

Le modèle bernois repose sur les principes de la politique des transports, qui trouvent leur application dans la mise en œuvre d'instruments concrets. Les études de suivi sont aussi un outil indispensable, au même titre que le processus de planification participative et la nouvelle conception du rôle des planificateurs. La nouvelle philosophie prône la cohabitation au lieu de la domination, d'abord dans le processus de planification et après dans la rue.

Impressum:

Editeur: Office des ponts et chaussées du canton de Berne, arrondissement d'ingénieur en chef II

Conception: Atelier Ursula Hellig SGD, Gümliigen

Impression: Druckerei Arm, Berne

Commande des nouvelles publications et abonnements:

Arrondissement d'ingénieur en chef II

Schermenweg 11, CP, 3001 Berne

Téléphone 031 634 23 40

TRAFIC ROUTIER: OUI À LA COHABITATION NON À LA DOMINATION

Le modèle bernois transposé dans la planification et la pratique



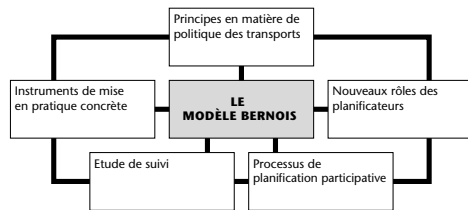
**Office des ponts
et chaussées du
Canton de Berne**

Arrondissement
d'ingénieur en chef II



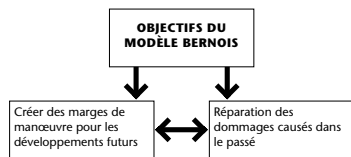
LE «MODÈLE BERNOIS»

Autos, vélos, transports publics et piétons: la cohabitation des différents moyens de transport et usagers de la route engendre de plus en plus souvent des conflits, notamment dans les localités. Routes difficiles à traverser pour les piétons, pertes de temps, nuisances sonores et pollution atmosphérique, ou même accidents, les inconvénients des installations de transport qui ont été construites uniquement sur la base de critères techniques ne cessent d'être mis en évidence. Le trafic domine l'image de la rue et entrave le développement de la vie de la localité. Aujourd'hui, l'enjeu est de trouver des solutions tenant compte à la fois des besoins de l'homme, de l'habitat et de l'environnement. «Réparer» une rue signifie en maint endroit réaménager l'espace routier en même temps que les espaces d'échanges et de rencontre. Conjointement, il faut aussi créer des espaces libres en prévision de l'évolution de l'habitat et du trafic. En élaborant le «modèle bernois», le canton de Berne a défini, en collaboration avec des spécialistes issus de bureaux privés, une philosophie de planification visant à combiner les travaux de réfection avec la création d'espaces libres pour les développements futurs.



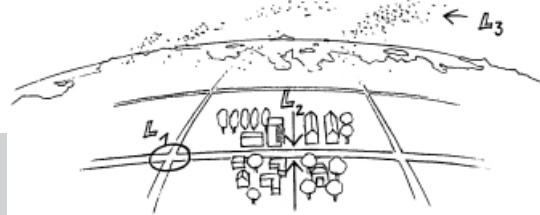
PRINCIPES DES AUTORITÉS EN MATIÈRE DE POLITIQUE DES TRANSPORTS

Le «modèle bernois» se fonde sur les principes qui ont été définis par le Gouvernement bernois en matière de politique des transports. Ces principes servent de fil conducteur à l'Administration lorsqu'il s'agit de mettre sur pied un programme de transformations ou un concept d'exploitation, ou encore de fixer des priorités. Ils vont jusqu'à influencer l'élaboration de projets concrets dans les domaines des transports publics et du trafic routier. Ainsi la règle veut que le long d'axes très fréquentés, la compatibilité du trafic avec le site soit rétablie par le biais de transformations et de réaménagements de l'espace routier. L'amélioration des pistes cyclables et de l'attractivité des transports publics constitue l'un des principaux objectifs de la politique bernoise des transports.



INSTRUMENTS DE MISE EN ŒUVRE

Afin que les principes de la politique des transports puissent être mis en pratique de manière concrète, il s'agit de créer des instruments appropriés. Ceux-ci doivent en quelque sorte former un pont entre les objectifs fondamentaux et la conception et la réalisation des projets. Le guide de planification et de construction routières intitulé «Protection de l'air et circulation routière» a permis de redéfinir la capacité limite d'une route. La capacité technique d'une route à absorber le trafic n'est désormais plus le seul critère déterminant. Il s'agit de prendre en compte les besoins des différents usagers de la route et l'environnement immédiat. Les critères pour la pollution atmosphérique et les nuisances dues au trafic sont définis par des valeurs-limites «rigides» fixées dans la législation. Les critères de déplacement des usagers des transports publics, la circulation des cyclistes et la traversée de la route par les piétons se fondent sur des notions interdisciplinaires et techniques. Il faut intégrer à la planification les considérations relatives à la sécurité routière, à l'accessibilité aux commerces et à l'image de la rue. Une planification axée sur l'offre est gage de transparence et garantit la faisabilité du projet aux yeux de la population. Elle permet aussi, en plus d'une offre attractive des transports publics, de créer des espaces libres en vue d'un développement de ce trafic qui doit nécessairement prendre la route.



