

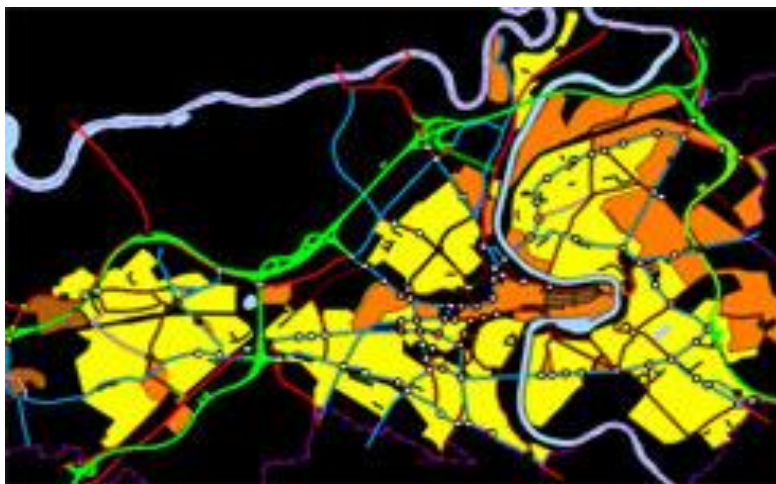
BERNE

Nombre d'habitants : 130'200 en 2009 (source :

http://www.bern.ch/mediocenter/aktuell_ptk_sta/2009/10/einwohner/view?searchterm=Einwohnerzahl).

Depuis le début des années 90, zones 30 systématiquement créées dans les quartiers disposant du système de macarons pour le stationnement. Modèle 50/30 quasiment réalisé. Présence de zones de rencontre à 20km/h à l'intérieur de plusieurs zones 30.

Plan de la commune avec les zones 30



En jaune: zones 30 km/h, avec macarons pour le stationnement.

En orange: diverses mesures de gestion de la circulation permanentes ou temporaires.

Petits tronçons noirs: zones de rencontre (en 2009: 52 existantes, 7 en projet).

Source : Ville de Berne, téléchargeable sous : <http://rue-avenir.ch/themes/zones-30/vers-la-moderation-etendue-un-peu-dhistoire.html>.

Type d'aménagements

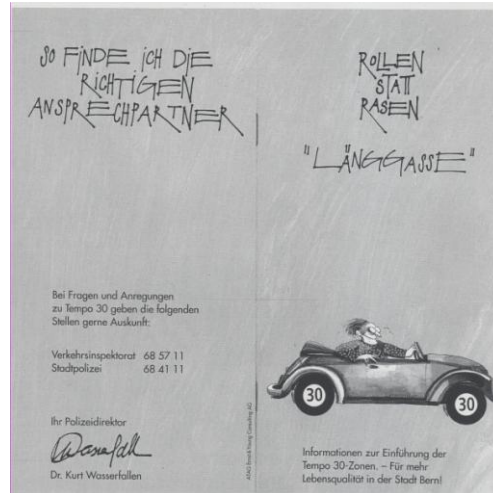
Aménagements légers : panneaux aux entrées des zones, marquages au sol, légers rehaussements au milieu de certains carrefours, stationnement alterné, etc.

