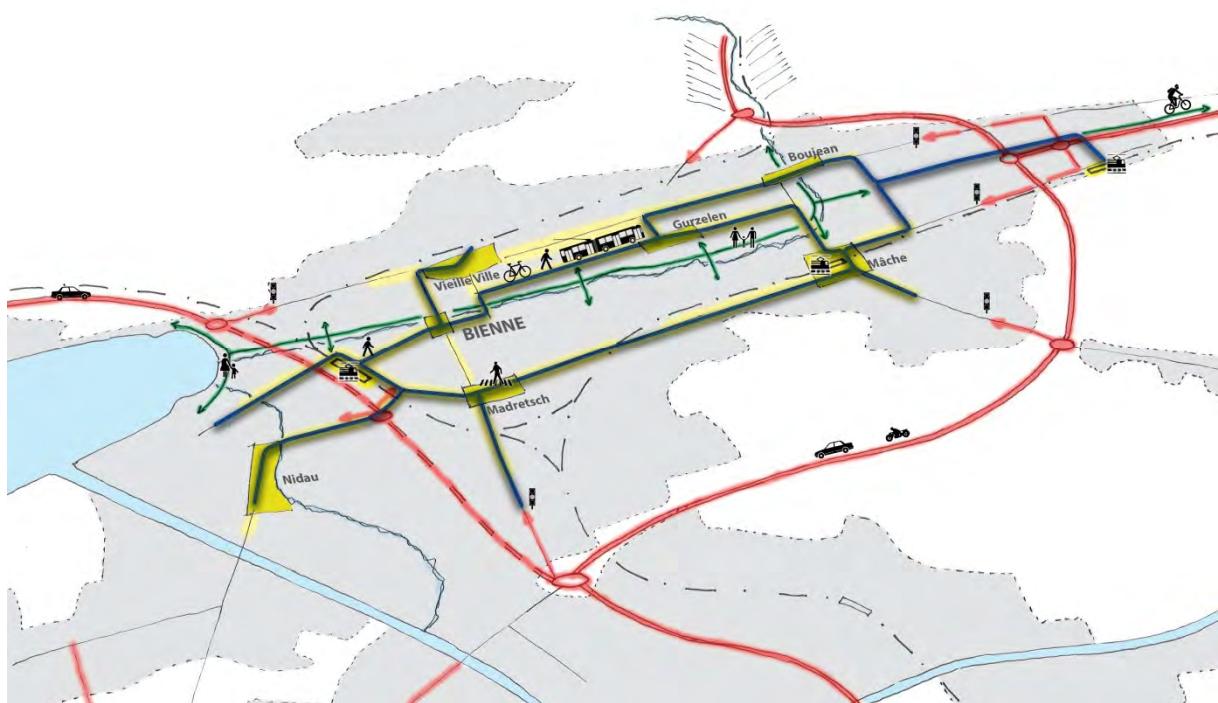


Orientation directrice

Stratégie globale de mobilité 2018-2040

Ville de Bienne

Plans au format A3



Bienne, 22 octobre 2018

Stratégie globale de mobilité 2018-2040

Ville de Bienne

Annexe au rapport final du 22 octobre 2018

Document approuvé par le Conseil municipal de Bienne

Mandant

Département de l'urbanisme de la Ville de Bienne

Florence Schmoll, Aurélie Dubuis
Rue Centrale 49
CH-2501 Biel/Bienne

Tel +41 (0)32 326 16 21
urbanisme@biel-bienne.ch
www.biel-bienne.ch

Mandataire

mrs partner sa
Benoît Ziegler, Charlotte Berthoud
Birmensdorferstrasse 55
CH-8004 Zürich

Tel +41 (0)44 245 46 18
benoit.ziegler@mrspartner.ch
www.mrspartner.ch

Avec les apports spécifiques de :

Feddersen & Klostermann, urbanisme architecture paysage (Pierre Feddersen) :
compréhension de la composition urbaine et participation à la vision spatiale d'ensemble
van de wetering GmbH, atelier d'urbanisme (Han van de Wetering) :
illustrations des ambiances recherchées des espaces publics

Table des matières

Vision spatiale d'ensemble de mobilité

Vision d'ensemble : Trame structurante des lieux de vie publique

Vision d'ensemble : Réseau de promenades structurantes paysagères

Vision d'ensemble : Ambiances différencierées du réseau viaire

Stratégie globale de mobilité multimodale

Concept de réseau transports publics

Concept de réseau piétonnier (long terme)

Concept de réseau piétonnier (avant A5 branche ouest)

Concept de réseau cyclable (long terme)

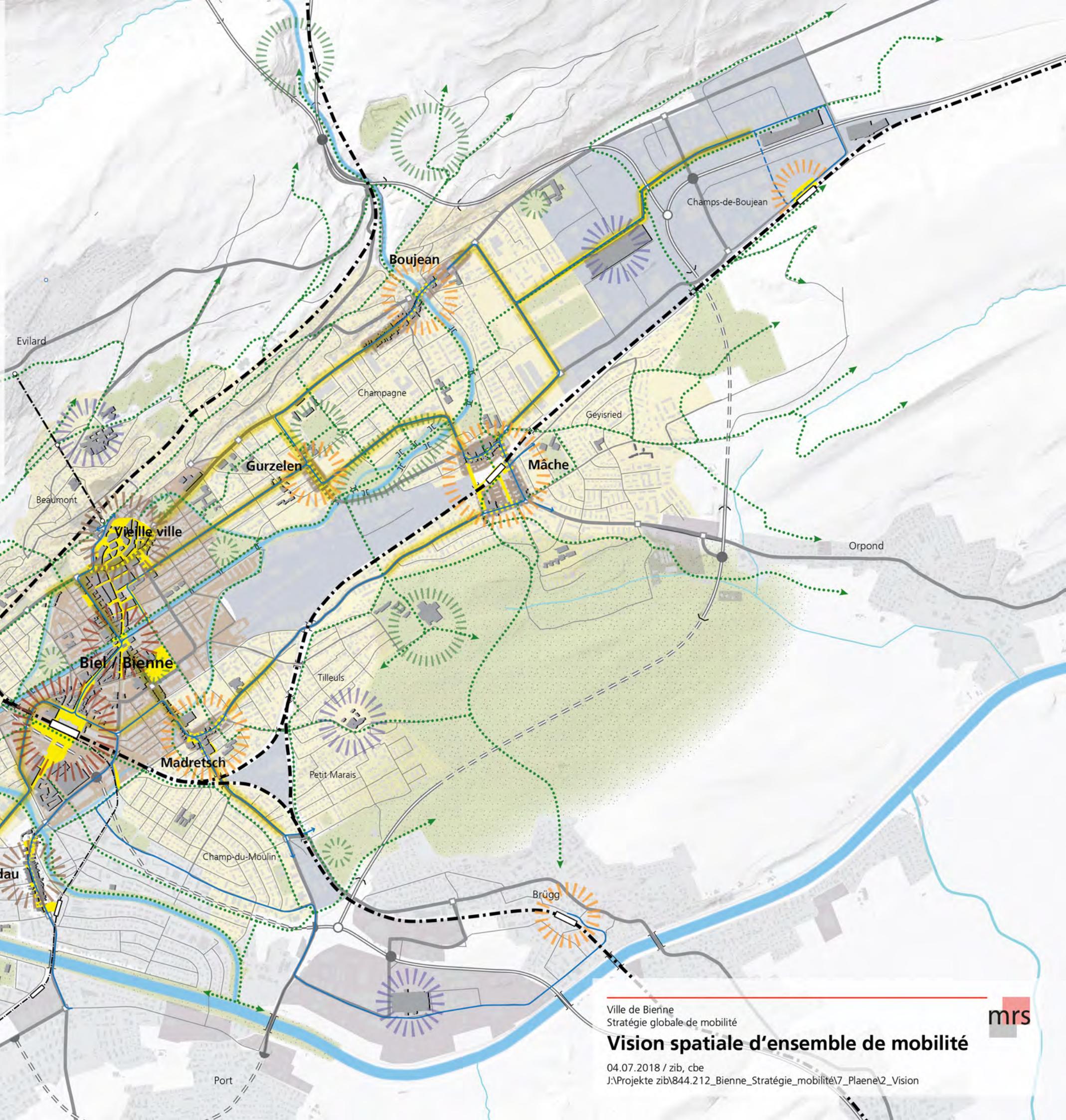
Concept de réseau cyclable (avant A5 branche ouest)

