

Symposium de la SVI

# Nouvelle culture des transports au centre des localités – „Shared Space“

Mardi, 27 mai 2008 9h20 – 16h00  
Aula de l'Oberstufenzentrum de Köniz

Dokumentation du symposium:

- programme
- liste des participants et des intervenants
- résumés des exposés du matin
- résumés des exposés de l'après-midi

Le site Internet de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne présente divers documents relatifs au projet «Schwarzenburgstrasse à Köniz»:

- Projet Schwarzenburgstrasse dans le dossier du modèle bernois
- Rapport de synthèse des analyses à Köniz
- Contrôle des résultats
- Petit film sur le modèle bernois (exemple de Köniz)

[www.tba.bve.be.ch](http://www.tba.bve.be.ch) <<http://www.tba.bve.be.ch>> → Le modèle bernois



## Symposium de la SVI, 27. mai 2008 à Köniz, liste des intervenants

|                 |             |              |   |      |            |
|-----------------|-------------|--------------|---|------|------------|
| Frau            |             |              |   |      |            |
| Regierungsrätin | Barbara     | Egger-Jenzer | Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kt. Bern   | 3007 | Bern       |
| Herr            | Benno       | Singer       | Präsident SVI                                   | 8307 | Effretikon |
| Herr            | Jürg        | Dietiker     | Verkehrs- und Raumplaner SVI                    | 5200 | Brugg      |
| Herr            | Fritz       | Kobi         | Kreisoberingenieur, Kanton Bern                 | 3001 | Bern       |
| Herr            | Ueli        | Weber        | Metron Bern AG                                  | 3001 | Bern       |
| Herr            | Urs         | Wilk         | Gemeinderat Köniz                               | 3098 | Köniz      |
| Herr            | Peter       | Friedli      | Bundesamt für Strassen ASTRA                    | 3003 | Bern       |
| Frau            | Eva         | Schmidt      | Schw. Fachstelle für behindertengerechtes Bauen | 8004 | Zürich     |
| Herr            | Sergio      | Rizzoli      | BERNMOBIL                                       | 3001 | Bern       |
| Herr            | Willem      | Foorthuis    | Kenning Instituut                               | NL   | Groningen  |
| Herr            | Hans-Kaspar | Schiesser    | Verband Öffentlicher Verkehr VÖV                | 3001 | Bern       |
| Organisation    |             |              |   |      |            |
| Frau            | Suzanne     | Michel       | Kommunikationsberatung                          | 3012 | Bern       |
| Herr            | Daniel      | Schöbi       | Geschäftsführer SVI                             | 9001 | St. Gallen |
| Frau            | Susanne     | Schär        | Geschäftsstelle SVI                             | 9001 | St. Gallen |

## Symposium de la SVI, 27. mai 2008 à Köniz, liste des participants

|           |             |                                   |      |                      |
|-----------|-------------|-----------------------------------|------|----------------------|
| Rudi      | Alge        | Energieinstitut Vorarlberg        | 6850 | Dornbirn             |
| Francesco | Allievi     | Studio d'ingegneria               | 6612 | Ascona               |
| Emil      | Amacher     | AM-Plan                           | 6374 | Buochs               |
| Marc      | Amgwerd     | Stadt Wil                         | 9500 | Wil SG               |
| Olivier   | Amstutz     | SDI Biel-Bienne SA                | 2503 | Biel/Bienne          |
| Ueli      | Anderfuhren | Einwohnergemeinde                 | 9053 | Teufen AR            |
| Erich     | Bächli      | Sennhauser, Werner & Rauch AG     | 8953 | Dietikon             |
| Karl      | Bachmann    | Bauamt                            | 8820 | Wädenswil            |
| Martin    | Baggenstoss | VD Kt. Zürich / VIS / P+R         | 8152 | Glattbrugg           |
| Julian    | Baker       | Büro für Mobilität AG             | 3011 | Bern                 |
| Pierre    | Ballmann    | Tiefbauamt Kt. Bern               | 3001 | Bern                 |
| Daniel    | Bärlocher   | Rudolf Keller & Partner           | 4152 | Muttenz              |
| Ulrich    | Bärtsch     | Kantonspolizei SG                 | 9001 | St. Gallen           |
| Katrin    | Bauer       | Gemeinde Reinach                  | 4153 | Reinach BL           |
| Peter     | Baumann     | Oberingenieurkreis II             | 3011 | Bern                 |
| Rolf      | Beeler      | Gemeinde Baar, Verkehrskommission | 6341 | Baar                 |
| Franco    | Bencivinni  | Taxomex AG                        | 8005 | Zürich               |
| Cédric    | Berberat    | OPC III Arrondissement            | 2605 | Sonceboz-Sombeval    |
| Ernst     | Berger      | Verkehrsbetriebe Zürich           | 8048 | Zürich               |
| Virginie  | Berthollet  | Service de la mobilité            | 1014 | Lausanne Adm cant VD |
| Michael   | Beyeler     | Roduner BSB+Partner AG            | 3098 | Schliern             |
| Walter    | Bill        | bfu                               | 3008 | Bern                 |
| Markus    | Birchler    | Birchler & Wicki                  | 8005 | Zürich               |
| Manfred   | Bischof     | Energieinstitut Vorarlberg        | 6850 | Dornbirn             |
| Patrice   | Blanc       | Service des ponts et chaussées    | 2001 | Neuchâtel            |
| Yvan      | Bohanes     | Robert-Grandpierre et Rapp SA     | 1227 | Carouge GE           |
| Bruno     | Bopp        | Gemeinde Russikon                 | 8332 | Russikon             |
| Wernher   | Brucks      | Dienstabteilung Verkehr           | 8021 | Zürich               |

