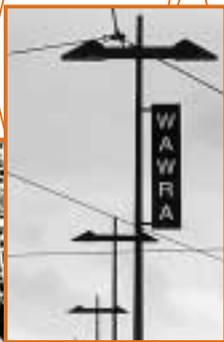


LE BILLET

La Seftigenstrasse traverse le centre de Wabern et constitue en même temps l'axe routier qui relie la région Gürbetal à Berne. Les commerces y proposent un large éventail de produits qui attirent de nombreux cyclistes et piétons. Le tram 9 conduit l'usager directement à la gare centrale de Berne, et la route est empruntée chaque jour par quelque 20 000 véhicules. Dès lors, comment gérer au mieux tout ce trafic?

«Un puzzle de mesures crée l'espace»



Publié avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie

DES SOLUTIONS ET UN CONCEPT NOVATEURS

PESER LE POUR ET LE CONTRE, ET CHERCHER DES ALTERNATIVES

Wabern subit depuis 30 ans déjà les nombreuses nuisances du trafic. Des solutions de tunnel ou de contournement ont souvent été proposées, mais le consensus et les moyens financiers manquaient. En 1991, l'urgente nécessité d'une réfection des voies du tram a été l'occasion de présenter un nouveau projet. L'élargissement de la distance entre les voies du tram, les temps d'attente importants des piétons aux feux (jusqu'à 90 sec.), une succession de neuf installations de signaux lumineux, l'absence de bandes cyclables et la diminution de l'attrait des commerces locaux en raison du trafic étaient autant de problèmes qu'il s'agissait de résoudre par une transformation complète de la Seftigenstrasse. Trois variantes ont été proposées.

- 2+2: Le tram et le trafic individuel empruntent chacun des voies séparées.
- 2+1: Le tram et le trafic individuel empruntent la même voie par endroits. La situation du trafic lent peut être considérablement améliorée.
- 1+1: Le tram et le trafic individuel sont, dans une large mesure, réunis sur la même voie. Les bandes cyclables, la bande médiane et les espaces de dégagement élargis devant les magasins enlèvent aussi optiquement au trafic automobile une part de sa dominance.

La variante 1+1 a été jugée la meilleure à l'égard du trafic lent et sur les plans de l'urbanisme et de la fluidité du trafic. En effet, cette variante répartit avec la plus grande efficacité possible le peu de temps dont dispose l'usager de la route au carrefour de la Dorfstrasse. Elle repose sur l'effet conjugué des feux de circulation, des giratoires et des arrêts de tram sur la chaussée. Les transports publics continuent d'être prioritaires.

LA PARTICIPATION DES ORGANISATIONS DE QUARTIER AU PROJET A PERMIS DES SOLUTIONS INÉDITES

Avec la «commission Seftigenstrasse», les organisations de quartier ont été étroitement associées à l'évaluation des variantes. Après un débat acharné sur les avantages et les inconvénients, elles ont été les principales à défendre la variante peu conventionnelle 1+1, dont le fonctionnement paraît à première vue difficile à comprendre.

Il a fallu une année pour transformer la Seftigenstrasse. La réalisation de cette étape du projet a été facilitée par l'intervention des organisations de quartier et une campagne d'information menée tambour battant. Entre temps, la solution 1+1 a fait ses preuves.



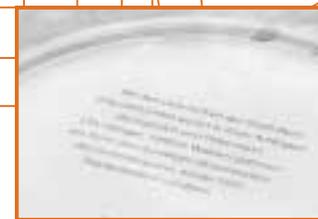
Longueur du tronçon:	1600 m, dont 800 m avec voies de tram
Volume de trafic:	20 000 véhicules par jour
Phase de construction:	d'août 1996 à août 1997
Maitre d'ouvrage:	Canton de Berne, arrondissement d'ingénieur en chef II, commune de Köniz, Ville de Berne, SVB
Conception et élaboration du projet:	Metron planification en transport, Brugg/Berne; Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Berne
Conception artistique:	Hannes et Petruschka Vogel
Coûts de construction:	18,3 millions de francs (conduites industrielles incl.)
Autres renseignements:	Arrondissement d'ingénieur en chef II Schermenweg 11, CP, 3001 Berne Téléphone 031 634 23 40

DE L'ANONYMAT À LA VALORISATION DU CENTRE DE WABERN

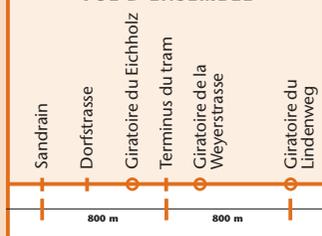
La Seftigenstrasse forme un espace routier complexe comme on le trouve aussi ailleurs. En vue de valoriser l'image de la rue, il a été décidé d'organiser un concours d'art. Travaillant de manière subtile autour du concept de réorganisation de l'espace routier, les lauréats du concours, Hannes et Petruschka Vogel, ont voulu – à travers leur projet – donner à la rue une nouvelle identité au moyen de références historiques. L'histoire de Wabern est riche et ancienne, les formes sont sobres et modernes.

- Des éléments en aluminium à l'honneur d'anciennes appellations de Wabern ont été placés sur les luminaires. Un tube en néon éclaire les inscriptions la nuit.
- Des bornes en acier ont été posées à intervalles réguliers sur la bande médiane. Ces bornes sont chapeautées de vitres en plexiglas sur lesquelles sont gravées des informations sur l'histoire des lieux. La nuit, les vitres sont illuminées de l'intérieur.
- La conception des trois giratoires rappelle l'histoire de Wabern en tant que banlieue résidentielle de Berne. Des haies de troènes sont taillées sous différentes formes circulaires. Le giratoire du Lindenweg, le plus éloigné du centre, marque par la présence d'un tilleul et d'arbustes la transition de la campagne à la ville.