Concept de réseau transports individuels motorisés (long terme)

Concept de réseau transports individuels motorisés (avant A5 branche ouest)

Légende

Structure paysagère	Transports
Réseau hydrographique	Ligne ferroviaire
Parc ou espace vert d'importance	Gare / Arrêt de funiculaire
Urbanisation	Autoroute / Autoroute en souterrain
Centre-ville de Biel : Dense, mixte, forte concentration de commerces	Axe fort TP structurant pour les déplacements et l'urbanisation
Centralité de quartier ou historique : Forte accessibilité TP, densification à promouvoir	Axe urbain structurant à l'échelle de la ville
Quartier à dominance résidentielle	Axe urbain structurant à l'échelle de la ville avec aménagement qualitatif favorisant la coexistence
Zone d'activités	Axe urbain assurant une lisibilité à l'échelle d'un grand quartier
Espace public urbain structurant et identitaire (lieu d'intensité urbaine)	Axe collecteur de quartier, structurant à l'échelle locale
Pôle générateur de flux MD ou motorisés	Réseau de desserte des quartiers (principe de poches apaisées perméabilité au trafic motorisé limitée)
Centralités et polarités	Carrefour stratégique pour la maîtrise des flux de trafic (contrôle d'accès)
Centralité d'agglomération	Réseau de promenades hors du réseau viaire
Centralité patrimoniale et culturelle	
Centralité de quartier ou de gare	
Centralité paysagère	
Polarité à fonction spécifique	



Ville de Biel
Stratégie globale de mobilité

Vision spatiale d'ensemble de mobilité

04.07.2018 / zib, cbe
J:\Projekte zib\844.212_Bienne_Stratégie_mobilité\7_Pläne\2_Vision



0 m 500 m

Légende

Structure paysagère et spatiale

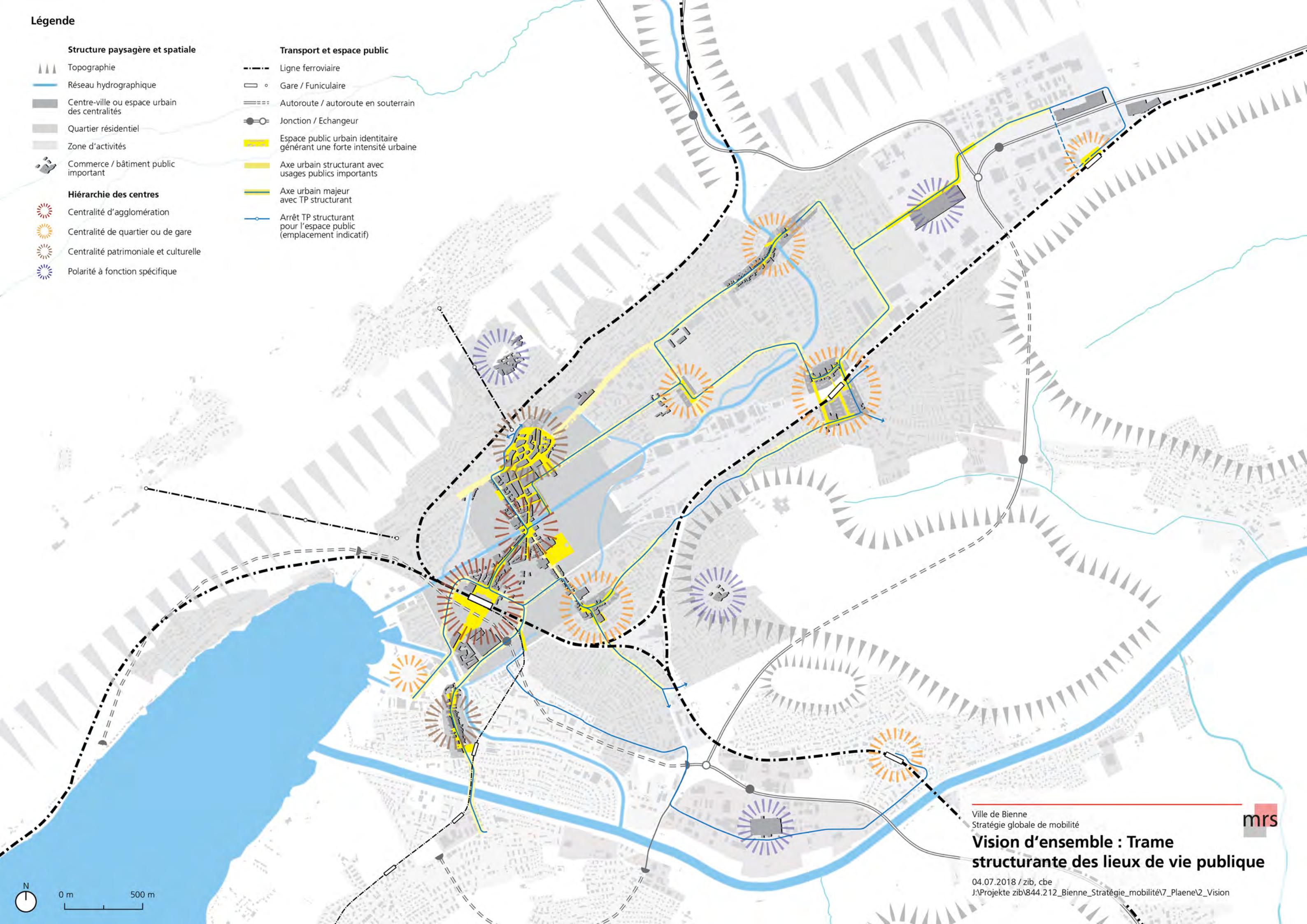
- Topographie
- Réseau hydrographique
- Centre-ville ou espace urbain des centralités
- Quartier résidentiel
- Zone d'activités
- Commerce / bâtiment public important

Hierarchie des centres

- Centralité d'agglomération
- Centralité de quartier ou de gare
- Centralité patrimoniale et culturelle
- Polarité à fonction spécifique

Transport et espace public

- Ligne ferroviaire
- Gare / Funiculaire
- Autoroute / autoroute en souterrain
- Jonction / Echangeur
- Espace public urbain identitaire générant une forte intensité urbaine
- Axe urbain structurant avec usages publics importants
- Axe urbain majeur avec TP structurant
- Arrêt TP structurant pour l'espace public (emplacement indicatif)



Ville de Biel
Stratégie globale de mobilité

Vision d'ensemble : Trame structurante des lieux de vie publique

04.07.2018 / zib_cbe
J:\Projekte\zib\844.212_Bienne_Stratégie_mobilité\7_Pläne\2_Vision

