



32e Journée Rue de l'Avenir
25 septembre 2015 à Lausanne
(voir programme encarté)



*Rues apaisées et transports publics:
des enjeux à (ré)concilier*

Le thème de ce bulletin reprend et prolonge un colloque organisé par l'ATE Vaud en décembre 2014 et certaines des présentations faites dans le cadre des 50 ans de la SVI. Le sujet est chaud, les positions tendent à se polariser dans un contexte de politiques urbaines et d'agglomération où les attentes vis-à-vis des transports publics sont très fortes. En première approche, la modération de la circulation est forcément perçue comme un obstacle. A tort ou à raison: en ville, la vitesse effective est bien souvent inférieure à la vitesse maximale autorisée et une vitesse plus basse peut aussi apporter plus de fluidité. A y regarder de plus près les nuances s'imposent: lorsque on la met en chiffres la réalité ne confirme pas toujours les craintes, les composantes d'une desserte performante sont multiples.

L'enjeu, quelle que soit la taille des localités, est essentiel. Le pire serait d'en arriver à penser que les transports publics ne peuvent être performants qu'à la condition de bénéficier de la voie libre - à la limite dépourvue de passages piétons. Et de se trouver à devoir choisir entre rues apaisées et desserte proche de l'usager: pas de transport public dans un quartier à 30, pas d'abaissement de la vitesse sur un tronçon de rue importante dans un secteur central.

Les exemples collectés fournissent des pistes de solutions pour concilier les deux. Parmi les ingrédients déterminants: la volonté politique, les processus de concertation entre les partenaires et une bonne dose de pragmatisme. La question des mesures d'accompagnement (compatibles, admissibles) est par ailleurs centrale. On y revient: comment obtenir une baisse des vitesses sans un passage obligé par des aménagements constructifs contraignants, qui mène à une impasse à la fois pratique et financière? Il devient de plus en plus nécessaire de développer d'autres stratégies.

RdA

Rencontre vélostations et vélos en libre-service



A Belfort, un prestataire propose une offre de transport innovante combinant bus, car sharing et bike sharing, disponible sur une seule carte. (Photo: SMT90/Optymo)

La rencontre d'information des Forums bikesharing et vélostations Suisse 2015 aura lieu le **jeudi 17 septembre** prochain. Cette rencontre annuelle a pour but d'encourager la diffusion et le partage de connaissances en la matière, ainsi que le développement de réseaux cohérents, compatibles et efficaces. Elle réunit depuis plusieurs années une centaine d'acteurs de toute la Suisse: collectivités publiques, ingénieurs, architectes, urbanistes ou encore entreprises et associations actives dans le domaine de la mobilité.

La manifestation aura lieu cette année à **Aarau**, première ville de Suisse à avoir accueilli une vélostation, qui en possède désormais deux, dont une flamboyante neuve. Leur visite précédera la matinée de conférences dédiée aux vélostations. L'après-midi, des professionnels de différents domaines présenteront et discuteront de thèmes d'actualité en lien avec le bikesharing. Les cas de villes et de projets suisses illustreront les problématiques abordées.

Cette rencontre est proposée tant aux francophones qu'aux germanophones, les interventions seront traduites simultanément. Programme détaillé et inscriptions sur:

www.velostation.ch/fr/documents/rencontres-dinformation/inscription/

Valérie Sauter ■

Impressum

Organismes membres de Rue de l'Avenir:

Association transports et environnement ATE

Mobilité piétonne Suisse - Association des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Pour une mobilité d'avenir **ate**

Mobilité piétonne Suisse

Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat, rédaction, abonnements, changements d'adresses, contacts, informations et prestations: Jannick Badoux, 1880 Bex • 079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Impression: Pressor, Delémont

Resp. du numéro: Dominique von der Mühl et Fabien Roland

N.B: certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: exemple de desserte bus dans une rue de quartier (av. de France, Lausanne). Ici, plus que le régime de vitesse c'est la configuration de la rue, étroite et bordée de stationnement, et le franchissement des rehaussements qui compliquent le passage des bus articulés. Mais la desserte est appréciée dans ce quartier d'habitation dense, qui abrite aussi un équipement hospitalier d'échelle régionale. (Photo: F. Roland).