|            |              |                                   |      |                          |
|------------|--------------|-----------------------------------|------|--------------------------|
| Bruno      | Bucher       | Bucher & Partner AG               | 6210 | Sursee                   |
| Urs        | Büchler      | Tiefbauamt Stadt St. Gallen       | 9001 | St. Gallen               |
| Marcel     | Büeler       | Stadtverwaltung Sursee            | 6210 | Sursee                   |
| Bruno      | Bulgheroni   | TBA Kt. St. Gallen                | 9001 | St. Gallen               |
| Norbert    | Bürge        | Bauamt Horgen                     | 8810 | Horgen                   |
| René       | Buri         | Gruner Ingenieure AG              | 4600 | Oltén                    |
| Alain      | Bützberger   | Swisstraffic AG                   | 3063 | Ittigen                  |
| Evi        | Cajacob      | Pro Velo Schaffhausen             | 8201 | Schaffhausen             |
| Eliane     | Castelberg   | TBA des Kt. Bern                  | 3011 | Bern                     |
| Martino    | Colombo      | Dipartimento del territorio       | 6502 | Bellinzona               |
| Paolo      | Cristofalo   | Studio d'Ingegneria               | 6612 | Ascona                   |
| Lorenzo    | Custer       | Officina della Costruzione SAGL   | 6988 | Ponte Tresa              |
| Christiane | Dasen        | Volkswirtschaftsdirektion Kt. ZH  | 8090 | Zürich Amtsstellen Kt ZH |
| Claudio    | De Cambio    | Gemeinde Schmerikon               | 8716 | Schmerikon               |
| Roger      | Deflorin     | Bauamt Stansstad                  | 6362 | Stansstad                |
| Rinaldo    | Deganello    | Näf & Partner AG                  | 9320 | Arbon                    |
| Stéphane   | Delaloye     | Commune de Sierre                 | 3960 | Sierre                   |
| René       | Dietrich     | Tiefbauamt Stadt St. Gallen       | 9030 | Abtwil SG                |
| Felix      | Dudler       | Büro Dudler                       | 2502 | Biel/Bienne              |
| Luc        | Ebinger      | B + S AG                          | 3000 | Bern                     |
| Schmid     | Enrico       | VD/VIS/P+R                        | 8152 | Glattbrugg               |
| Marianne   | Fässler      | Pro Velo Schweiz                  | 3001 | Bern                     |
| Hansjörg   | Fischer      | Tiefbauamt des Kantons Bern       | 3001 | Bern                     |
| Peter      | Flury        | Kantonspolizei Bern, Finanzdienst | 3001 | Bern                     |
| Marcel     | Frei         | Stadt Wil                         | 9500 | Wil SG                   |
| Hansjörg   | Frey         | Berner Fachhochschule             | 3400 | Burgdorf                 |
| Ruedi      | Frey         | Gemeinde Lyss, Bauabteilung       | 3250 | Lyss                     |
| Claude     | Friedli      | OPC III Arrondissement            | 2605 | Sonceboz-Sombeval        |
| Dieter     | Fuchs        | Stadt Illnau-Effretikon           | 8307 | Effretikon               |
| Anton      | Gächter      | Besch und Partner                 | 6800 | Feldkirch                |
| Angelika   | Galiati      | ASA AG                            | 8640 | Rapperswil SG            |
| Peter      | Gamma        | Einwohnergemeinde Baar            | 6341 | Baar                     |
| Andreas    | Gauer        | Marty + Partner AG                | 8702 | Zollikon                 |
| Sonja      | Gäumann      | Stadt Uster                       | 8610 | Uster                    |
| Marc       | Genilloud    | MGI Partenaires                   | 1618 | Châtel-St-Denis          |
| Thomas     | Gerber       | Gemeinde Russikon                 | 8332 | Russikon                 |
| Gabriele   | Gsponer      | ASTRA, Bereich Langsamverkehr     | 3003 | Bern                     |
| Georg      | Gübeli       | Kantonspolizei SG                 | 9001 | St. Gallen               |
| Nicole     | Güdel        | Baudepartement Münsingen          | 3110 | Münsingen                |
| Adrian     | Gugger       | Oberingenieurkreis II             | 3001 | Bern                     |
| Martin     | Guggi        | Dienstabteilung Verkehr           | 8021 | Zürich                   |
| Hugo       | Gwerder      | André Rotzetter + Partner         | 6430 | Schwyz                   |
| Adrian     | Gygli        | Obering. Kreis II                 | 3001 | Bern                     |
| Rolf       | Haas         | Kantonspolizei Bern, Finanzen     | 3001 | Bern                     |
| Thomas     | Hablützel    | ewp AG Effretikon                 | 8307 | Effretikon               |
| Ueli       | Haefeli      | Interface-Politikstudien          | 6003 | Luzern                   |
| Ruedi      | Häfliger     | Metron AG                         | 5200 | Brugg                    |
| Dietmar    | Haller       | Energieinstitut Vorarlberg        | 6850 | Dornbirn                 |
| Peter      | Hänsenberger | Baudirektion Burgdorf             | 3401 | Burgdorf                 |
| Andreas    | Hegg         | Gemeinde Lyss, Bauabteilung       | 3250 | Lyss                     |
| Robert     | Hegglin      | Bauverwaltung                     | 5442 | Fislisbach               |
| Saskia     | Hermans      | Stadt Winterthur                  | 8402 | Winterthur               |
| Martin     | Hofer        | Stadtbauamt                       | 4410 | Liestal                  |

|               |                  |                                       |      |                         |
|---------------|------------------|---------------------------------------|------|-------------------------|
| Reinhard      | Hofmann          | Bauverwaltung Romanshorn              | 8590 | Romanshorn              |
| Hans-Ruedi    | Hottiger         | Stadtverwaltung Zofingen              | 4800 | Zofingen                |
| Christian Ary | Huber            | bfu                                   | 3001 | Bern                    |
| Jürg          | Hunziker         | DBA-OIK 3                             | 2501 | Biel/Bienne             |
| Thomas        | Hunziker         | Gemeinde Bonstetten                   | 8906 | Bonstetten              |
| Stefan        | Huonder          | ASTRA                                 | 3003 | Bern                    |
| Franz         | Hürlimann        | Stadtverwaltung Sursee                | 6210 | Sursee                  |
| Jean          | Imfeld           | MGI Partenaires                       | 1618 | Châtel-St-Denis         |
| Hermann       | Jordan           | BV Stadt Arbon                        | 9320 | Arbon                   |
| Armin         | Jordi            | SNZ Ingenieure und Planer AG          | 8050 | Zürich                  |
| Christian     | Jost             | Kantonspolizei Bern, Finanzen         | 3001 | Bern                    |
| Stefan        | Juch             | Stadt Zug                             | 6305 | Zug                     |
| Hanspeter     | Jungi            | Stadtverwaltung Nidau                 | 2560 | Nidau                   |
| Stefan        | Kaiser           | Riesen & Stettler AG                  | 3322 | Schönbühl-Urtenen       |
| Catherine     | Karsky           | ecoptima ag                           | 3001 | Bern                    |
| Bernhard      | Kathrein         | Energieinstitut Vorarlberg            | 6850 | Dornbirn                |
| Simon         | Kettner          | Rapp Trans AG                         | 4018 | Basel                   |
| Stephan       | Knobel           | Steiner Gemeinde & Buschor AG         | 3400 | Burgdorf                |
| Lisbeth       | Koch             | Gemeinde Stansstad                    | 6362 | Stansstad               |
| Hansruedi     | Kocher           | Sutter Ing.-und Planungsbüro AG       | 4424 | Arboldswil              |
| Raymond       | König            | VD/VIS/P+R                            | 8152 | Glattbrugg              |
| Stefanie      | Kraus            | ewp AG Effretikon                     | 8307 | Effretikon              |
| François      | Kuonen           | Stadtplanung Urbanisme                | 2502 | Biel/Bienne             |
| Paul          | Kurer            | Bauverwaltung                         | 8212 | Neuhausen am Rheinflall |
| Christian     | Kurt             | Stadtpolizei Uster, bfu               | 8610 | Uster                   |
| Ivo           | Kuster           | Remund + Kuster, Raumplanung          | 8808 | Pfäffikon SZ            |
| Andreas       | Lehmann          | Beco Kt. Bern                         | 3011 | Bern                    |
| Michael       | Liebi            | Metron Bern AG                        | 3001 | Bern                    |
| Christoph     | Lippuner         | Ernst Basler + Partner AG             | 8032 | Zürich                  |
| Marcel        | Lippuner         | Stadt Zürich, Tiefbauamt              | 8001 | Zürich                  |
| Hans          | Loeliger         | Gemeinde Russikon, Bauen              | 8332 | Russikon                |
| Xavier        | Lonfat           | DMP conseil S.à.r.l.                  | 1094 | Paudex                  |
| Ibolyka       | Lütolf           | Einwohnergemeinde Cham                | 6330 | Cham                    |
| Stefan        | Macciaccchini    | Gemeinde Zollikon                     | 8702 | Zollikon                |
| Karin         | Magnollay        | Office de la mobilité, Ville de Nyon  | 1260 | Nyon                    |
| Heinz         | Meier            | M. Wiesendanger AG                    | 8620 | Wetzikon ZH             |
| Rolf          | Meier            | Stadtpolizei Winterthur               | 8402 | Winterthur              |
| Roger         | Mella            | Gemeinde Bonstetten                   | 8906 | Bonstetten              |
| François      | Menthonnex       | Ville de Nyon                         | 1260 | Nyon                    |
| Oscar         | Merlo            | TEAMverkehr                           | 6330 | Cham                    |
| Andreas       | Michel           | TCS Landesteil Bern-Mittelland        | 3006 | Bern                    |
| Antonio       | Milone           | Einwohnergemeinde Cham                | 6330 | Cham                    |
| Markus        | Minder           | Bauamt Stans                          | 6371 | Stans                   |
| Lilli         | Monteventi-Weber | Commune de Morges                     | 1110 | Morges                  |
| Stephan       | Moser            | Verkehrsplanung Bern                  | 3001 | Bern                    |
| Daniel        | Muhlemann        | TCS, Sécurité routière                | 1214 | Vernier                 |
| Thomas        | Müller           | Stadt Frauenfeld, Tiefbauamt          | 8501 | Frauenfeld              |
| Thomas        | Muzi             | Robert-Grandpierre et Rapp SA         | 1227 | Carouge GE              |
| Patrick       | Neuhaus          | Stadtkanzlei Wetzikon                 | 8622 | Wetzikon ZH             |
| Remigi        | Niederberger     | Baudepartement Tiefbau                | 6048 | Horw                    |
| Patrik        | Nikler           | Transports Publics Région Lausannoise | 1020 | Renens VD               |
| Stephan       | Ochsenbein       | Stadtverwaltung Nidau                 | 2560 | Nidau                   |
| Lukas         | Ostermayr        | SNZ Ingenieure und Planer AG          | 8050 | Zürich                  |