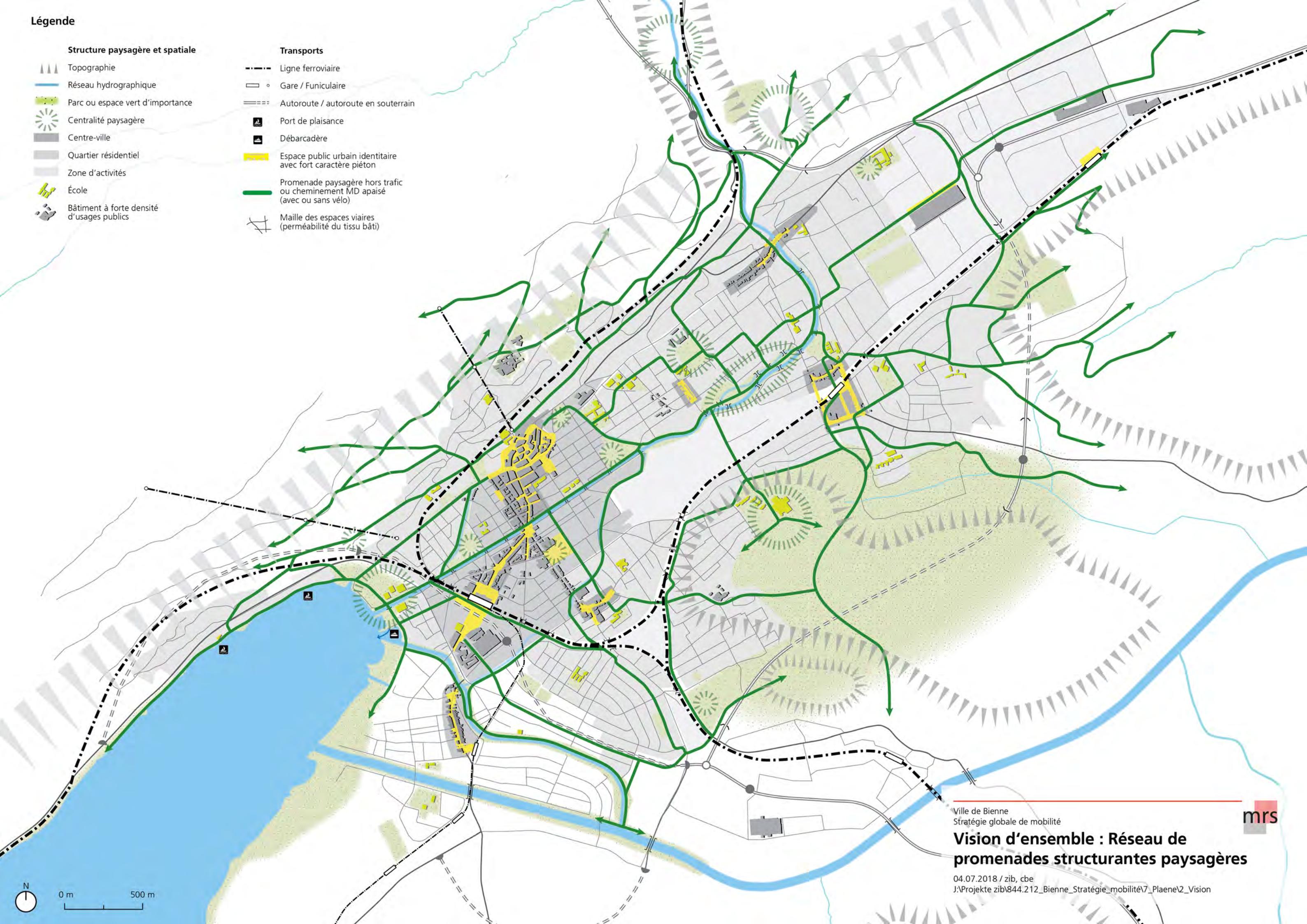
mrs



0 m

500 m

Légende



Ville de Biel/Bienne
Stratégie globale de mobilité

Vision d'ensemble : Réseau de promenades structurantes paysagères

04.07.2018 / zib_cbe
J:\Projekte\zib\844.212_Bienne_Stratégie_mobilité\7_Plaene\2_Vision

mrs

Légende

Structure spatiale
Topographie
Réseau hydrographique
Centre-ville de Biel
Centralité de quartier ou historique
Quartier à dominance résidentielle
Zone d'activités
Transports
Ligne ferroviaire
Gare / Funiculaire
Autoroute / autoroute en souterrain

Réseau viaire structurant de la ville

Route structurante de type boulevard/avenue dans tissus de centralité avec aménagement de qualité ; gabarit fonctionnel large favorisant la cohabitation des modes

Route structurante de type boulevard/avenue avec forte intensité urbaine et usage public ; gabarit fonctionnel large favorisant la MD et les TP

Route structurante urbaine assurant une continuité paysagère et spatiale ; gabarit fonctionnel moyen avec priorité spécifique

Espace structurant de la ville

Espace public urbain identitaire (piéton ou avec aménagement de qualité favorisant la cohabitation)

Réseau viaire des quartiers

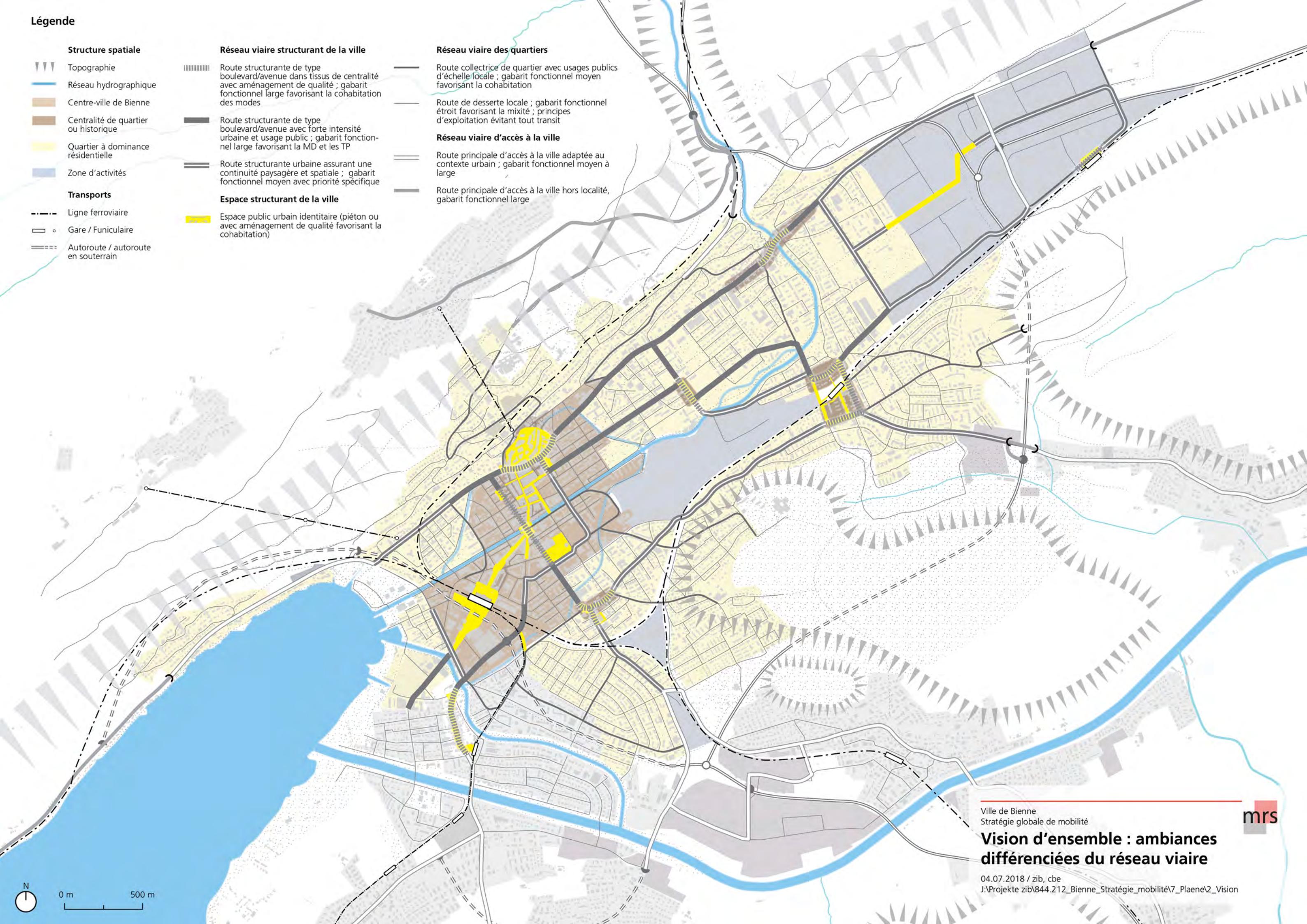
Route collectrice de quartier avec usages publics d'échelle locale ; gabarit fonctionnel moyen favorisant la cohabitation