Une problématique complexe, mais pas insoluble

Si les bénéfices d'un abaissement de la vitesse en localité sont aujourd'hui largement reconnus, la modération de la circulation est bien souvent perçue comme un obstacle à une desserte de transport public performante. Les difficultés sont réelles mais des solutions sont possibles.

La collecte d'exemples sur laquelle est basé le contenu de ce bulletin vise à fournir des éléments de réflexion sur une thématique qui touche à des enjeux essentiels pour la qualité de vie en localité. Avec un regard sur les politiques de villes et de cantons, les problèmes rencontrés et les solutions possibles. Une page est consacrée au compte-rendu d'un entretien avec un responsable de BernMobil: la ville et le canton de Berne sont reconnus pour leur exemplarité à la fois en matière de transport public et de modération de la circulation, comment y gère-t-on l'articulation des deux?

Une approche nuancée

Les problèmes évoqués par les entreprises de transport public sont récurrents: diminution de la vitesse commerciale, entraînant celle de la compétitivité de l'offre, difficulté de tenir les horaires, stress des conducteurs, inconfort pour les passagers. Des problèmes réels mais qui sont liés à de nombreux facteurs, dont l'abaissement de la vitesse n'est qu'une des composantes.

La problématique est complexe, elle nécessite d'être abordée avec nuances. Les questions ne se posent pas tout à fait dans les mêmes termes selon le type de signalisation (zone 30, limitation à 30, zone de rencontre - ou 50 avec réaménagement), selon les types de véhicules (bus, bus articulé, tram), la fréquence de la desserte, le type de mesures d'accompagnement - un point crucial. Une analyse de la situation, contextualisée à une échelle plus large, permet parfois de découvrir que la réalité ne confirme pas les craintes, ou que des solutions peuvent être trouvées à une autre échelle.

Plusieurs types de contextes

De même, on ne peut pas généraliser l'approche quel que soit le contexte. Les quatre cas de figure principaux identifiés à partir des exemples, illustrés au fil des pages de ce bulletin, présentent chacun des spécifici-



Renens (VD). Le réaménagement de la place sud de la gare, importante interface de transport, s'accompagnera de l'instauration d'une zone de rencontre. La majorité des rues de la ville sont à 30 depuis 2010, dont deux tronçons (300m et 600m) accueillant une desserte bus. (Photo: D. von der Mühl)

tés: tronçon d'axe à 50 km/h parcouru par une ou plusieurs lignes de transport public, où l'abaissement de la vitesse, lié à des objectifs de valorisation (secteur central, centre de quartier) et/ou de sécurisation, s'accompagne généralement d'un réaménagement; quartiers en zone 30, où le passage d'une ligne de transport public offre une précieuse desserte «à la porte»; secteurs centraux de petites localités traversées par une route cantonale, relevant de la politique du canton, laquelle peut varier fortement d'un canton à l'autre; ou encore interfaces de transport public, dont de nombreuses places de gare réaménagées et signalisées en zone de rencontre - dans ce cas avec priorité aux piétons.

Des premières pistes

La boîte à outils des solutions possibles comprend des mesures dans un éventail de domaines: aménagement, gestion, technologie, mais aussi communication. Sa mise en musique passe par des processus de négociation et la recherche de compromis. Les autorités politiques, au niveau local et cantonal, ont un rôle essentiel à jouer dans ces processus,

pour éviter de s'arrêter aux problèmes techniques et intégrer la question dans une vision plus large, urbanistique et qualitative.