L'intégration d'éléments artistiques dans l'espace routier peut certes laisser sceptique. Ici aussi, les organisations de quartier ont largement soutenu cette initiative. Elles ont financé en organisant une collecte l'aménagement d'un panneau d'information central retraçant l'histoire de Wabern et un plan de la localité au contenu analogue, qui a été distribué dans tous les ménages. Ces informations ont eu pour effet de susciter l'intérêt de la population pour l'aspect esthétique du projet.



VUE D'ENSEMBLE



ARRÊT EN SAILLIE

Auparavant, l'arrêt de tram Gurtenbahn direction ville se trouvait sur un îlot étroit. Le nouvel arrêt en saillie offre plus de confort et surtout plus de sécurité. Le feu Gurtenbahn favorise les usagers qui souhaitent prendre le tram en attente.



ARRÊT EICHHOLZ

Le nouvel arrêt a été aménagé uniquement sur la voie qui conduit en ville. Les usagers du tram provenant du quartier de Eichholz et ceux qui descendent du bus local peuvent monter plus rapidement dans le tram sans devoir traverser la Seftigenstrasse.



BANDE MÉDIANE

Elle réduit l'effet de séparation de la rue et facilite la traversée de la chaussée pour les piétons et les cyclistes. Au centre de Wabern, la bifurcation à gauche est rendue plus difficile par les bornes illuminées, ce qui assure la priorité du tram et les traversées piétonnes.



GIRATOIRE DU EICHHOLZ

Le tram traverse le giratoire par le centre. Un feu rouge permet d'éviter pendant la traversée les collisions avec les véhicules voulant traverser les voies de tram.

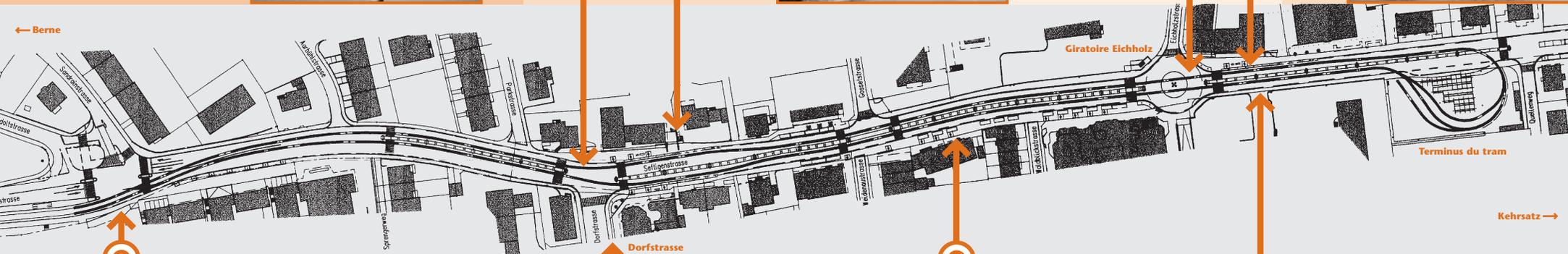


PASSAGE DES CYCLISTES

Le cycliste en confiance peut passer directement sur la bande médiane ou emprunter la voie de bifurcation à gauche. Le cycliste inexpérimenté peut choisir à la hauteur de la Dorfstrasse son propre feu pour obliquer à gauche.



← Berne



Kehrsatz →



FEUX SANDRAIN ET FEUX KLEINWABERN

Le feu Sandrain permet au tram d'accéder au milieu de la chaussée et règle le soir, aux heures de pointe, le trafic sortant de ville. Direction ville, le trafic est réglé par le feu Kleinwabern. Il ne s'enclenche que lorsqu'un bouchon risque de se former au centre de Wabern.

TRAM SANDRAIN – DORFSTRASSE

Disposant de son propre tracé et pouvant influencer le trafic aux feux de la Dorfstrasse, le tram peut doubler la file d'attente des voitures et accéder à l'arrêt. Placé en tête de file, le tram parvient malgré le trafic mixte sans encombre au terminus.

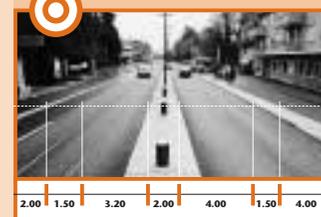


BIFURCATION À LA DORFSTRASSE

Le tram s'arrête désormais au bord du trottoir. Comme les passagers qui en descendent n'ont plus à traverser la chaussée, le trafic est interrompu moins longtemps. Direction ville, l'aménagement de l'arrêt sur le côté permet une voie de bifurcation plus longue en direction de la Dorfstrasse. Le trafic en direction de la ville n'est ainsi plus entravé.

STATIONNEMENT, ESPACES DE DÉGAGEMENT DEVANT LES COMMERCES

Il est possible d'accéder directement aux places de stationnement de courte durée en bordure de la chaussée. La variante 1+1 a aussi permis d'aménager de vastes espaces de dégagement devant les magasins.



2.00 1.50 3.20 2.00 4.00 1.50 4.00

COUPE 1+1

La variante 1+1 permet une bande médiane continue, des bandes cyclables et des trottoirs élargis. Les pierres plates en bordure de la chaussée et les places de stationnement quelque peu en retrait permettent de doubler en cas de nécessité un tram bloqué par la droite.