Route de desserte locale ; gabarit fonctionnel étroit favorisant la mixité ; principes d'exploitation évitant tout transit

Réseau viaire d'accès à la ville

Route principale d'accès à la ville adaptée au contexte urbain ; gabarit fonctionnel moyen à large

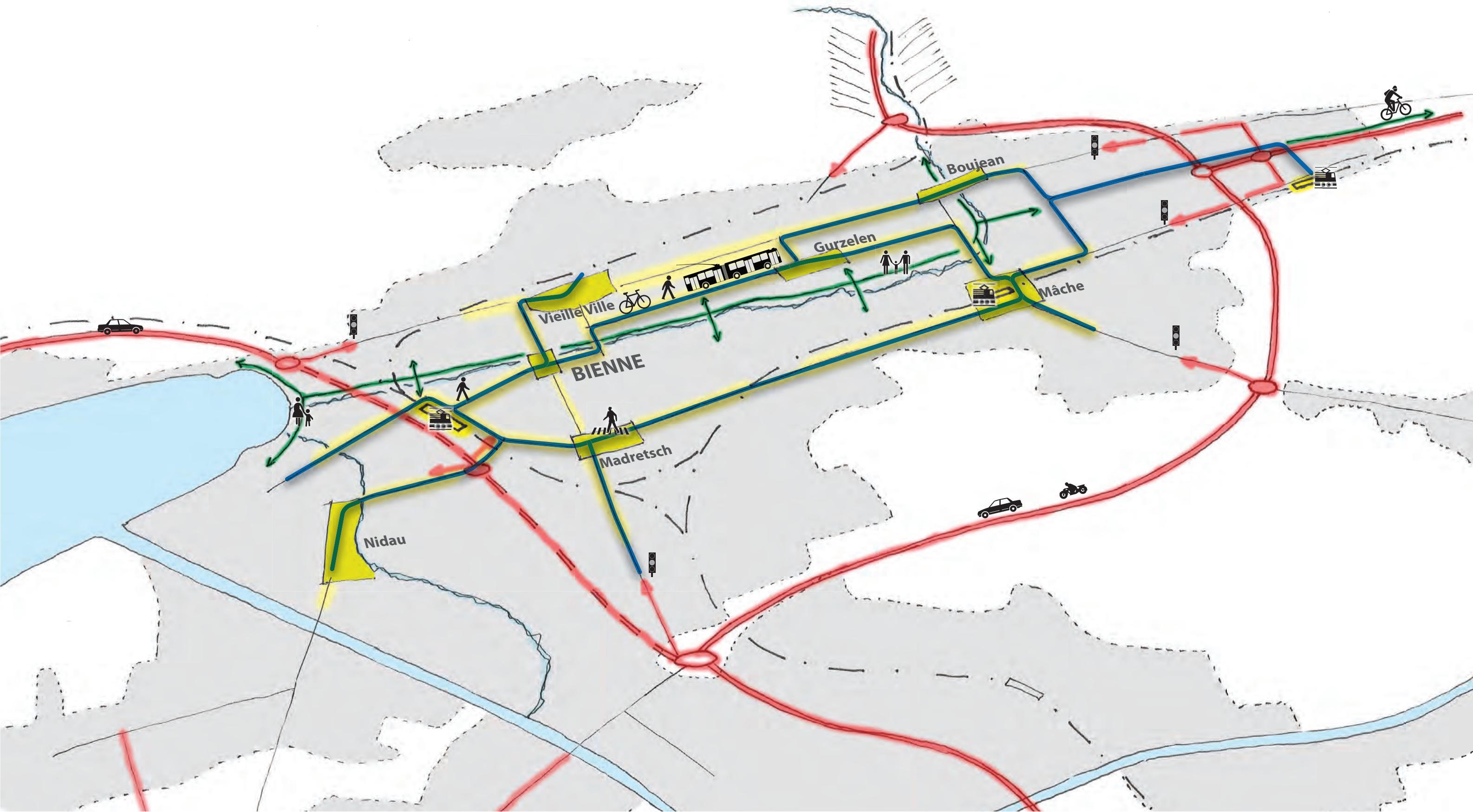
Route principale d'accès à la ville hors localité, gabarit fonctionnel large



Ville de Biel
Stratégie globale de mobilité

Vision d'ensemble : ambiances différencierées du réseau viaire

04.07.2018 / zib, cbe
J:\Projekte zib\844.212_Bienne_Stratégie_mobilité\7_Plaene\2_Vision



Ville de Bienne
Stratégie globale de mobilité



Stratégie globale de mobilité multimodale Long terme après A5 branche ouest

Structure fonctionnelle du réseau TP urbain

- Axe fort structurant**
Fréquence 5 à 10 min.
Accent mis sur l'identité des arrêts dans l'espace public
- Axe de desserte des quartiers**
Fréquence 10 à 15 min.
Accent mis sur l'accès direct aux centralités voisines
- Axe à vocation rapide**
Fréquence 10 à 15 min.
Accent mis sur la coordination avec le rail et sur la vitesse commerciale
- Ligne régionale**
Fréquence 30 à 60 min.
Accent mis sur l'accès direct à la gare centrale
- Interface TP**
Accent mis sur la qualité des transbordements et sur la facilité d'accès aux TP
- Concentration de lignes TP dans les secteurs de gare / halte**