L'exercice effectué pour ce bulletin a permis de mesurer le décalage entre l'intérêt que soulève une problématique à laquelle plus aucune localité n'échappe, quelle que soit sa dimension, et l'absence de documentation à disposition qui puisse servir de référentiel. Pourtant les exemples existent et les politiques en la matière sont manifestement en train d'évoluer. Un travail d'investigation et d'information à poursuivre, donc.

Dominique von der Mühl ■

Références

- Les présentations du colloque de l'ATE Vaud peuvent être téléchargées sur: www.ate-vaud.ch > Actualités
- Celles des ateliers organisés lors des 50 ans de la SVI sur: www.svi.ch
- Divers exemples sont documentés sur le site internet de Rue de l'Avenir.

Une question de politique et de processus

La mise en balance des objectifs et la définition des priorités relève fondamentalement de choix politiques, au niveau communal et au niveau cantonal. Les exemples collectés montrent des approches variables de la question, entre approche globale et traitement au cas par cas, mais le nœud de principe perd du terrain.

Si les exemples de rues modérées traversées par une ou plusieurs lignes de transport public restent peu nombreux, il en existe pourtant plus que l'on ne le croit: plutôt en milieu urbain, plus rarement dans les petites localités. Comme souvent dans le domaine les pratiques varient d'un canton à l'autre. Le cas par cas constitue encore la règle, mais en Suisse trois villes au moins ont développé des approches globales de la problématique.

Bâle, Berne:

volonté politique et pragmatisme

Les deux villes pratiquent de longue date des politiques fortes de développement des transports publics et de modération des vitesses. Le «modèle 50/30» y est la règle, complété depuis quelques années par le développement de zones de rencontre dans les rues de quartiers, sur demande des habitants (près de 90 en Ville de Berne en 2015). A Bâle, la priorisation des transports publics

et la protection des quartiers d'habitation sont des principes inscrits tous deux dans la loi cantonale. Dans ce contexte, la question de l'abaissement de la vitesse sur des axes parcourus par des lignes de transport public se pose inévitablement.

Dans les deux villes, de nombreuses rues de quartiers à 30 sont traversées par une ou plusieurs lignes de transport public, et l'abaissement de la vitesse sur des axes «à orientation trafic» n'est pas un tabou - à Berne il fait partie des outils du «modèle bernois». A Bâle, les principes d'aménagement à l'intérieur de quartiers à 30 sont adaptés pour garantir une bonne cohabitation: priorité à la rue avec TP (pas de priorité de droite aux carrefours), arrêts sur chaussée, pas de seuils ni de chicanes pour le confort des passagers. Sur les axes plus importants, l'abaissement de la vitesse est envisageable selon des conditions à évaluer plus précisément, particulièrement dans des contextes de centre de quartier ou de secteurs sensibles liés au chemin de l'école. Dans le centre-ville, traversé par de nombreuses lignes de transport public, secteur piéton mis à part les rues sont en zone 30 ou en zone de rencontre.

Zurich:

une évolution liée à plusieurs facteurs

Réputée pour son réseau de transports publics, la Ville de Zurich s'est aussi distinguée à la fin des années 90 avec la réalisation de près de 80 zones 30 en une année, accompagnées de mesures légères et d'une large concertation. Si l'abaissement de la vitesse couvrait une partie importante de la ville, le nombre élevé des zones s'expliquait aussi par l'impossibilité de mettre à 30 des rues accueillant une desserte de bus ou de tram.

Une situation qui évolue progressivement,



Aire-la-Ville (GE). Exemple de zone 30 dans un centre de village en traversée de localité. Une solution de détection des bus avec attente prolongée aux arrêts a permis de résoudre le problème de croisement dans le tronçon le plus étroit et en courbe. (Photo M. Walther)

en lien avec des réflexions initiées parallèlement par le canton et par la Ville depuis la fin des années 2000 concernant notamment la valorisation des secteurs de centres (QUARZ) et la lutte contre le bruit. Ce dernier paramètre est devenu incontournable, et l'abaissement de la vitesse est privilégié comme outil pour agir à la source, selon l'obligation découlant de quatre arrêts récents du Tribunal fédéral.