|            |                |   |       |                      |
|------------|----------------|---|-------|----------------------|
| Kristiina  | Peter          | Bauabteilung Münsingen                  | 3110  | Münsingen            |
| Andreas    | Petermann      | Sennhauser, Werner & Rauch AG           | 8953  | Dietikon             |
| Martin     | Pfister        | Einwohnergemeinde Belp                  | 3123  | Belp                 |
| Beat       | Planzer        | Tiefbauamt Kt. Uri                      | 6460  | Altdorf UR           |
| Alexandre  | Prina          | Ville de Genève, Service de la mobilité | 1204  | Genève               |
| Charly     | Quinodoz       | Transportplan SA                        | 3960  | Sierre               |
| Peter      | Ramseyer       | Tiefbauamt des Kantons Zug              | 6301  | Zug                  |
| Gerardo    | Ranieri        | SNZ                                     | 8050  | Zürich               |
| Pascal     | Regli          | Fussverkehr Schweiz                     | 8032  | Zürich               |
| Martin     | Reis           | Energieinstitut Vorarlberg              | 6850  | Dornbirn             |
| Aline      | Renard         | Transitec SA                            | 1010  | Lausanne             |
| Fredy      | Rey            | Verkehr und Infrastruktur               | 6010  | Kriens               |
| Hans-Jürg  | Riesen         | Gemeinde Burgdorf                       | 3400  | Burgdorf             |
| Paul       | Riesen         | Kantonspolizei Bern, Finanzdienst       | 3001  | Bern                 |
| Peter      | Rinderknecht   | Gemeinde Thalwil                        | 8800  | Thalwil              |
| Stefan     | Roana          | Tiefbauamt BL                           | 4410  | Liestal              |
| Michel     | Roduit         | Moret et Associés SA                    | 1920  | Martigny             |
| Ernst      | Rohrer         | Gemeinde Baar, Baukommission            | 6341  | Baar                 |
| Hans Peter | Rohrer         | Kant. Tiefbauamt Appenzell A. Rh.       | 9102  | Herisau              |
| Norbert    | Rohrer         | Gemeinde Stansstad                      | 6362  | Stansstad            |
| Thomas     | Röthlisberger  | Kissling + Zbinden AG                   | 3000  | Bern                 |
| Denise     | Roth-Zeltner   | Zeltner + Partner AG                    | 3123  | Belp                 |
| Christoph  | Rotzetter      | Service des Ponts et Chaussées          | 1700  | Fribourg             |
| Daniel     | Rudin          | Stadtentwicklung Aarau                  | 5000  | Aarau                |
| Martin     | Ruff           | Energieinstitut Vorarlberg              | 6850  | Dornbirn             |
| Patrick    | Ruggli         | Ernst Basler + Partner AG               | 8032  | Zürich               |
| Marino     | Sansoni        | LP Ingenieure AG                        | 3000  | Bern                 |
| André      | Schenker       | Tiefbauamt BL                           | 4410  | Liestal              |
| Peter      | Schick         | Stadt Freiburg                          | 79106 | Freiburg             |
| Elke       | Schimmel       | Energieinstitut Vorarlberg              | 6850  | Dornbirn             |
| Rolf       | Schlumpf       | Sutter Ing.- und Planungsbüro AG        | 4424  | Arboldswil           |
| Ernst      | Schmid         | Kriens Verkehr und Infrastruktur        | 6010  | Kriens               |
| Heinz      | Schmid         | Zwicker + Schmid                        | 8032  | Zürich               |
| Jonas      | Schmid         | Stadtplanung Biel                       | 2502  | Biel/Bienne          |
| Karen      | Schmid         | ertec sa                                | 1052  | Le Mont-sur-Lausanne |
| Thomas     | Schmid         | Oberingenieurkreis II                   | 3001  | Bern                 |
| Paul       | Schnyder       | Kantonspolizei Glarus                   | 8750  | Glarus               |
| Kurt       | Schürch        | Tiefbauamt Kt. Bern                     | 2501  | Biel/Bienne          |
| Fabian     | Schwab         | Service de la mobilité                  | 1014  | Lausanne Adm cant VD |
| Beat       | Schweizer      | Tiefbauamt Kt. Bern                     | 3011  | Bern                 |
| Drangu     | Sehu           | BAFU Bundesamt für Umwelt               | 3003  | Bern                 |
| Georg      | Sele           | VCL                                     | 9490  | Vaduz                |
| Matthias   | Senn           | Senn + Partner AG                       | 6048  | Horw                 |
| Benno      | Singer         | ewp AG                                  | 8307  | Effretikon           |
| Andri      | Sinzig         | Gemeinde Köniz                          | 3098  | Köniz                |
| François   | Spring         | Riesen & Stettler AG                    | 3322  | Schönbühl-Urtenen    |
| Adrian     | Stäheli        | Gemeinde Köniz                          | 3098  | Köniz                |
| Andreas    | Stäheli        | Pestalozzi & Stäheli Ingenieurbüro      | 4052  | Basel                |
| Bernhard   | Staiger        | Verkehr und Infrastruktur               | 6010  | Kriens               |
| Peter      | Staub          | Tiefbauamt Kanton Thurgau               | 8500  | Frauenfeld           |
| Thomas     | Staudenmann    | Kantonspolizei Bern, Finanzdienst       | 3001  | Bern                 |
| Christian  | Steger-Vonmetz | Energieinstitut Vorarlberg              | 6850  | Dornbirn             |
| Rolf       | Steiner        | verkehrsteiner                          | 3008  | Bern                 |

