

Ville de Berne, 30 ans d'engagement pour la mobilité durable

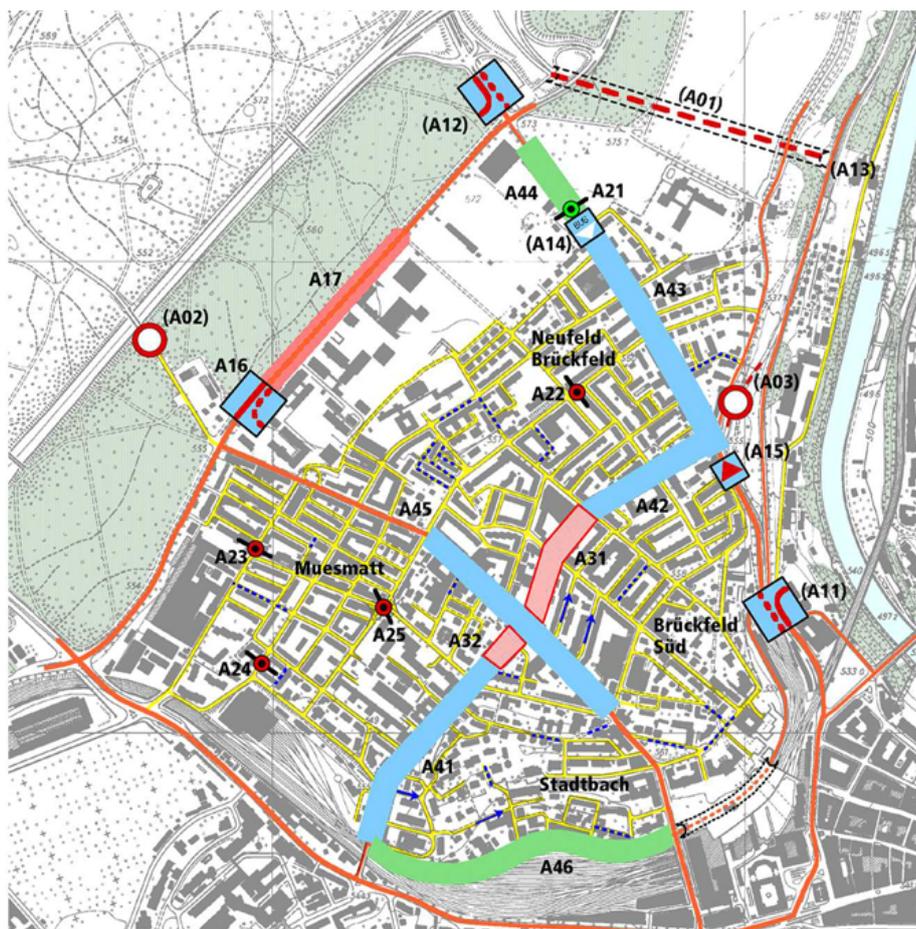
Il n'y a pas si longtemps, la Place fédérale était un parking et une autoroute urbaine était planifiée au cœur de la ville. Mais les nuisances de la circulation motorisée s'amplifiant, un renversement s'opère. Le concept de mobilité de la Ville de Berne de 1982 jette les bases d'une gestion maîtrisée des déplacements.

Celui-ci canalise la circulation motorisée sur des axes principaux et prévoit une réduction des vitesses à 30 km généralisée dans les quartiers. Le premier réseau cyclable à l'écart des axes principaux est posé. Et une mesure importante est décidée: l'introduction de zones bleues nécessitant des «macarons» uniquement disponibles pour les habitants. Toute autre personne stationnant à Berne doit passer au parcomètre (actuellement CHF 15.- par jour, tendance à la hausse). Cette avant-première à l'époque fait l'objet d'un bras de fer avec l'Office fédéral des routes avant de se répandre également dans d'autres villes. «C'est une clé de voûte de notre système de gestion de la mobilité», souligne l'élue responsable de la mobilité. En 1995, les lignes directrices s'affinent dans le cadre du concept de développement urbain «STEK». Une attention croissante est portée à la qualité d'aménagement des routes et des places. Les déplacements cycliste et piéton sont intégrés. De nombreuses zones accueillent la cohabitation entre piétons et cyclistes. Des zones de rencontre sont introduites au centre et dans les quartiers résidentiels, les premiers contresens cyclables sont autorisés.