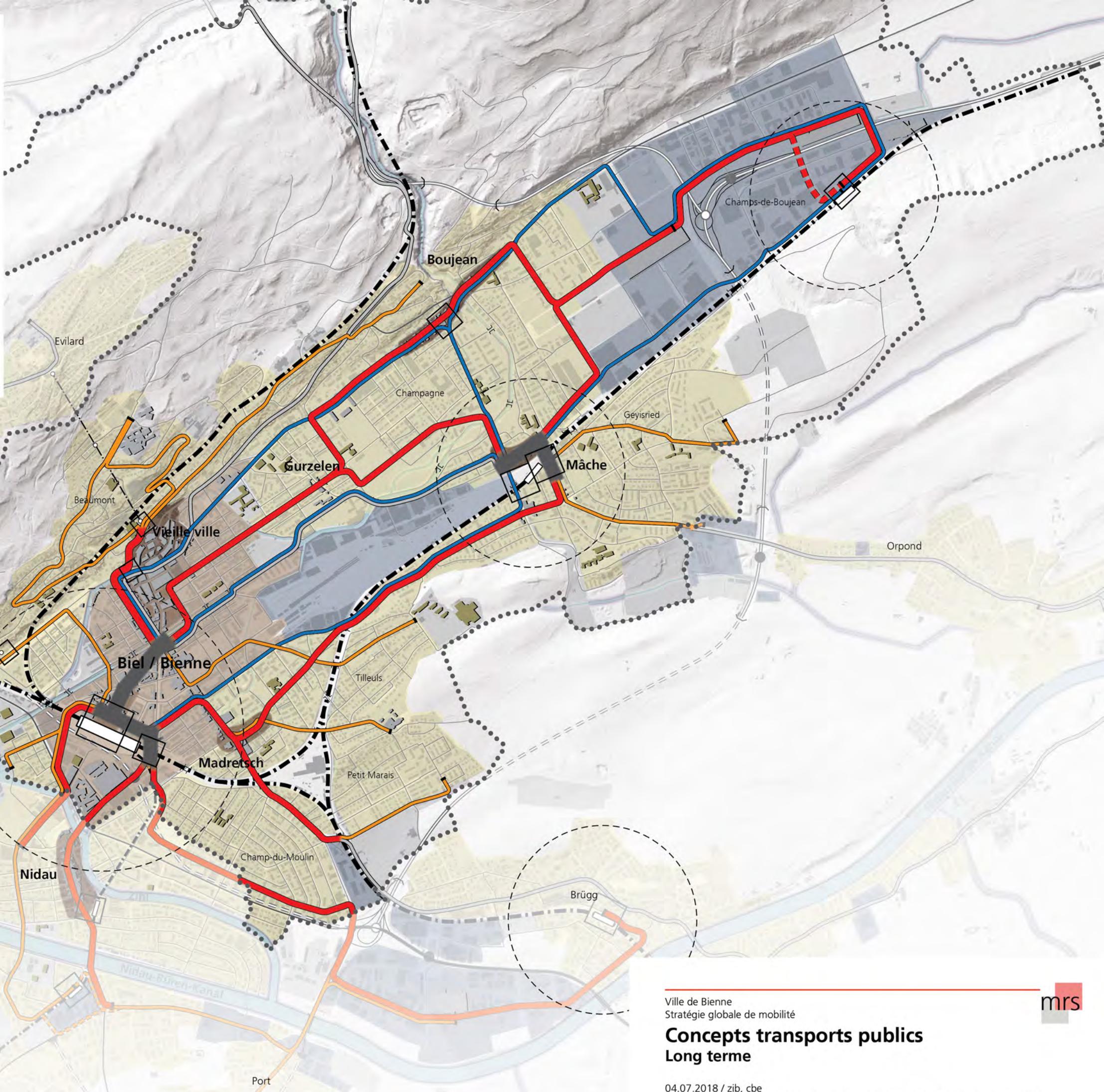
Infrastructures TP

- Ligne ferroviaire**
- Funiculaire**

Structure urbaine

- Noyaux historiques
- Centre ville commercial
- Centre ville
- Zones d'activités
- Quartiers résidentiels

- Limites communales**



Structure fonctionnelle du réseau piétonnier

Rue avec forte priorité piétonne

- Zone piétonne ou mixité piétons-vélos
- Zone de rencontre, 20km/h (Extensions à planifier)
- Zone mixte piétons / TP

Espace routier avec aménagement spécifique, favorable au piéton

- Aménagement de l'espace public de grande qualité favorisant les déplacements piétons et le séjour dans l'espace public

Rue à caractère résidentiel

- Aménagement et régime de vitesse favorisant la mixité des usages

Rue/route urbaine avec aménagements piétons de qualité

- Cheminement piéton valorisé sur axe urbain structurant avec usages publics importants

- Cheminement piéton sur route à trafic moyen à fort ou avec circulation TP

Itinéraire piéton spécifique

- Itinéraire piéton en site propre en milieu urbain (avec ou sans vélos)

- Itinéraire de randonnée pédestre ou de promenade

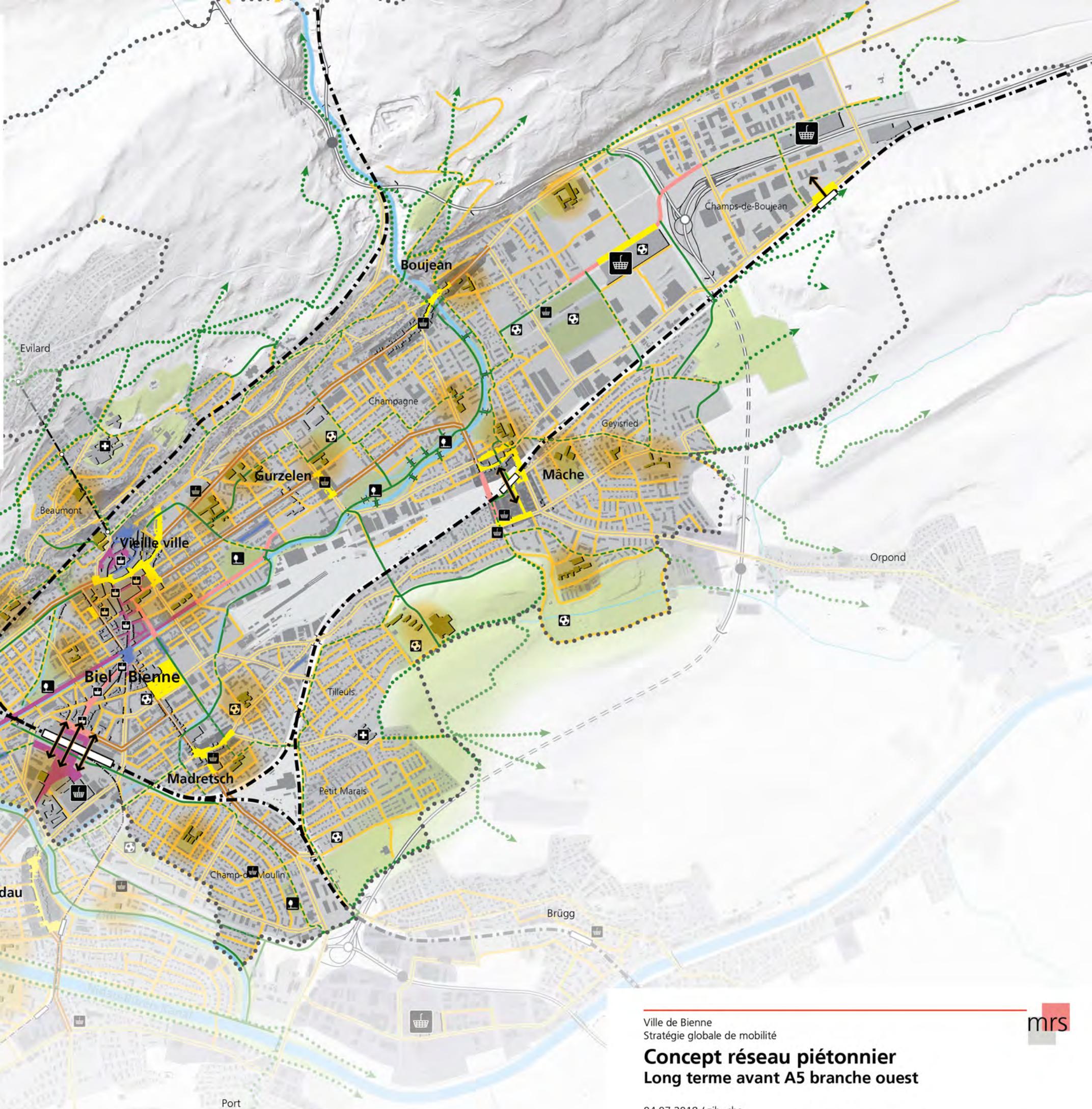
- Continuité d'itinéraire recommandée sur rue résidentielle

Transports

- Ligne ferroviaire
- Funiculaire
- Gare / funiculaire
- Autoroute / autoroute en souterrain

Structure urbaine

- Noyau historique
- Centre ville commercial
- Centre ville
- Zone d'activités
- Quartier résidentiel
- Parc ou espace vert d'importance
- Ecole et abords
- Bâtiment public avec fort usage public
- Hôpital, commerce, parc, terrain de sport, piscine/plage
- Limite communale



Ville de Biel/Bienne
Stratégie globale de mobilité

Concept réseau piétonnier Long terme avant A5 branche ouest

Structure fonctionnelle du réseau piétonnier

Rue avec forte priorité piétonne

- Zone piétonne ou mixité piétons-vélos
- Zone de rencontre, 20km/h (Extensions à planifier)
- Zone mixte piétons / TP

Espace routier avec aménagement spécifique, favorable au piéton

- Aménagement de l'espace public de grande qualité favorisant les déplacements piétons et le séjour dans l'espace public

Rue à caractère résidentiel

- Aménagement et régime de vitesse favorisant la mixité des usages

Rue/route urbaine avec aménagements piétons de qualité

- Cheminement piéton valorisé sur axe urbain structurant avec usages publics importants

- Cheminement piéton sur route à trafic moyen à fort ou avec circulation TP

Itinéraire piéton spécifique

- Itinéraire piéton en site propre en milieu urbain (avec ou sans vélos)