A Zurich, la problématique semble envisagée surtout voire exclusivement dans des cas de tronçons d'axes relativement fréquentés. Le canton a élaboré un concept de gestion et d'aménagement, également requis pour les communes. Celui-ci définit le besoin d'intervention sur la base d'une évaluation sur le terrain complétée par une analyse prenant en compte toutes sortes de facteurs, dont fait partie la présence d'une ou plusieurs lignes de transport public. Un document publié par la Ville traitant spécifiquement de la question est paru l'année dernière.



Zurich Albisrieden. Exemple de tronçon à 30 km/h dans un centre du quartier desservi par une ligne de tram. La politique de la ville est basée sur une évaluation globale tenant compte de plusieurs critères, parmi lesquels la sécurité des usagers, la qualité de vie dans les secteurs centraux et la lutte contre le bruit. (Source: Ville de Zurich, présentation E. Willi, ateliers SVI)

Et dans les petites localités...

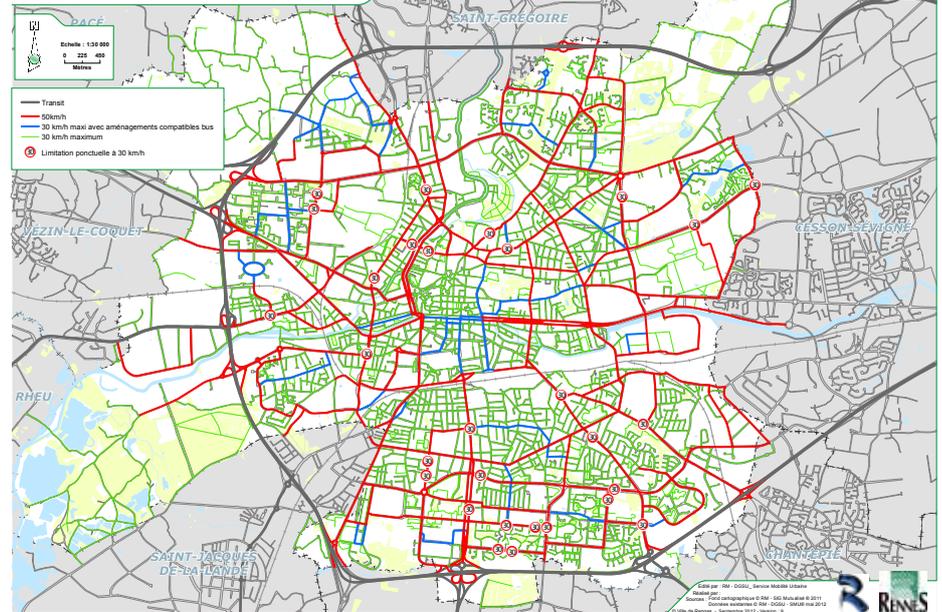
Si la problématique se pose de manière accrue en ville, notamment en raison de la fréquence de la desserte, les plus petites localités n'y échappent pas, mais elles sont particulièrement soumises aux politiques des cantons. Si certains restent très réticents voire opposés par principe, là aussi les pratiques semblent évoluer. Le canton de Zurich entre désormais en matière dans certaines conditions (proximité d'une école, lutte contre le bruit, meilleure fluidité, protection du patrimoine). A Genève, les demandes d'habitants sont de plus en plus fréquentes dans les communes de l'agglomération: bien qu'il soit a priori exclu de faire cohabiter desserte en transport public et abaissement de la vitesse, la question devient néanmoins un élément à intégrer dans la démarche de projet. Une pesée d'intérêts doit alors se faire en concertation entre autorités locales, cantonales et régies de transport public. Dans les Grisons, 35 zones ont été récemment évaluées dans le cadre d'une étude, dont plusieurs avec desserte de transport public.