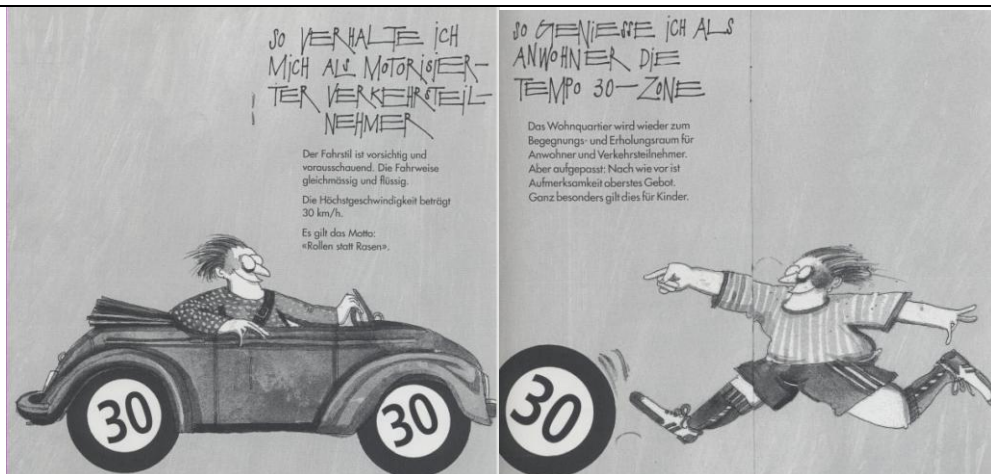


CAMPAGNE D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION

Forme

- L'introduction des zones 30 fait partie d'un concept général, coordonné avec l'introduction des zones bleues et les mesures contre le trafic de transit à travers les quartiers d'habitation.
- Large campagne d'information et de sensibilisation dès 1993: dépliants, pin's distribués à la population, tous-ménages, séances publiques.





- Beaucoup d'articles dans les médias.
- Articles sur le site internet de Berne depuis 1999, ainsi qu'avertissements de la police sur les changements impliqués par les zones 30. http://www.bern.ch/mediencenter/aktuell_ptk_sta (insérer le thème de recherche « Tempo 30 »).

Moment(s)

- Informations principalement avant la mise en place d'une nouvelle zone 30.
- Lors de chaque nouvelle zone 30, articles dans les médias et séance publique pour le quartier concerné. Il y avait donc un rappel vu que la création des zones 30 s'est déroulée sur plusieurs années.
- Le système étant désormais bien intégré, les rappels ne sont pas nécessaires.

Contenu

- Accent sur les avantages des zones 30 : moins d'accidents (plus de sécurité), moins d'agressions (plus d'égards), moins de côte à côte (plus de rencontres), moins de stress (plus de repos, joie et qualité de vie). Sécurité et bien-être mis en avant.
- Comment reconnaître une zone 30.
- Comportement à adopter en tant qu'automobiliste.
- Sens des zones 30 pour les habitants, qui le redécouvrent en tant que zone où l'on rencontre ses voisins, où les enfants peuvent jouer, mais accent sur la prudence.
- Slogan du pin's : « Rollen statt rasen » : rouler plutôt qu'aller à toute allure.

Coût

- Programme de mesures de renouvellement (contrôles et sensibilisation) : environ 300'000 CHF.

Processus

Beaucoup de réclamations des habitants contre l'intensité du trafic, notamment à travers les quartiers résidentiels, avant l'instauration des zones 30. La population devait donc être informée et sensibilisée afin d'acquiescer de nouvelles habitudes. La sensibilisation était ainsi en lien non seulement avec les zones 30, mais également par rapport au trafic de transit et au stationnement. La situation problématique dans les quartiers a été l'élément déclencheur pour la mise en place d'une campagne d'information.

Résistances et réticences

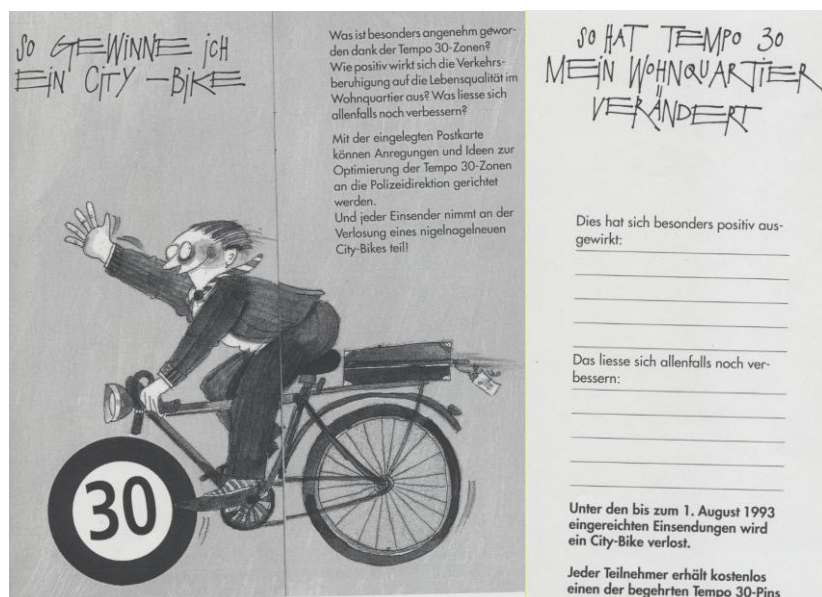
Il y a 15 ans il y a eu des résistances, aujourd'hui les zones 30 sont bien acceptées par la population qui s'y est habituée et ne se rappelle parfois plus qu'une autre vitesse était autrefois en vigueur.