- Itinéraire de randonnée pédestre ou de promenade

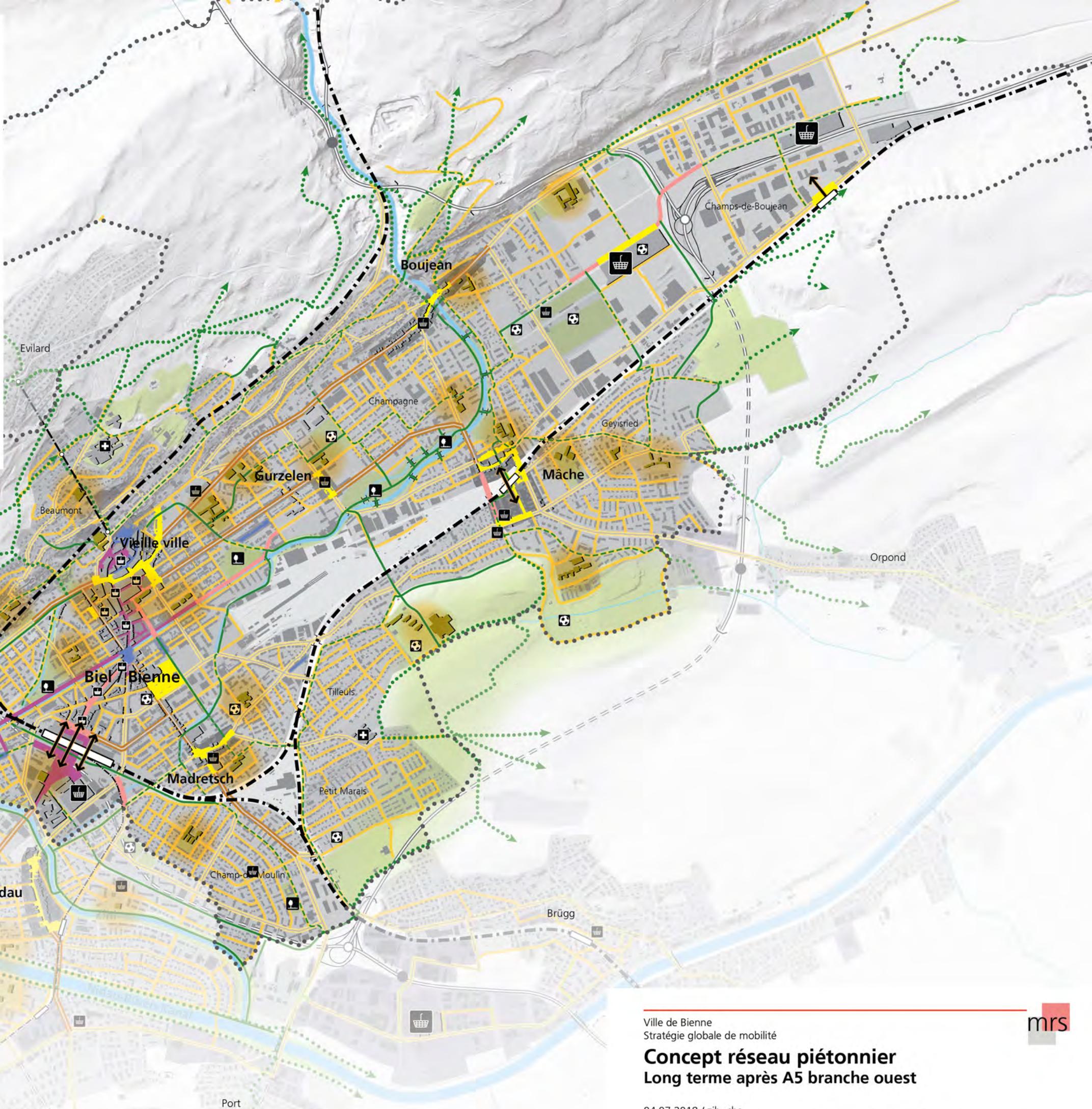
- Continuité d'itinéraire recommandée sur rue résidentielle

Transports

- Ligne ferroviaire
- Funiculaire
- Gare / funiculaire
- Autoroute / autoroute en souterrain

Structure urbaine

- Noyau historique
- Centre ville commercial
- Centre ville
- Zone d'activités
- Quartier résidentiel
- Parc ou espace vert d'importance
- Ecole et abords
- Bâtiment public avec fort usage public
- Hôpital, commerce, parc, terrain de sport, piscine/plage
- Limite communale



Ville de Biel/Bienne
Stratégie globale de mobilité

Concept réseau piétonnier
Long terme après A5 branche ouest



Structure fonctionnelle du réseau cyclable

Itinéraire rapide

Aménagements favorisant la rapidité des déplacements (bande cyclable, priorité vélo aux carrefours)

Itinéraire alliant confort et rapidité

Aménagements spécifiques et généreux (piste cyclable large, rue sans trafic, infrastructure de franchissement ou mixité sur rues fortement apaisées)

Itinéraire de confort

Itinéraire à caractère paysager (chemin sans trafic ou mixité sur rues fortement apaisées)