|              |                 |                                  |      |                          |
|--------------|-----------------|----------------------------------|------|--------------------------|
| Ulrich       | Steiner         | Baudirektion Burgdorf            | 3401 | Burgdorf                 |
| Indermühle   | Stephan         | Gemeindeverwaltung Regensdorf    | 8105 | Regensdorf               |
| Christoph    | Streit          | Baudirektion Burgdorf            | 3401 | Burgdorf                 |
| Stefan       | Studer          | Tiefbauamt des Kantons Bern      | 3011 | Bern                     |
| Gregor       | Stutz           | Henauer Gugler AG                | 6300 | Zug                      |
| Heinz        | Theus           | Bauverwaltung                    | 8280 | Kreuzlingen              |
| Jörg         | Thiemann-Linden | Büro Thiemann-Linden             | 5113 | Köln                     |
| Albi         | Thrier          | Gemeinde Küssnacht               | 8700 | Küssnacht ZH             |
| Götz Andreas | Timcke          | Baudepartement des Kt. Aargau    | 5000 | Aarau                    |
| Natalie      | Triebel         | Energieinstitut Vorarlberg       | 6850 | Dornbirn                 |
| Patrizia     | Truniger        | Basler + Hofmann AG              | 8032 | Zürich                   |
| Britta       | Van Aartsen     | Kt. Aargau / Verkehrsplanung     | 5001 | Aarau                    |
| Cesare       | Varetta         | Signal AG                        | 3294 | Büren an der Aare        |
| Jean-Michel  | Vetter          | Kanton Bern AGR                  | 3011 | Bern                     |
| Erich        | Vokinger        | Tiefbauamt Kt. Schwyz            | 6431 | Schwyz                   |
| Dominique    | Von der Mühl    | EPFL-ENAC-Chôros                 | 1015 | Lausanne                 |
| Thomas       | von Känel       | Metron Bern AG                   | 3001 | Bern                     |
| Jérôme       | Vonarburg       | AM-Plan                          | 6374 | Buochs                   |
| Philipp      | Wälchli         | Gemeinde Riehen                  | 4125 | Riehen                   |
| Urs          | Waldvogel       | Volkswirtschaftsdirektion Kt. ZH | 8090 | Zürich Amtsstellen Kt ZH |
| Markus       | Wälti           | Kissling + Zbinden AG            | 3000 | Bern                     |
| Urs          | Wassmer         | Infrastruktur Tiefbau            | 2501 | Biel/Bienne              |
| Pascal       | Weber           | weber + brönnimann ag            | 3007 | Bern                     |
| Marcel       | Wegmann         | Bauverwaltung Wohlen             | 5610 | Wohlen AG                |
| Jan          | Wenzel          | ASA AG                           | 8640 | Rapperswil SG            |
| Harry        | Widmer          | Bauverwaltung                    | 5070 | Frick                    |
| Peter        | Widmer          | Gemeinde Regensdorf              | 8105 | Regensdorf               |
| Reto         | Wild            | Suter von Känel Wild AG          | 8050 | Zürich                   |
| Erich        | Willi           | Stadt Zürich, Tiefbauamt         | 8021 | Zürich                   |
| Lotti        | Winzeler        | Stadt Schaffhausen               | 8200 | Schaffhausen             |
| Hans         | Wirz            | Raumplanungsbüro                 | 4051 | Basel                    |
| Robert       | Wissmann        | Signal AG                        | 3294 | Büren an der Aare        |
| Harald       | Woermann        | Kanton Obwalden                  | 6060 | Sarnen                   |
| Marco        | Zumkehr         | Ribi + Blum AG                   | 8590 | Romanshorn               |







## DEMANDE D'ADMISSION COMME MEMBRE INDIVIDUEL

### Envoyer au comité de la SVI, Vadianstrasse 37, 9001 St. Gallen

(joindre le formulaire „Référence conc. la pratique, photocopies des diplômes etc.)

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

Adresse privée : \_\_\_\_\_ PN: \_\_\_\_\_ Lieu: \_\_\_\_\_

Tel.privé: \_\_\_\_/\_\_\_\_ E-mail privé: \_\_\_\_\_

Date de naissance: \_\_\_\_\_.\_\_\_\_\_.19\_\_\_\_ Lieu d'origine: \_\_\_\_\_

Emploi actuel: \_\_\_\_\_ Depuis: \_\_\_\_\_

Adr. employeur: \_\_\_\_\_

PN: \_\_\_\_\_ Lieu: \_\_\_\_\_ Tel.bureau.: \_\_\_\_/\_\_\_\_ Fax bureau.: \_\_\_\_/\_\_\_\_

E-mail bureau: \_\_\_\_\_ Internet: www. \_\_\_\_\_

Emplois précédents: \_\_\_\_\_ du: \_\_\_\_\_ au: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ du: \_\_\_\_\_ au: \_\_\_\_\_

Références: \_\_\_\_\_

—

Hautes écoles fréquentées: \_\_\_\_\_ Durée: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Durée: \_\_\_\_\_

Diplôme: \_\_\_\_\_ Branche de diplôme: \_\_\_\_\_ Année: \_\_\_\_\_

Autres certificats ou références conc. la formation ou la qualification:

\_\_\_\_\_

Membres des associations professionnelles (év. commission et charges):

\_\_\_\_\_

Adresse désirée pour l'envoi du SVI-courrier:

privé

bureau

en allemand

en français

### LA DEMANDE EST APPUYEE PAR LES DEUX MEMBRES INDIVIDUELS DE LA SVI SUIVANTS:

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

Lieu, date: \_\_\_\_\_ Signature: \_\_\_\_\_

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

Lieu, date: \_\_\_\_\_ Signature: \_\_\_\_\_

Lieu, date: \_\_\_\_\_ Signature du/de la candidat/e: \_\_\_\_\_

Appuyée du comité de la SVI le: \_\_. \_\_. 02\_\_ Le secrétaire: \_\_\_\_\_



**VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER VERKEHRSINGENIEURE**  
**ASSOCIATION SUISSE DES INGENIEURS EN TRANSPORTS**  
**ASSOCIAZIONE SVIZZERA DEGLI INGEGNERI DEL TRAFFICO**  
**SWISS ASSOCIATION OF TRANSPORTATION ENGINEERS**

**REFERENCE CONCERNANT LA PRATIQUE** (annexe à la demande d'admission comme membre individuel de la SVI)

Nom du/de la candidat/e: \_\_\_\_\_

Actif en tant d'ingénieur en transports depuis: \_\_\_\_\_

Signature du membre individuel qui a appuyé la demande d'admission du/de la candidat/e: \_\_\_\_\_ Lieu et date: \_\_\_\_\_

| Domaines                     | actif<br>oui/non | Activités |
|------------------------------|------------------|-----------|
| Recherche fondamentale       |                  |           |
| Enquêtes de trafic           |                  |           |
| Planification des transports |                  |           |
| Projets d'aménagement        |                  |           |
| Technique du trafic          |                  |           |
| Exploitation                 |                  |           |

## ALLOCUTION DE BIENVENUE AU SYMPOSIUM

|               |  |
|---------------|--|
| Intervenante  | Barbara Egger-Jenzer, conseillère d'Etat   |
| Sujet         | Symposium de l'Association suisse des ingénieurs en transports (SVI)<br>Nouvelle culture des transports dans les centres des localités |
| Date et heure | <b>Mardi 27 mai 2008, 9 h 30</b>   |
| Lieu          | Köniz, aula de l'Oberstufenzentrum<br><i>Le texte parlé fait foi.</i>  |

Je vous souhaite la cordiale bienvenue à ce symposium consacré à une nouvelle culture des transports à Köniz. Et je me réjouis du grand intérêt porté à cette manifestation.