Commentaires

Le 24 octobre 1990 a eu lieu un séminaire de l'ATE à Berne, duquel a découlé la publication d'une brochure (*Auswertung Tagung Tempo 30*), expliquant les avantages des zones 30, et mettant l'accent sur l'importance de la communication.

INTEGRATION DE LA POPULATION

Rencontres publiques d'information dans chaque quartier où une zone était prévue (entre 30 et 50 personnes sont venues dans chaque quartier). Discussion des éventuelles mesures d'aménagement lors de ces rencontres. Si une personne donnait son avis (aspects positifs et éléments à améliorer) sur les zones 30 dans son quartier au travers du talon réponse du dépliant d'information, elle participait automatiquement à un concours pour gagner un vélo.



CONTRÔLES DE VITESSES

Ampleur

- Contrôles lorsqu'il y a des réclamations de la population et là où il y a de gros problèmes, mais pas systématiquement.
- Quelques années après la réalisation des zones 30 un contrôle de l'efficacité a été fait, comme indiqué par l'ordonnance sur les zones 30.
- Accent sur la nécessité des contrôles dans le rapport d'évaluation effectué en 2001 (*Rollen statt Rasen. Erfolgskontrolle Tempo 30-Zonen Stadt Bern*), les trois idées principales en découlant étant de contrôler prioritairement les endroits où la sécurité est importante (abords d'écoles, passages piétons, etc.), de réagir aux plaintes d'habitants par des contrôles ainsi que de prendre particulièrement en considération les conducteurs dépassant largement la limitation.

Effectués par

La commune.

Amendes

oui

RESULTATS DES EVALUATIONS

Résultats du rapport d'évaluation élaboré par le bureau d'aménagement du territoire de la Ville de Berne en 2001 (*Rollen statt Rasen. Erfolgskontrolle Tempo 30-Zonen Stadt Bern*).

Vitesse

V85 mesurée à 50 endroits avant et après la mise en place des zones 30. Bien qu'elle ait diminué dans toutes les zones, elle est généralement plus élevée que 30km/h (entre 36 et 39 km/h selon les rues).

Nombre d'accidents

Diminution des accidents dans les zones 30, dans des proportions diverses selon les quartiers.

Satisfaction des habitants

Évaluée au travers des commentaires reçus pas la commune sur les talons réponses de la brochure d'information sur les zones 30. Deux tiers des répondants se sont déclarés satisfaits par les zones 30 et notamment par le gain de sécurité que leur mise en place a provoqué.

Communication des résultats à la population

- Généralement pas de communication directe des résultats.
- Rapport sur les expériences pilotes de zones 30 en 1991 (*Pilotuntersuchung Tempo 30 in der Stadt Bern*).
- Articles sur le site internet de la ville (insérer le thème de recherche « Tempo 30 »).

SITE INTERNET

http://www.bern.ch/leben_in_bern

Pas de page dédiée aux zones 30, mais accès à différents articles parus sur le site internet dans les actualités de la ville en recherchant par mot-clé (Tempo 30).

PERSONNE DE CONTACT

Jürg Stähli

Juerg.Staehli@BERN.CH

031/321 70 66

SOURCES

Entretien téléphonique avec Mr. Jürg Stähli, Verkehrsplanung Stadt Bern, 7 juillet 2010.

ATE 1990: *Auswertung Tagung Tempo 30*. (Disponible à l'EPFL¹: cote MT 25.30)

Loosli, P. 1992: *Les expériences du canton de Berne en matière de zones 30*. Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt des Kantons Bern. (Disponible à l'EPFL : cote MT 24.92)

Polizeidirektion der Stadt Bern, Ingenieurbüro Balzari und Schudel AG. 1991: *Pilotuntersuchung Tempo 30 in der Stadt Bern*. (Disponible à l'EPFL: cote MT 25.31)

VCS Sektion Bern 1990: *Auswertung : Tagung Tempo 30*. (Disponible à l'EPFL: cote MT 25.30)

Juillet 2010, Lucile Develey, stagiaire

¹ Documents disponibles dans l'ancien centre de document sur l'environnement construit (CEDEC) de l'EPFL. Base de recherche : <http://128.178.62.135:8081/French/Main.htm> . Pour tous renseignements, veuillez contacter Dominique von der Mühl (dominique.vondermuehl@epfl.ch).