Ailleurs en Europe

Isolés ou correspondant à une politique largement pratiquée, de nombreux exemples existent en Europe: dans le cadre des «villes à 30» en France (notamment à Paris, à Rennes, à Nantes), en Belgique (Bruxelles), en Grande-Bretagne (voir encadré); en Hollande, où 75-80% des voiries urbaines sont à 30; en Allemagne, où de nombreux tronçons d'axes principaux sont à 30, avec des mesures légères facilitant le passage des bus. L'exemple de Graz (A) mérite d'être encore et toujours cité, particulièrement pour le choix qu'a fait cette ville de tabler sur la sensibilisation et les contrôles comme principales mesures d'accompagnement d'une ville apaisée à grande échelle. Une expérience qui reste exemplaire et plus que jamais d'actualité.

Martin Walther et
Dominique von der Mühl ■

Plan de Modération de la Vitesse l'horizon 2020 - 2025



Rennes (F). La ville fera passer 75% de sa voirie à 30 km/h d'ici 2020. Le projet prévoit deux types de zones 30: avec ou sans bus, impliquant l'utilisation ou non d'aménagements contraignants pour les bus. (Source: www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/35-rennes-a835.html)

Boîtes à outils british

L'utilisation des transports publics est en augmentation constante. Parallèlement la demande de mesures de sécurité des usagers l'est aussi, notamment sur les rues fréquentées par des transports publics.



Abordant la question de manière pragmatique, et à l'instar d'autres villes, Londres (Transport for London 2005) et Manchester (GMTPE 2009) ont élaboré des guides de recommandations à l'usage des praticiens. La première a actualisé un premier guide paru en 1999, tenant compte des évolutions intervenues, notamment concernant les véhicules et les types d'aménagement. Les deux guides présentent divers solutions possibles: à recommander, à utiliser sous certaines conditions (ou avec parcimonie), ainsi que des réflexions sur la démarche de projet.

SK/DV

<https://tfl.gov.uk/cdn/static/cms/documents/trafficcalmingmeasuresleaflet-rev-final.pdf>

Du côté des entreprises TP: surmonter les réticences

La circulation de bus ou de trams dans les zones modérées est souvent accueillie avec réticence par les représentants des régies de transports publics. Derrière ce scepticisme se cachent des craintes, le plus souvent légitimes, mais rarement insurmontables.

Lors du colloque de l'ATE, les représentants des transports publics ont mis en avant un certain nombre de problèmes de cohabitation, illustrés par des exemples concrets. Ainsi, au sujet de la Place centrale de Bienne, un sondage mené à l'interne sur une soixantaine de conducteurs des Transports publics biennois nous apprenait que 40% des conducteurs trouvent la cohabitation avec les piétons plus difficile depuis l'introduction de la zone de rencontre (30% la trouvant plus simple et 30% égale à avant). A Lausanne, on constatait - sans surprise - que la vitesse moyenne des bus sur l'avenue de France, un tronçon de rue étroite en zone 30, sans aménagement particulier pour favoriser la circulation des bus (voir photo de couverture), est plus basse que sur une rue de configuration similaire, à 50 km/h et équipée d'une voie bus.

De ces deux exemples, et des retours des exploitants en général, on peut relever trois grandes familles de problèmes encourus par les transports publics: premièrement, les im-



A Cologne (D). Exemple d'un tronçon d'axe important limité à 30 km/h, sans pour autant faire partie d'une «zone 30»: l'axe reste prioritaire, et la chaussée large permet la circulation des bus et des vélos sans conflit (Photo A. Rouiller)

pacts des zones modérées sur la vitesse commerciale et la stabilité des horaires, qui ont pour conséquence directe une augmentation des charges d'exploitation et une pression accrue pour les conducteurs. Ensuite, des problèmes de manœuvre et de circulation liés à des aménagements inadaptés, qui peuvent aussi conduire à une baisse du confort

pour la clientèle. Enfin, une source de stress supplémentaire relevée par les conducteurs, due à la nécessité d'accroître leur vigilance dans des espaces où les piétons peuvent se comporter de façon «imprévisible».