Ces dernières années, dans le domaine du trafic au centre des localités, le canton de Berne a souvent été un précurseur. Il a en effet introduit des innovations. Vous avez certainement en tête la Seftigenstrasse à Wabern, où trams et voitures circulent sur la même voie. Ou la zone de promenade de Berthoud, le premier modèle des zones de rencontre.

La capacité d'innovation de notre canton dans le domaine de la planification du trafic a plusieurs origines. D'une part, dans nos quatre arrondissements d'ingénieur en chef, des têtes pensantes cultivent les échanges d'idées et la critique réciproque, créant une émulation. D'autre part, la recherche de consensus innovateurs fait partie de la culture du canton de Berne. Car dans notre canton, on doit toujours trouver un compromis entre Oberland, Mittelland et Seeland, entre romands et alémaniques, et entre ville et campagne.

Pour le canton de Berne, cette journée est à la fois achèvement et commencement.

Elle est d'abord achèvement. C'est dans cette salle en effet, en 1995, qu'a siégé le jury du concours portant sur le concept de gestion et d'aménagement de la Schwarzenburgstrasse de Köniz. A l'époque, il était nouveau de mener un concours pour un projet de route. En définitive, il est devenu un projet phare pour nous :

- Il ne s'agissait pas seulement de résoudre un problème de trafic à Köniz (aussi appelé « Ampliwil », sobriquet faisant allusion aux multiples feux de circulation). La commune souhaitait clairement que le développement urbain soit réalisé au centre-ville. Elle désirait donc mettre en valeur le centre, y concentrer des lieux de vie et y implanter le nouveau bâtiment de la Migros et la maison de commune. Pendant des décennies, le trafic a marqué la Schwarzenburgstrasse de son empreinte. Maintenant, la route est davantage aménagée pour les gens et axée sur la fonction du centre-ville. Comme avant, elle absorbe le trafic motorisé et les transports publics. Mais d'une manière beaucoup plus compatible avec ses autres fonctions.
- Après la transformation du centre, la Schwarzenburgstrasse est entrée dans la phase passionnante des essais de circulation et de l'introduction définitive de la zone à 30 km/h. D'autres informations seront données sur ce point. Ce symposium marque le point final de cette période, dont la première phase a été très agitée.

Mais cette journée est aussi commencement.

Que nous le voulions ou non, on observe de nouvelles habitudes en matière de trafic. On le constate déjà depuis longtemps chez les piétons. Qui ignorent les passages pour piétons et les feux.



Si nous voulons malgré tout continuer à assurer et améliorer la sécurité routière, nous devons prendre ces changements d'habitudes au sérieux. Et essayer de proposer de bonnes solutions en introduisant une nouvelle planification du trafic.

Nous en venons donc soudainement à remettre en question des tabous :

- Les passages pour piétons – jadis symbole de la sécurité des piétons – ne sont pas du tout si sûrs qu'on le pensait. Un des récents épisodes de l'émission de télévision Kassensturz l'a montré. Nous envisageons donc de permettre aux piétons de traverser la chaussée ici ou là hors des passages cloutés. L'idée d'accroître la sécurité en créant une insécurité, sur les routes où la vitesse autorisée est basse, se propage rapidement.
- Nous nous demandons s'il ne serait pas même plus efficace de supprimer des règles que de multiplier prescriptions et signaux. A l'ère des chauffards, nous découvrons une nouvelle approche du bon sens.

Dans le canton de Berne, nous sommes convaincus qu'une nouvelle culture des transports est possible. L'exemple de Köniz est porteur d'avenir. Mais il y a encore du chemin à parcourir.

Presque tous les usagers de la route tirent parti de la nouvelle organisation du trafic. Mais les personnes handicapées sont préteritées. Nous devons donc trouver des solutions rapidement. Car le cas de Köniz fera école, j'en suis convaincue. J'espère que les divers échanges lors de cette journée nous permettront d'avancer également sur ce point.

Je vous souhaite un symposium passionnant. Mais j'aimerais d'abord remercier la SVI pour l'organisation de cette journée, les intervenants et les intervenantes pour leurs contributions. Et bien sûr la commune de Köniz et la VSS pour leur précieux soutien.

Je vous remercie de votre attention.

# CE QUI FAIT LA NATURE HUMAINE, C'EST ...

## LES VOIES DE COMMUNICATION REFLÈTENT L'ÉVOLUTION D'UNE SOCIÉTÉ

Jürg Dietiker, aménagiste et planificateur de la circulation SVI, MAE, professeur à la Haute école de Zurich de sciences appliquées

Les principaux axes routiers d'une localité...

...sont depuis toujours des espaces publics importants. L'esprit de l'époque – progrès technique, développement économique et mobilité obligent – s'est traduit presque partout par une phénoménale expansion de ces rues. Les projets répondaient essentiellement aux besoins croissants de la circulation urbaine, sans trop se préoccuper des caractéristiques de ces espaces ou des autres fonctions qu'ils peuvent remplir. C'est ainsi que des habitats à usages multiples ont été transformés en voies de communication monofonctionnelles, sans relations organiques avec les structures bâties et leurs affectations.

Cela a des conséquences...

... le trafic automobile domine, il n'y a plus de vraie compatibilité avec les structures locales. D'autres fonctions et les usagers plus vulnérables s'en trouvent refoulés. Les centres se dépeuplent, on renonce à entretenir les immeubles longeant ces artères, les gens vont ailleurs.

Pour y réagir...

... on cherche aujourd'hui d'autres manières de maîtriser la circulation dans les villes et les villages. La situation s'améliore lorsqu'on parvient – en réduisant la prédominance du trafic automobile – à recréer des conditions favorables à la coexistence de tous les usagers.

Le but à atteindre, c'est...

... ralentissement, davantage d'attention et d'égards. Faire de l'être humain le centre d'intérêt. Car c'est bien un individu que l'on trouve derrière chaque volant, sur chaque selle de vélo ou dans chaque paire de chaussures. Ce n'est pas la machine, mais le comportement de son conducteur qui décide s'il y a un climat de respect sur la voie publique. C'est donc à cet être vivant mobile que s'adresse toute activité de planification des transports. Nous devons ainsi savoir à qui nous avons affaire.

L'être humain,...

... nous disent les psychologues du comportement, adopte en principe une attitude rationnelle – en fonction de son intérêt personnel. Il réagit aux images qui se présentent à lui comme autant de «messages» émis par l'espace routier. Une chaussée large et rectiligne a manifestement été prévue pour rouler à bonne allure, ce que les usagers font en toute logique. Si l'on entend favoriser la coexistence, il faut aménager l'espace routier de telle sorte qu'un comportement de tolérance réciproque – ralentissement, davantage d'attention et d'égards – apparaisse comme le plus rationnel. La coexistence requiert ainsi des éléments perturbateurs.