Stationnement



Vélostation



Grand nombre d'emplacements vélo

Transports

— — — Ligne ferroviaire

— — — Funiculaire

— ○ — Gare / funiculaire

===== Autoroute / autoroute en souterrain

Structure urbaine

■ Noyaux historiques

■ Centre ville commercial

■ Centre ville

■ Zone d'activités

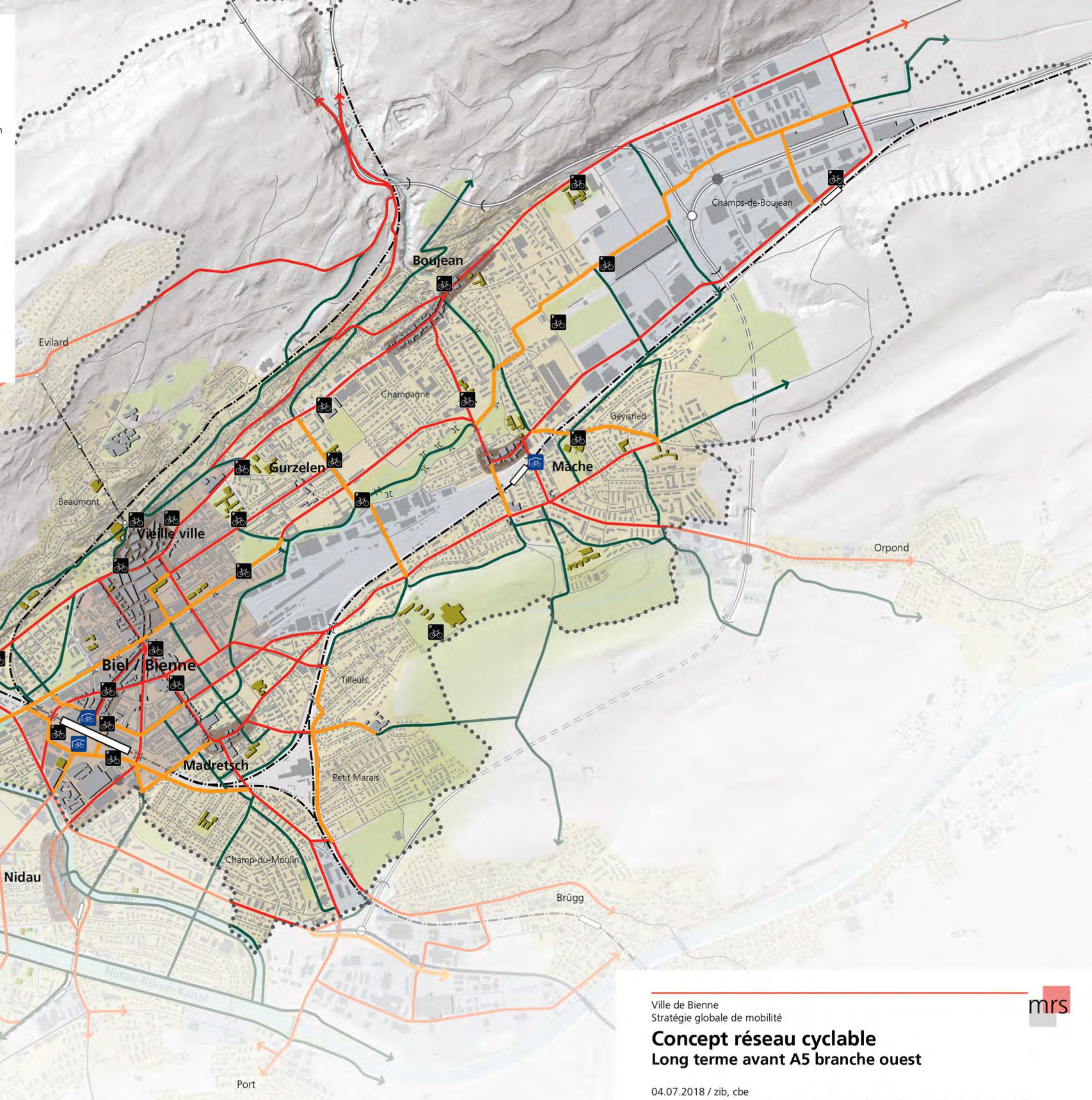
■ Quartier résidentiel

■ Parc ou espace vert d'importance

■ Ecole

■ Commerce / bâtiment public important

····· Limite communale



Structure fonctionnelle du réseau cyclable

Itinéraire rapide

Aménagements favorisant la rapidité des déplacements (bande cyclable, priorité vélo aux carrefours)

Itinéraire alliant confort et rapidité

Aménagements spécifiques et généreux (piste cyclable large, rue sans trafic, infrastructure de franchissement ou mixité sur rues fortement apaisées)

Itinéraire de confort

Itinéraire à caractère paysager (chemin sans trafic ou mixité sur rues fortement apaisées)

Stationnement



Vélostation



Grand nombre d'emplacements vélo

Transports

— — — Ligne ferroviaire

— — — Funiculaire

— ○ — Gare / funiculaire

===== Autoroute / autoroute en souterrain

Structure urbaine

■ Noyaux historiques

■ Centre ville commercial

■ Centre ville

■ Zone d'activités

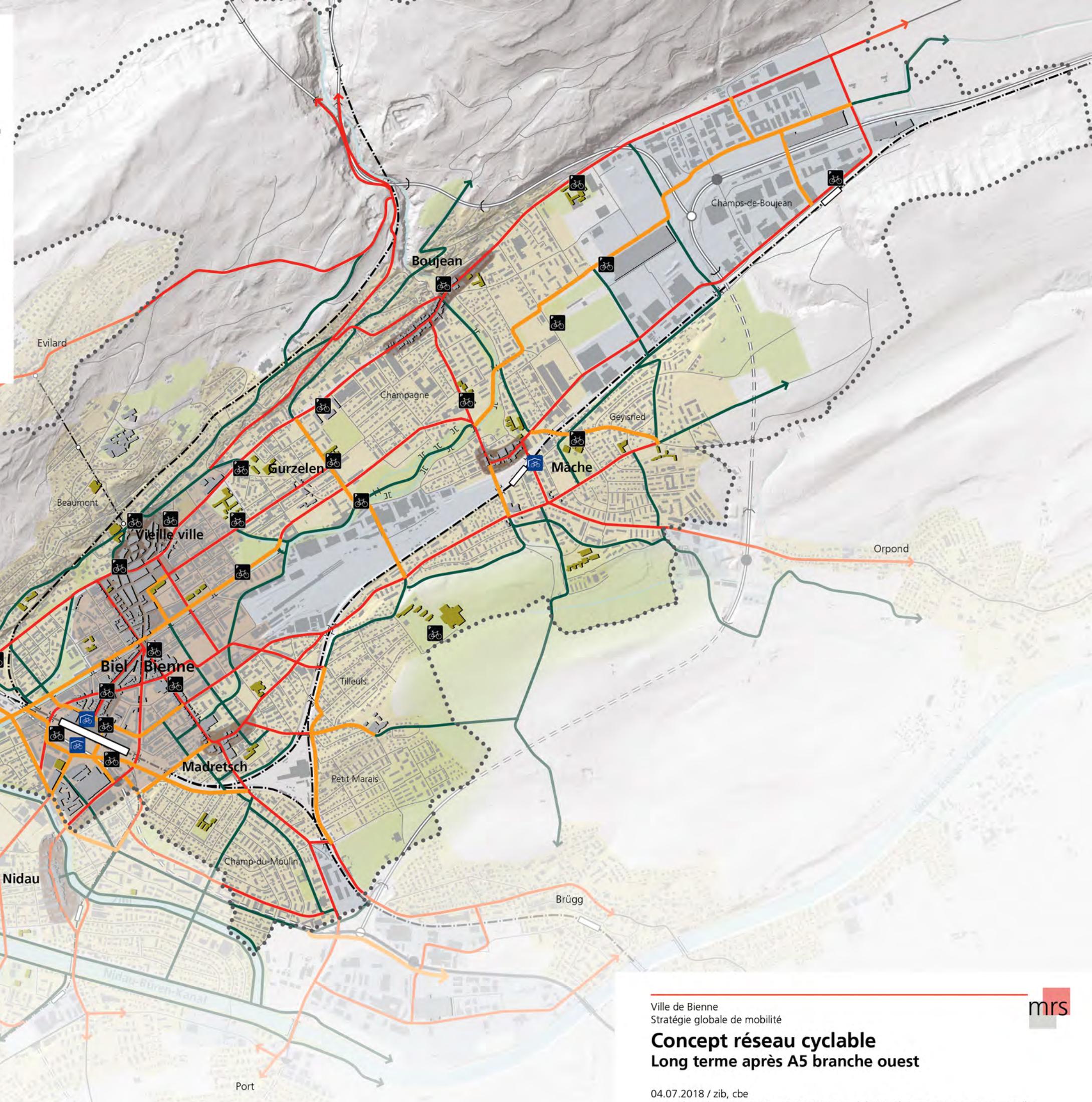
■ Quartier résidentiel

■ Parc ou espace vert d'importance

■ Ecole

■ Commerce / bâtiment public important

•••• Limite communale



Hiérarchie fonctionnelle du réseau routier

- Réseau supérieur**
Autoroute, jonction / demi-jonction
Autoroute, échangeur
Route nationale (catégorie 3)

Fonctions du réseau routier urbain

- Réseau routier d'échelle régionale** (axe de raccordement à l'autoroute)
- Réseau routier privilégié à l'échelle de la Ville** (axe de circulation principal)
- Réseau routier privilégié à l'échelle des grands secteurs résidentiels et d'activités** (axe de liaison)
- Réseau collecteur d'échelle de quartier** (route collectrice / rue de quartier importante)
- Réseau de desserte de quartier**