Stratégie de mobilité actuelle

Basée sur une conception régionale des transports et de l'urbanisation (Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, RGSK), elle vise la coordination du développement des transports et de l'urbanisation afin d'éviter les longs trajets inutiles. La priorité est clairement donnée aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes. Trois grands axes de gestion de la mobilité sont identifiés «vivables» (Formule des «3 V»: Verkehr Vermeiden, Verlagern, Verträglich):

- éviter l'augmentation de la circulation par des mesures préventives (gestion du stationnement, influence sur la localisation des activités, etc.);



Mesures d'accompagnement: bleu ciel, nouvelles zones 30; jaune, zones 30 et 20 existantes; rose, nouvelle zone 20; vert, 40 km/h; trait orange, voie à 50 km/h; carré bleu ciel, dosage; cercle rouge, fermeture. Auteur: ville de Berne.

- opérer un transfert modal en créant, améliorant et faisant connaître l'offre pour les modes doux et les transports publics tout en restreignant l'offre et l'accessibilité au centre et aux quartiers pour les véhicules motorisés;
- rendre la circulation «vivable» sur les tronçons où la présence automobile se justifie à travers des mesures favorisant la cohabitation (zones 30, zones de rencontres...).

L'exemple du quartier Länggasse

(les indications de couleur entre parenthèses se réfèrent au plan)

Le quartier d'habitation de la Länggasse, situé directement derrière la gare, comportait jusqu'il y a peu deux grands axes routiers.

Afin de décharger cette zone, un projet d'ensemble a été conçu comportant un tunnel pour canaliser la circulation (réalisation 2009, en traitillés rouges), et des mesures d'accompagnement modérant la circulation dans le quartier.

Les routes à 50 sont passées en zone 30 (en bleu clair). Une voie d'accès à travers la forêt a été fermée à la circulation motorisée, en faisant une «cycloroute» directe vers la périphérie (panneau rouge et blanc). Un système de bornes amovibles permet de moduler la circulation dans certaines zones (ouverture imprévisible si besoin aux heures de pointe). La Mittelstrasse, au cœur du quartier, est revalorisée en zone de rencontre (rouge clair). Un bémol que l'on pourrait formuler sont les trottoirs

marqués (ne serait-ce que de 3 cm) qui font que le tronçon garde un caractère routier, et ne fonctionne que partiellement comme place et comme centre de quartier. Globalement, l'espace destiné aux modes doux a significativement augmenté. La protection contre le bruit et la qualité de vie ont pu être nettement améliorées pour les habitants.

Les chiffres l'attestent, 100'000 des 135'00 habitants de la ville de Berne possèdent un vélo, 46% des ménages bernois sont sans voiture. La circulation motorisée est en diminution, 10% de moins entre 1980 et 2000.

Manon Giger
manon.giger@pro-velo.ch ■

Plus d'informations (en allemand):

www.neufeldzubringer.ch

www.laebigi-laenggass.ch

www.bern.ch/leben_in_bern/wohnen/fussgaenger

Le modèle bernois

Le jeudi 22 septembre, sous la conduite experte de Fritz Kobi, l'ancien ingénieur d'arrondissement de l'Office des Ponts et Chaussées du Canton de Berne et père du modèle bernois, les participants à cette demi-journée de visite ont eu l'occasion de voir et d'expérimenter les avantages du mo-

dèle bernois à Wabern (requalification de l'axe de transit en espace-rue avec suppression réussie du site propre tram), de Köniz (zone 30 sur un axe principal, sans passage piétons) et Brunnen - Westside (intégration d'un quartier et récupération d'espaces publics grâce au prolongement du tram).



Köniz la traversée de la chaussée par les piétons et les cyclistes est facilitée par la berme centrale. Photo: Alain Rouiller.

Prix Rue de l'Avenir 2011 pour la Ville de Berne

Pour fêter ses 30 ans, Rue de l'avenir a choisi la Ville de Berne qui poursuit depuis 30 ans une politique volontariste de mobilité durable, de qualité de vie en ville, de zones à vitesse limitée – zones de rencontre et zones 30 – de développement des transports publics et de dialogue avec les habitants.

Elle a rendu hommage à cet engagement en lui décernant pour la première fois le Prix Rue de l'avenir. Celui-ci a été remis à Regula Rytz (à droite sur la photo), chargée de la mobilité au sein de l'exécutif de la ville de Berne. Ce numéro sera l'occasion de revenir sur les lignes directrices qui ont guidé ces réalisations et certains principes originaux de la Ville de Berne.

En tant que Romande émigrée à Berne, Manon Giger, membre du comité (à gauche), a mis en évidence quelques impressions subjectives qui l'ont frappée lors de son arrivée dans la ville. Un petit inventaire, non exhaustif, allant de la lenteur respectueuse des Bernois aux chaises longues dans les parcs

publics, en passant par les travaux transformés en spectacle par des palissades avec fe-

nêtres, la zone de rencontre de la vieille ville ou encore la largeur des pistes cyclables.