CHARGE DE TRAFIC ET CAPACITÉ DE L'ENVIRONNEMENT ROUTIER

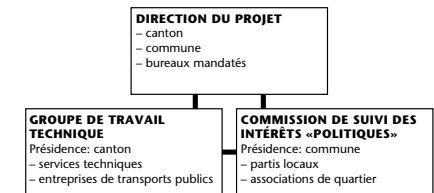
- L1 Capacité technique du réseau routier
- L2 Limitation du volume tolérable de trafic en fonction de la capacité admissible limitée de l'environnement routier (bruit, pollution, possibilités de traverser la chaussée, aménagement, etc.)
- L3 Limitation globale des émissions de substances nocives (réduction du CO₂ selon la convention sur le climat, etc.)

ÉTUDES DE SUIVI SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES

Sur divers tronçons routiers de la région de Berne, la charge de trafic est presque deux fois plus élevée que les normes admises selon les critères définis. Les premières transformations des traversées de certaines localités réalisées selon la philosophie du modèle bernois montrent des résultats concluants. La prédominance du trafic routier a été sensiblement réduite par la mise en place de giratoires et d'installations facilitant la traversée de l'espace routier, par la réalisation de mesures de protection contre le bruit et l'intégration d'éléments esthétiques revalorisant l'image de la rue. Ces expériences ont fait l'objet d'une évaluation scientifique. A Zollikofen, les répercussions de la transformation de l'espace routier ont été analysées sous l'angle des effets polluants du trafic. Les répercussions du réaménagement de la Seftigenstrasse à Wabern pour le trafic lent et les commerces sont étudiées en collaboration avec l'Université de Berne. Il s'avère que le concept visant à harmoniser les différentes composantes, à savoir la technique, l'esthétique et la construction, fait ses preuves, même sur les axes à fort trafic. La cohabitation dans la rue a pour effet d'améliorer la qualité de vie de la localité et la sécurité du trafic, de diminuer les nuisances sonores et les effets polluants. Elle offre aussi de meilleures conditions pour les commerces de la localité.

PROCESSUS DE PLANIFICATION PARTICIPATIVE

Le modèle bernois accorde une grande importance à la reconnaissance à un stade précoce des conflits et à des débats ouverts pour la recherche de solutions avec la participation des personnes directement concernées. Cette forme de planification concertée dès le début d'un projet permet de mieux en comprendre les tenants et aboutissants. C'est la raison pour laquelle une commission de suivi des intérêts «politiques» est instituée, conjointement au groupe de travail formé de spécialistes, lorsqu'il s'agit de grands projets de transformation. La composition de cette commission relève de la compétence de la commune. Il importe que ses membres soient amenés à participer activement et à prendre des décisions. La commission ne doit pas se contenter d'approuver ou de rejeter des propositions. Ses membres doivent aussi être en quelque sorte les ambassadeurs du projet et contribuer ainsi à mieux faire accepter le projet aux yeux de l'opinion.



LES NOUVEAUX RÔLES ET TÂCHES DES PLANIFICATEURS

Le modèle bernois part de l'hypothèse que les espaces de vie et les systèmes sont limités. Le planificateur se trouve placé dans un champ de tension où divers intérêts sont en jeu:

- Il planifie dans un milieu social où prévaut la conviction que tout est faisable sur le plan technique.
- Le fait que les ressources disponibles telles que l'espace routier ou le temps soient limitées engendre des conflits d'intérêts entre les groupes d'usagers, et il est difficile de trouver un consensus. Il est donc primordial d'associer les personnes concernées au processus de planification participative.
- Les planifications doivent tenir compte de contextes en constante évolution. Les acteurs changent, tout comme l'esprit du temps. En termes de planification, cela signifie aller de l'avant tant que le consensus est encore viable, ou repartir à zéro parce que les conditions générales ont fondamentalement changé.

Le rôle du planificateur est devenu multiple. Il est à la fois partenaire au sein d'un groupe, porte-parole, visionnaire, directeur de projet et enfin gardien des espaces libres à préserver pour les générations à venir. On exige de lui de la créativité, une ouverture d'esprit – qui garantit la confiance nécessaire –, l'aptitude à comprendre les intérêts en jeu et une disponibilité à engager le processus d'une planification dont l'issue est incertaine.