Ces constatations...

... ont donné lieu ces dernières années à l'élaboration de projets importants, lesquels décrivent comment concrétiser le principe de coexistence. Ces projets ne sont pas contestés, car ils vont au-delà des critères couramment admis jusqu'ici par notre société. Ils ont pu être réalisés du fait que l'on a su – grâce à des processus largement participatifs – créer un climat psychologique propice à ce type d'innovations.

Ces projets d'avenir...

... sortent du cadre formé par les normes de construction routière issues de l'expérience passée – ce qui est indispensable pour trouver des solutions aux nouveaux problèmes qui se posent actuellement. Ces normes restent cependant importantes, car elles découlent d'expériences concluantes; mais elles reflètent exclusivement le passé et ne témoignent que de faits connus et éprouvés. Les normes sont par définition conservatrices et font obstacle à tout progrès si l'on se contente de les appliquer sans discernement et à la lettre.

Déroger aux normes...

... pour que les choses évoluent: il faut oser innover, relever les défis de l'avenir. Planifier signifie par conséquent se baser sur une connaissance approfondie des normes pour prendre en toute conscience la responsabilité de déroger à celles-ci.

# LES VOIES DE COMMUNICATION REFLÈTENT L'ÉVOLUTION D'UNE SOCIÉTÉ

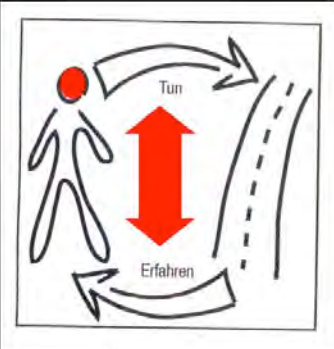
Jürg Dietiker, aménageur et planificateur de la circulation SVI, MAE, professeur à la Haute école de Zurich de sciences appliquées



**Les caractéristiques de l'espace routier émettent un message**




**Comment un être humain réagit-il à ces messages?**



**Hypothèse 2:**  
L'être humain se comporte toujours de manière rationnelle...

Quand il rencontre une résistance, l'usager cherche quel pourrait être un nouveau comportement raisonnable



**Conclusion:**  
Les voies de communication d'une agglomération doivent être aménagées de manière à susciter une nouvelle rationalité

La coexistence demande des éléments perturbateurs



**Nous planifions aujourd'hui des projets pour demain avec des normes d'hier**

**CONCLUSION**

1. Les individus en déplacement sont notre public-cible.
2. Ces individus ont un comportement toujours rationnel (en fonction de leur intérêt personnel)
3. Leur comportement s'adapte aux messages émis par les caractéristiques de l'espace routier
4. Les voies de communications intérieures des localités doivent donc être aménagées de manière à ce que la raison commande d'adopter un comportement de tolérance réciproque
5. Les normes codifient des expériences passées; les projets pour demain ont besoin de nouvelles idées

Le progrès résulte de dérogations aux normes dont la responsabilité est prise en connaissance de cause

## De Zollikofen à Köniz: tirer les leçons de l'expérience

Fritz Kobi, Office des ponts et chaussées du canton de Berne, ingénieur en chef d'arrondissement

Un piéton n'aime pas faire des détours ou monter et descendre «inutilement»: au lieu d'emprunter les passages qui lui sont réservés à travers, au-dessus ou au-dessous de la chaussée, il choisit de préférence la ligne la plus directe vers sa destination. Aux feux, il traverse quelle qu'en soit la couleur. Si les piétons coupent à travers les rues sans plus respecter les règles traditionnelles ou la loi, les autorités responsables ont deux possibilités: soit imposer le comportement voulu par des mesures d'aménagement, complétées au besoin par des contrôles de police; soit repenser l'usage que nous faisons de nos rues et développer des projets dans ce sens.

Le canton de Berne a opté pour la seconde approche – avec le centre de Köniz pour exemple le plus récent. La route cantonale avec son trafic de 17'000 voitures par jour et plusieurs lignes de bus – dont une avec des intervalles de quatre minutes aux heures de pointe – coupe pratiquement en deux le centre commercial correspondant au cœur de la cité. Ces 300 m de route cantonale ont été intégrés à la zone 30 des rues voisines, et les piétons peuvent traverser cette artère à n'importe quel endroit. Aucun passage pour piétons ne les oblige à des détours. Aucune signalisation lumineuse ne provoque de longues attentes conduisant à brûler le feu rouge. Le but était de réaliser une utilisation commune de la chaussée, avec un haut degré de coexistence entre les différents modes de déplacement. Un mandat d'étude de la SVI (1) accompagnant ce projet, une analyse d'impact avec évaluation des situations initiale et finale (cf. 2) ainsi que des sondages et des observations sur place sont tout à fait concluants: le nouveau régime fonctionne à merveille! Bien mieux que le système traditionnel avec des passages pour piétons, des bandes cyclables et des feux rouges.

La solution adoptée pour la Schwarzenburgstrasse constitue le stade actuel d'une longue évolution. Des processus de planification participative conformes au modèle bernois (2), des observations de terrain et des analyses d'impact basées sur le principe «tirer les leçons de l'expérience» ont conduit dès les années 80 à réaménager la Bernstrasse à Zollikofen, puis à entreprendre des projets tels que la Neuhausplatz à Liebefeld/Köniz, la Seftigenstrasse à Wabern et la traversée de Neueneegg jusqu'au centre de Köniz (cf. 2).

On a pu constater dès 1992 à Zollikofen que la mise en place d'un refuge provisoire à l'intention des piétons avait pour effet de doubler le nombre de personnes qui traversaient la rue sur le passage pour piétons en question. Mais cela multipliait aussi par deux les arrêts de la circulation automobile, avec des répercussions négatives sur la pollution de l'air. C'est alors qu'est née la version bernoise des bandes médianes polyvalentes, lesquelles permettent aux piétons de traverser la chaussée en profitant des espaces momentanés dans le flux des 20'000 véhicules quotidiens. Moins de véhicules obligés de s'arrêter et une réduction de 20 à 25% de la pollution atmosphérique – tels ont été les effets espérés de ce réaménagement réalisé par étapes jusqu'en 1998.

Au giratoire de la Neuhausplatz à Liebefeld / Köniz (1995 / 14'000 véhicules/jour sur la branche en direction de Berne) – la première place ainsi transformée à Köniz –, on a pu constater les effets bénéfiques d'un aménagement soigneux de la voie publique donnant envie aux piétons de s'y attarder. Cette place s'est mise à vivre.

Après le réaménagement de la Seftigenstrasse à Wabern (1997 / 21'000 véhicules/jour) on a examiné dans le cadre d'un travail de diplôme HES le comportement des piétons au centre de la localité. Résultat: pas de détours, pas de longues attentes et des traversées directes, même pour les personnes âgées. Et cela malgré la vitesse maximale de 50 km/h, car la vitesse moyenne tombait à environ 35 km/h durant la journée. Première impulsion vers une évolution logique.

À Neuenegg, la commune et un grand distributeur ont réalisé entre le nouveau centre commercial et la route cantonale (6000 véhicules/jour, limitation générale à 50 km/h) une place de 80 m de longueur. Un tel aménagement provoque nécessairement un effet de dispersion sur les piétons, et un unique passage pour piétons ne répond pas aux besoins des personnes qui veulent traverser. Par conséquent on a fait là aussi l'essai de renoncer aux passages-piétons, assorti d'une analyse des effets produits. Comme cette route était traversée par des enfants qui se rendent à l'école, on a collaboré étroitement avec les autorités scolaires et l'instructeur de la circulation. La solution adoptée donne satisfaction depuis 2003.