Des problématiques légitimes et qui ont une incidence indéniable sur les objectifs des transports publics, mais qui sont aussi révélatrices des frictions et des a priori suscités par la circulation dans les zones modérées. En effet, ces questions ne sont pas inhérentes aux zones 30 ou aux zones de rencontre: des carrefours mal aménagés ou des artères subissant un trafic important peuvent tout autant impacter les vitesses commerciales, et les piétons peuvent aussi se comporter de façon imprévisible dans des rues ou des interfaces en régime 50 km/h.

Si la bibliographie sur le sujet n'est encore pas très développée chez nous, on trouve tout de même des exemples de bonnes pratiques tant en Suisse qu'à l'étranger et des solutions existent pour faciliter la cohabitation.

Régime de vitesse ou aménagements?

Conçus pour entraver physiquement la progression des véhicules motorisés, les amé-



- Zweitstärkste Trolleybuslinie 7 (5 Mio. Einsteiger)
- Rund 8km Länge, davon ca. die Hälfte in Zone 30

Lucerne, évaluation des lignes de TP La régie des TP lucernois mène une réflexion intensive sur la progression des bus dans l'agglomération, notamment en lien avec les zones modérées. Constat: zones 30 ou zones de rencontre (sur une courte distance) ne sont pas incompatibles avec la performance demandée aux TP. C'est le cas notamment de la ligne de trolleybus 7, une ligne à fréquence élevée et à forte fréquentation, dont près de la moitié du parcours de 8 km se fait en zone 30, sans problème particulier. (Ateliers 50 ans SVI, R. Steffen, VVL, 21 janvier 2015).

nagements de modération du trafic que l'on pourrait qualifier de « première génération » - chicanes, ralentisseurs et autres mesures de stationnement alterné - ne sont pas toujours adaptés à la géométrie des bus. Plusieurs solutions existent toutefois pour offrir des aménagements « TP-compatibles ». Des guides de recommandations d'aménagement existent, notamment au Royaume-Uni (voir pages 4-5), et les mesures proposées nécessitent de faire preuve d'inventivité. C'est le cas par exemple des flex-drempe, des ralentisseurs souples que l'on trouve aux Pays-Bas et qui s'abaissent au passage d'un bus mais restent bombés au passage de véhicules plus légers. A Nantes, où la quasi-totalité du réseau routier secondaire est modérée, le bus contribue lui-même à la modération du trafic grâce à l'introduction quasi systématique d'arrêts bloquants.

Par ailleurs, comme évoqué lors du colloque de l'ATE, il est possible de modérer sans forcément « faire de la rue étroite ». En Suisse, Köniz (Schwarzenburgstrasse) reste l'exemple le plus connu, mais on trouve des expériences similaires partout en Europe, notamment dans le cas de projets de type shared space.

Baisse des vitesses commerciales: la faute aux zones 30?

La vitesse commerciale moyenne des transports publics dépasse aujourd'hui rarement 20 km/h dans les agglomérations suisses, et on constate une diminution et une baisse de la stabilité des horaires d'année en année. Au vu des vitesses moyennes de circulation en milieu urbain, il est difficile de tirer une corrélation claire entre le simple régime de vitesse et la progression des transports publics. Autrement dit, un bus dans une rue à 30 km/h ne roulera pas nécessairement plus vite si cette même rue est à 50 km/h.