Réseau modéré ou requalifié

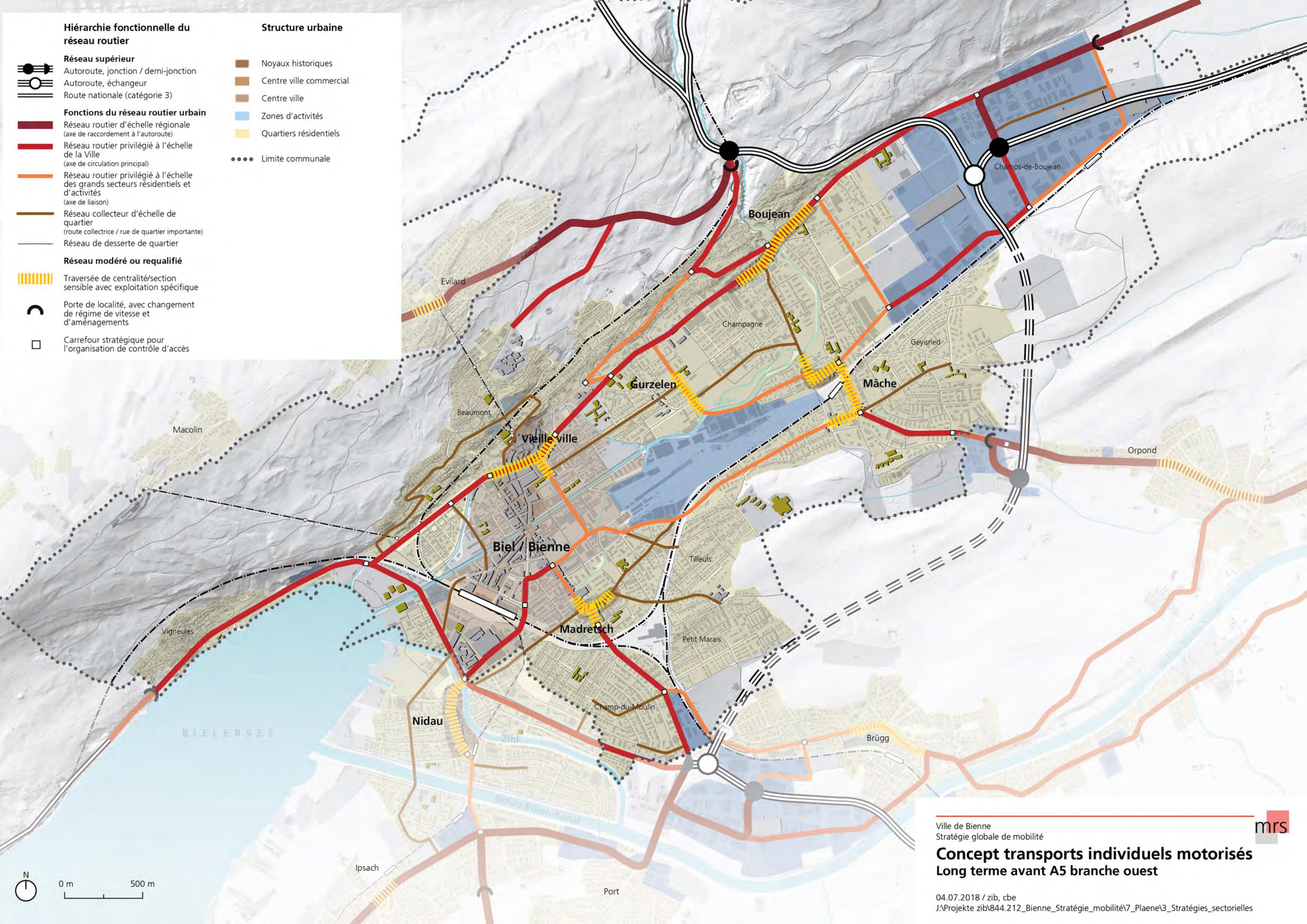
- Traversée de centralité/section sensible avec exploitation spécifique**

- Porte de localité, avec changement de régime de vitesse et d'aménagements**

- Carrefour stratégique pour l'organisation de contrôle d'accès**

Structure urbaine

- Noyaux historiques
- Centre ville commercial
- Centre ville
- Zones d'activités
- Quartiers résidentiels
- Limites communales



Ville de Biel/Bienne
Stratégie globale de mobilité

Concept transports individuels motorisés
Long terme avant A5 branche ouest



Hiérarchie fonctionnelle du réseau routier

Réseau supérieur
 Autoroute, jonction / demi-jonction
 Autoroute, échangeur
 Route nationale (catégorie 3)

Fonctions du réseau routier urbain

Réseau routier d'échelle régionale (axe de raccordement à l'autoroute)
 Réseau routier privilégié à l'échelle de la Ville (axe de circulation principal)
 Réseau routier privilégié à l'échelle des grands secteurs résidentiels et d'activités (axe de liaison)

Réseau collecteur d'échelle de quartier (route collectrice / rue de quartier importante)
 Réseau de desserte de quartier

Réseau modéré ou requalifié

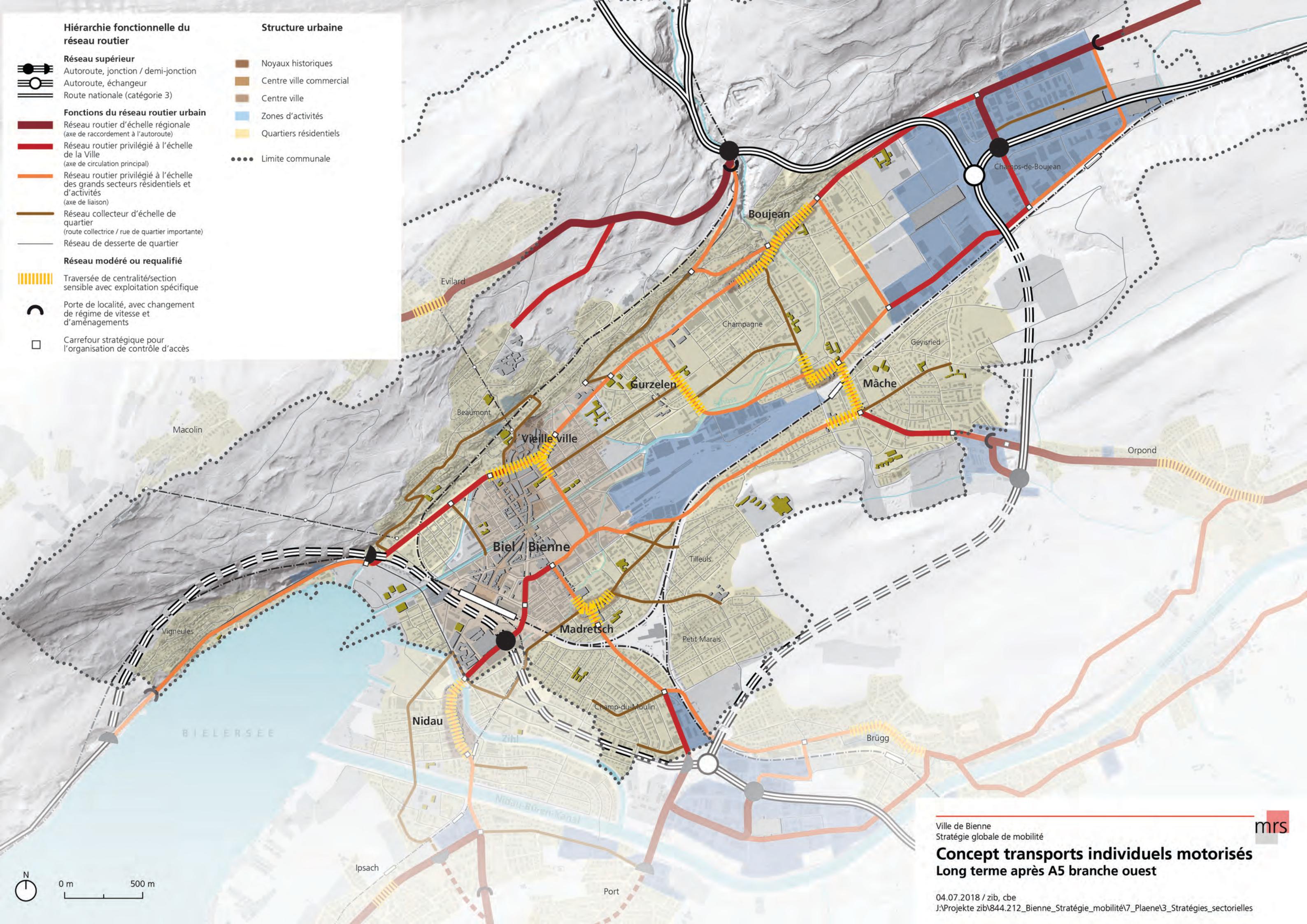
Traversée de centralité/section sensible avec exploitation spécifique

Porte de localité, avec changement de régime de vitesse et d'aménagements

Carrefour stratégique pour l'organisation de contrôle d'accès

Structure urbaine

- Noyaux historiques
- Centre ville commercial
- Centre ville
- Zones d'activités
- Quartiers résidentiels
- Limites communales



Ville de Bienne
 Stratégie globale de mobilité

Concept transports individuels motorisés
Long terme après A5 branche ouest

mrs