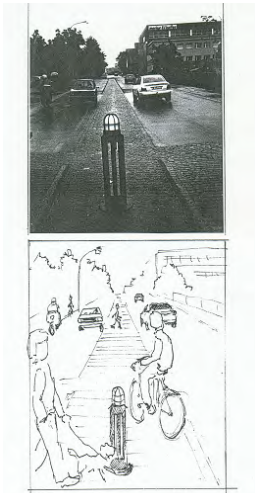
Lorsque la réfection de la traversée de Münsingen par la route cantonale a été mise au concours en 2001, le canton et la commune attendaient des propositions inédites concernant la manière de traiter cette problématique. Le jury a choisi un projet d'avenir, incluant la limitation à 30 km/h et des zones de traversée impliquant un haut degré de coexistence entre les diverses catégories d'usagers de la voie publique. Après les réactions positives enregistrées lors de la procédure participative, un essai s'imposait là encore. Le mandat relatif à l'analyse des effets était déjà formulé. Puis la dynamique inhérente au centre de Köniz a conduit les responsables à changer certains paramètres de l'essai (cf. exposé d'Ueli Weber). Tirer les leçons de l'expérience: l'essai de Köniz ne pouvait être logiquement assumé qu'en appliquant les conclusions des précédentes analyses d'impact, avec une hypothèse de départ clairement positive. L'étape suivante nous attend: un processus participatif incluant les organisations concernées débouchera sur des solutions destinées à garantir l'accès à ces espaces pour les personnes handicapées.

## Conclusion

Il a été possible de réaliser par une approche innovante un haut degré de qualité de vie englobant séjour, circulation et achats sur des tronçons de routes cantonales à grand trafic situés au centre de localités. En commençant par la Bernstrasse à Zollikofen, on a développé progressivement une nouvelle manière d'aménager les routes cantonales à l'intérieur des localités et plus particulièrement au cœur de celles-ci. La prochaine étape se basera comme toujours sur les résultats des études «avant-après» des projets précédents. Il est clairement apparu que jusqu'à 25'000 véhicules par jour environ, la clé d'une sécurité accrue, d'un écoulement plus fluide du trafic et d'une meilleure cohabitation de tous les usagers de la voie publique se situe essentiellement au niveau de la vitesse et non pas de la densité de la circulation. Cela nécessite bien entendu un aménagement adéquat de l'espace routier. Vitesses réduites et égards réciproques remplacent utilement un foisonnement de règles et de signaux. La responsabilité personnelle s'en trouve accrue, «on» fait preuve de respect réciproque, ce qui peut nous rassurer sur la culture des usagers tout en améliorant sensiblement la sécurité routière. C'est la concrétisation du slogan «toutes les chaussées aussi sûres qu'un passage pour piétons».

- (1) Fussgängerstreifenlose Ortszentren, mandat de recherche SVI 2002/001 sur demande de l'Association suisse des ingénieurs en transports, Office fédéral des routes, Berne, novembre 2006
- (2) Page d'accueil de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne: [www.bve.be.ch](http://www.bve.be.ch) -> Office des ponts et chaussées -> Le modèle bernois





Bernstrasse Zollikofen



Neuhausplatz Liebfeld Köniz



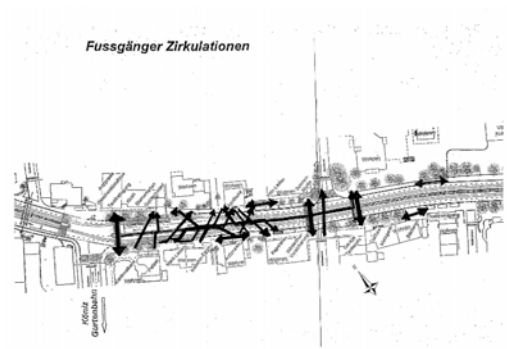
Dorfstrasse Neuenegg



Münsingen Querungsbereiche



Seftigenstrasse Wabern



Seftigenstrasse Wabern: Fussgängerzirkulation



Köniz: Die Kantonsstrasse quert die Mall „Köniz Zentrum“



Alle Strassen sollten so sicher sein wie ein Fussgängerstreifen sein

## Résumé du rapport de recherche

Marco Ghielmetti dipl. Ing. ETH/SIA/SVI , Winterthour

De nombreux centres de localités présentent un fort trafic routier portant préjudice aux activités bordières et à l'agrément du lieu. Afin d'augmenter l'attractivité des centres, il est nécessaire de diminuer l'effet de coupure causé par la route. Ceci peut être atteint en maintenant une vitesse réduite tout en assurant la fluidité du trafic automobile.

Lorsqu'ils s'en trouvent à moins de 50 m, les piétons sont tenus d'utiliser les passages qui leur sont réservés, ce qui leur occasionne souvent des détours. La priorité accordée aux piétons aux dits passages entraîne des ruptures du trafic routier ayant des conséquences sur les temps de trajet et les immissions. L'objectif de la recherche est d'étudier l'opportunité de renoncer au balisage de passages pour piétons dans le cas de routes à grande circulation situées au centre des localités et possédant un niveau de vitesse réduit.

Le travail de recherche comprend 5 étapes: Étude de la bibliographie existante, formulation de thèses, choix d'exemples appropriés de centres de localité , étude des exemples des points de vue technique et psychologique, vérification des thèses et formulation de recommandations.

Des situations avec et sans passages pour piétons ont été analysées dans cinq centres de localité de taille différente, sur des chaussées à une ou deux voies, avec ou sans voie médiane polyvalente. Dans un de ces centres, la situation avec et sans passages pour piétons a pu être testée dans la même rue. Les exemples ont été étudiés pour un trafic journalier moyen oscillant entre 5'300 et 17'300 véhicules circulant à une vitesse  $v_{85\%}$  allant de 30 à 44 km/h. Le nombre de piétons traversant les chaussées sur un tronçon de 30 à 150 m de longueur varie entre 100 et 730 par heure. La vitesse signalisée maximale s'élève en général à 50 km/h et dans un cas à 30 km/h. A l'exception d'un cas, aucune part élevée de groupe particulier d'utilisateurs tels qu'enfants ou seniors n'a été enregistrée. La recherche d'exemples a montré que les zones sans passages pour piétons ont, dans la plupart des cas, été réalisées lors de réaménagements de chaussées et accompagnées d'une intensive campagne d'information.

Les situations sans passages pour piétons ont montré qu'il y avait en général moins de situations conflictuelles entre piétons et automobilistes, un comportement plus précautionneux de la part des piétons et une communication plus intense entre les usagers de la route. Sur la base d'observations de rencontres entre personnes traversant la chaussée et véhicules, on constate que la fluidité du trafic automobile est meilleure en l'absence de passage pour piétons. Cette affirmation a également pu être vérifiée à l'aide de mesures avec des véhicules particuliers pour des charges de trafic élevées. En l'absence de passages pour piétons, une légère augmentation des temps d'attente moyennes pour les piétons désireux de traverser a été enregistrée. Une dépendance manifeste du nombre de véhicules circulant n'a cependant pas pu être prouvée.