La diminution des performances des transports publics ces dernières années est-elle liée à une augmentation des zones modérées? Ce facteur peut y contribuer - par exemple si les mesures d'aménagement ne sont pas suffisamment coordonnées. Toutefois, dans les agglomérations où une analyse systématique des points noirs a été menée,



Grenoble (F). Exemple d'aménagement de coussins berlinois doubles: le dispositif est dimensionné de manière à avoir un effet ralentisseur pour les voitures mais permettre le franchissement à niveau par les gros véhicules. (Photo D. von der Mühl)

on constate que les entraves dans la progression des véhicules de transport public sont dues en grande partie à la croissance du trafic automobile et au manque de priorité donnée aux transports publics. La perte réelle de temps liée à la mise en zone 30 a été mesurée p.ex. dans les Grisons, à Zurich ou encore aux Pays-Bas. Dans ces différents cas, on a pu évaluer une perte de temps de l'ordre de 1 à 2 secondes par 100 m parcourus. A mettre en perspective avec les temps d'attente aux carrefours à feux...

A Lucerne, la circulation en zone 30 ne semble pas poser de problème sur une des importantes lignes urbaines (voir photo). En revanche, des mesures fortes ont été prises pour assurer la bonne progression des bus, comme par exemple la mise en place d'un dispositif de contrôle d'accès du centre-ville de la commune de Kriens, qui permet de prioriser les transports publics sur le trafic individuel.

Le fait est que le bilan des zones modérées introduites en Suisse est globalement positif. Nous n'avons par exemple pas à ce jour connaissance de « retour en arrière » suite à la mise en place de zones de rencontre. On sait également que les accidents tendent à y être moins fréquents et moins graves qu'en situation de vitesse plus élevée. Les zones modérées s'envisagent dans des contextes urbains de plus en plus larges: rues résidentielles, rues commerçantes ou interfaces de transports publics, toujours en lien avec un besoin avéré d'amélioration de la convivialité et de la sécurité des rues. Ces besoins ne devraient pas être en opposition aux objectifs des transports publics. Comme l'exprime le représentant de Bern-Mobil en page 8: « Nous devons travailler main dans la main ».

Fabien Roland ■

Les chauffeurs, des acteurs essentiels

Employés des régies de transports publics, les conducteurs sont en première ligne: ils sont touchés directement par les réaménagements de la voirie, les contraintes du trafic et les impératifs de performance. On peut comprendre leurs réticences face à des mesures qui peuvent nécessiter de leur part une vigilance accrue et se traduire par une diminution de performance. Mais de par leur présence sur le terrain, les conducteurs sont aussi de précieux relais, ils ont un rôle essentiel à jouer pour la réussite des projets.

Là aussi, les exemples étudiés suggèrent des pistes: intégrer les conducteurs dans les processus de planification comme des acteurs à part entière, exploiter leur connaissance du terrain (relations avec les usagers, questions pratiques, problèmes techniques, adaptation fine des horaires), prévoir une information et une sensibilisation spécifique des conducteurs (communiquer le sens), exploiter leur collaboration pour assurer le respect de la vitesse - comme cela s'est fait à Köniz, notamment. FR/DV

BernMobil - une longue expérience de cohabitation

L'invité

Monsieur Rizzoli, la Ville et le Canton de Berne pratiquent une politique de modération du trafic et de cohabitation entre usagers, transports publics y compris. BernMobil exploite ainsi depuis une vingtaine d'années des lignes qui passent par des zones à trafic modéré. Qu'est-ce qui est important dans l'aménagement de ces zones pour que les transports publics y trouvent leur compte?

La création de zones 30 a débuté dans les quartiers (ndlr: avec le concept de réseau de transport approuvé en 1982). Depuis quelques années, des tronçons sur des routes principales sont également concernés, ce qui renforce encore le défi pour l'entreprise de transport. Ce qui est important pour nous, c'est que les tronçons touchés ne soient pas trop longs et soient situés si possible dans un secteur d'arrêt - pas d'accélération. Mais il faut aussi considérer le bilan global de la ligne. Il existe des solutions pour privilégier les transports publics. Il est important de les combiner avec les mesures de modération afin d'offrir un transport public performant. Tout le monde y gagne!