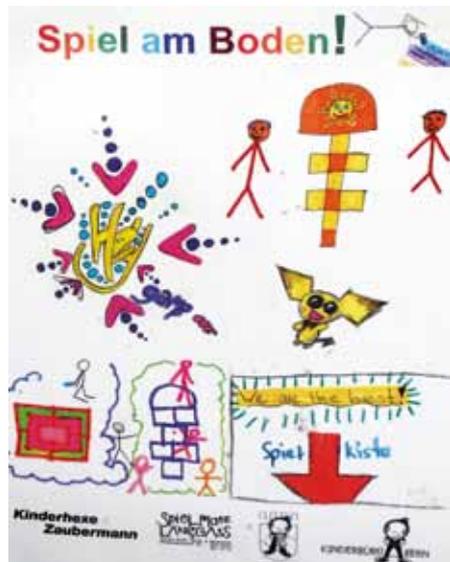


Le comité de Rue de l'Avenir honore la politique des transports de la Ville de Berne pour son engagement et sa persévérance. Photo: Gilles Dahon.

Zones de rencontre «à la demande»

«Pour être efficaces et durables, les mesures doivent être peu coûteuses», explique Regula Rytz, directrice des travaux. En collaboration étroite avec les habitant-e-s, le système des zones de rencontre «à la demande» répond à ce critère et améliore significativement la qualité de vie des quartiers.

La Ville de Berne met à disposition annuellement un budget de 120'000.- pour ces mesures visant à donner la priorité aux piétons, et notamment aux enfants dans les quartiers résidentiels. Elle propose un éventail d'aménagements possibles, un déroulement du processus et effectue des contrôles. Les habitant-e-s font le reste. Cette démarche s'inscrit dans l'Agenda 21 local et dans le «Konzept für eine kinderge-rechte Stadt» datant de 1991 (concept pour une ville adaptée aux enfants).



Enfants: Le «kinder büro» (bureau des enfants) laisse des traces sur son passage. Ce service informe sur les possibilités d'aménagements adaptés aux enfants et soutient les personnes soucieuses de l'animation de leur quartier.

Un processus participatif structuré

La démarche commence par la prise de contact d'un noyau d'habitants avec les services de la Ville qui évaluent avec eux si la rue se prête. Les habitant-e-s du groupe de travail ont la charge de diffuser leur idée et de déposer une demande comportant les signatures d'au moins la moitié des habitant-e-s de la rue. La Ville formule alors un projet d'aménagement et le soumet à la Municipalité et au Canton. Lorsque le projet est retenu, les services municipaux se chargent de l'installation des éléments, de l'informa-

tion aux habitants et des contrôles. Des éléments comme des boîtes de jeux, des bancs ou des pots de fleurs peuvent être mis à disposition, à condition que les habitant-e-s prennent en charge leur entretien.

Une réalisation simple et souple

Les éléments d'aménagement sont simples, peu coûteux et clairement identifiables: portails d'entrée avec panneaux de signalisation, bacs à fleurs ronds, marquages au sol (chiffre 20, pieds verts et/ou surface hachurée marquant les jeux d'enfants). Le parking cycliste et automobile garde sa place. De façon générale, des tronçons courts (2-3 rues) entourés de zones 30, dont le bâti dense est en relation avec la rue, sont examinés. Une forte densité de familles, un trafic de moins de 100 véhicules/heure, l'absence de transit et de transports publics sont également des facteurs de succès de la modération à 20 km/heure dans les quartiers résidentiels.

Des mesures supplémentaires sont prises si les contrôles montrent que la vitesse reste trop élevée. La zone de rencontre peut également être levée lorsque les enfants grandissent.



Mesures légères: deux exemples de signalisations à l'entrée et à l'intérieur de la zone de rencontre. La Ville effectue également les contrôles de vitesse. Photos: Alain Rouiller.

Le concept est si flexible qu'il est même possible d'installer une zone de rencontre temporaire le temps d'une fête de quartier.

Compte rendu: Manon Giger
Contact Ville de Berne:
juerg.staeheli@bern.ch ■

Informations supplémentaires:

www.zonederencontre.ch et www.rue-avenir.ch

«Les zones de rencontre en Ville de Berne», Jürg Stähli, Route et trafic 4/2007

www.bern.ch/begegnungszonen (en allemand)

www.kinderbern.ch (en allemand)



Participation. L'initiative d'une zone de rencontre «à la demande» doit venir des habitant-e-s. Myrtha C. Picken a su convaincre sa rue et se réjouit de la sécurité gagnée. Photos: Gilles Dahon