Quelles sont ces autres mesures qui permettent d'améliorer les temps de parcours des transports publics?

Par exemple, des voies réservées aux bus, taxis et cyclistes (Umweltspuren: littéralement «voies environnementales»). Ou encore une gestion ciblée du trafic comme à Köniz. Ce sont parfois des petites choses toutes simples qui assurent des temps de parcours stables: une meilleure visibilité, qui permet d'anticiper, des îlots piétons au milieu d'une traversée sur le trajet d'un tram, pour que le piéton puisse s'y arrêter s'il s'est engagé sans voir venir le tram - sinon, sur un tronçon d'accélération, c'est le freinage d'urgence garanti. Avec un véhicule de quarante tonnes, vous voyez ce que cela signifie... Les solutions diffèrent selon les types de véhicules. Il faut rappeler que les trams

sont soumis à la loi ferroviaire et ont donc la priorité sur tous les autres usagers. Une combinaison tram et zone de rencontre, qui donne la priorité au piéton, serait donc un paradoxe.



*Sergio Rizzoli
Leiter Infrastrukturplanung (directeur de la planification des infrastructures) BernMobil*

Quelles différences cela fait-il pour BernMobil d'exploiter des lignes en zone de rencontre, en zone 30 dans un quartier ou sur un axe principal?

Pour nous, ce n'est pas une différence fondamentale. Notre travail est de transporter des clients d'un point A à un point B en minimisant les coûts. Les lignes dans les quartiers font partie de notre routine, nous voulons aller chercher les clients là où ils sont. Il est surtout important que la route soit praticable, avec le moins d'obstacles possibles, de type stationnement alterné ou gendarmes couchés.

La collaboration entre partenaires semble un point crucial pour que la modération de la circulation tout comme une bonne desserte en transports publics soient assurées. Comment BernMobil est-elle impliquée dans les projets?

Soyons clair: c'est la politique qui décide, pas BernMobil. Nous sommes impliqués dans la phase d'élaboration de projet, pas dans la décision. Nous discutons de l'aménagement, faisons des tests pour voir si géométriquement le tronçon est prati-

cable, des analyses détaillées des temps de parcours pour identifier les éléments ralentisseurs qui peuvent être optimisés. Nous nous engageons également pour que les autres usagers aient suffisamment de place - lorsque c'est possible, afin que les transports publics trouvent la leur. Les «Umweltspuren», par exemple, doivent être suffisamment larges pour que les bus puissent dépasser les cyclistes.

Comment BernMobil voit-elle l'articulation entre transports publics, piétons et cyclistes?

Nous devons travailler main dans la main. Notre rôle est d'améliorer l'accessibilité à la ville, à ses services. Nos clients sont tous des piétons, et souvent aussi des cyclistes. Des transports publics forts garantissent une ville agréable à vivre où l'automobile n'est pas indispensable. Nous essayons de chercher des solutions qui assurent la sécurité de tous et profitent à un maximum d'usagers. Ce n'est pas toujours facile de se mettre d'accord avec les lobbies, mais on y travaille!

Comment réagissent les chauffeurs à ces nouveaux aménagements? Il faut probablement les former, voire les convaincre?

Les chauffeurs sont des professionnels, il n'y a pas besoin de les convaincre, mais de les former et de les informer du cadre légal en vigueur. Nous avons, par exemple, des limitations de vitesses internes plus basses que celles définies pour l'ensemble des usagers, car nous devons respecter une marge de sécurité en cas de freinage. A Berne, il existe une culture de cohabitation. Nous sommes conscients que le piéton était dans le bus quelques minutes auparavant. Le fair-play fait partie de la formation des chauffeurs et correspond à l'esprit de l'aménagement, qui vise l'égard réciproque entre usagers.