Les piétons interrogés considèrent en général que la traversée est sûre lorsqu'elles empruntent un passage pour piétons et souhaitent majoritairement voir aménager de tels passages là où ils font actuellement défaut. Les associations des piétons et des handicapés sont d'avis que les centres de localité sans passages pour piétons mais comportant un trafic important ne sont pas des solutions adaptées car les enfants, les gens âgés et les handicapés auraient du mal à traverser la chaussée. La majorité des automobilistes est d'avis que les passages pour piétons ne représentent pas une prévention des accidents et qu'ils ne sont pas nécessaires dans les zones étudiées.

Aménager un centre de localité sans passages pour piétons est un choix qui se justifie lorsque les conditions suivantes sont remplies: Les véhicules circulent à faible vitesse ; il y a une forte demande de traversée dispersées ; la population piétonne ne présente pas de groupe spécifique majoritaire tel que enfants, handicapés, personnes âgées. Les zones sans passages pour piétons peuvent être une contribution à des centres de localité plus attractifs par le fait qu'elles réduisent l'effet de coupure de la chaussée, qu'elles raccourcissent les cheminements piétonniers, qu'elles améliorent la fluidité du trafic automobile et qu'elles influencent positivement le climat sans porter préjudice à la sécurité objective.



Löwenstrasse Zürich



Bahnhofstrasse Buchs



Dorfstrasse Neuenegg



Bahnhofstrasse Weinfelden

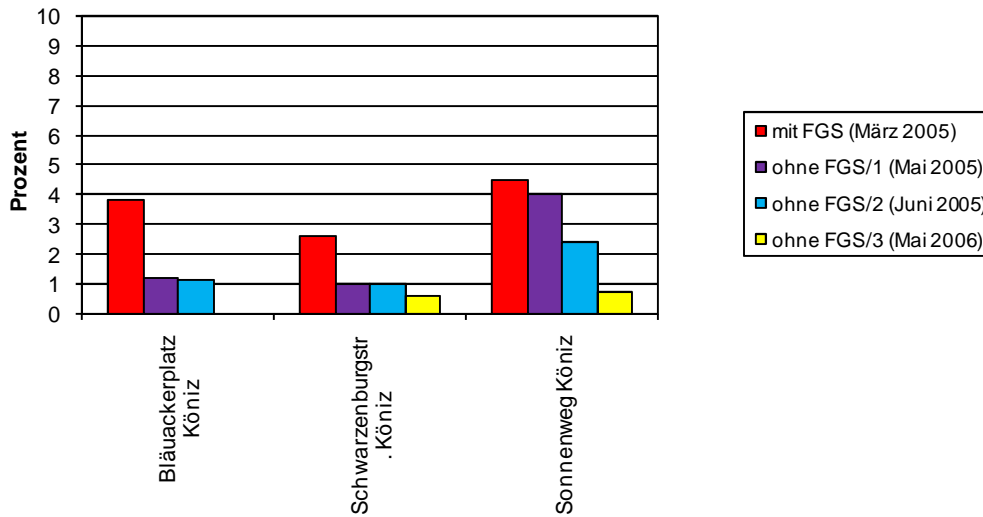


Bläuacker Köniz vorher

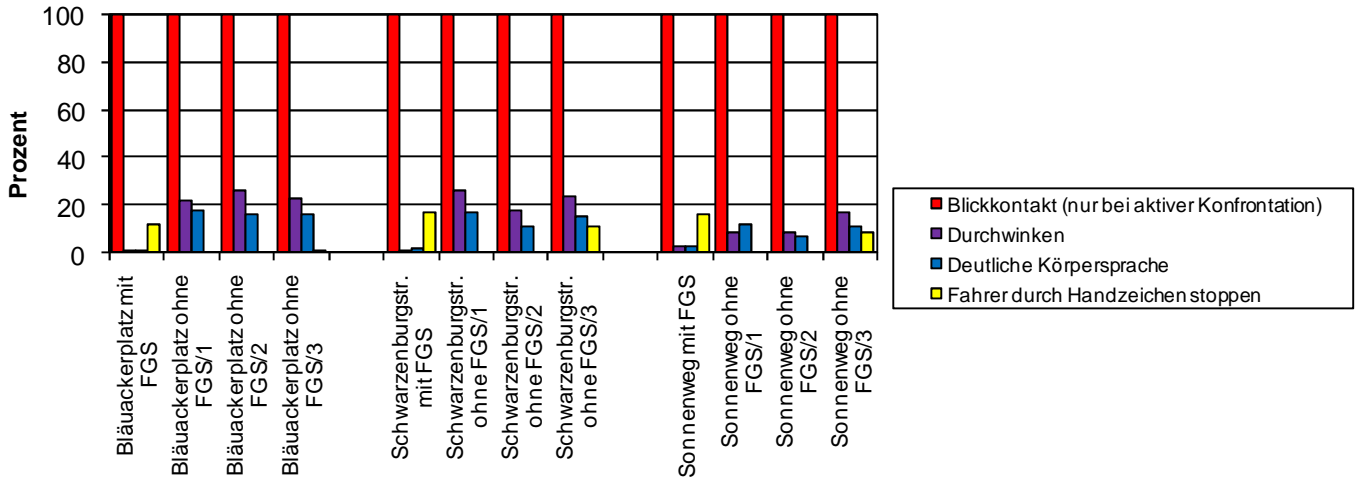


Bläuacker Köniz nachher

### Konfliktartige Konfrontationen in Köniz



### Kommunikationsverhalten der FG in Köniz



# Une nouvelle culture des transports au centre de Köniz

Ueli Weber, planificateur des transports SVI, Metron Bern AG

Au milieu des années 90, le centre de Köniz se présentait comme un axe de pénétration dominé par le trafic, sans identité, traversé par près de 19 000 véhicules chaque jour. Dans le centre de Köniz - commune qui est, avec 38'000 habitants, la quatrième plus grande du canton de Berne - on pouvait voir des friches, des bâtiments négligés et aux affectations incertaines, et une rue remplie ponctuée de feux de signalisation. L'onde verte des feux a eu pour effet de repousser les piétons sur les bords de la chaussée et de rendre la traversée de la rue difficile. Pour cette raison, les piétons avaient tendance à traverser la rue de manière « sauvage » à maints endroits. La commune n'était donc pas pourvue d'un centre dont elle pouvait être fière.

Dans le cadre de la révision du plan d'affectation local, la commune s'est fixé comme objectif d'utiliser les friches pour créer un centre multifonctionnel, vivant et attractif, doté d'une nouvelle identité. Pour atteindre cet objectif, il était nécessaire de disposer d'un schéma global des transports intégrant le transport individuel motorisé (TIM), les transports publics et le trafic lent. Le nouveau concept d'exploitation et d'aménagement de la route cantonale se base sur la coexistence entre les différents usagers de la route. Les éléments les plus importants en sont les suivants :

- Aux environs du centre, remplacement des feux de signalisation par des giratoires et des carrefours sans règles de circulation contraignantes ;
- Installations de signaux lumineux à arrêts programmés pour les entrées dans le centre, permettant d'accorder la priorité aux bus et de doser le trafic motorisé ;
- Nouveau passage sous-voie pour le trafic motorisé et les transports publics, servant aussi bien d'accès au parking couvert que de liaison importante au sein du réseau routier ;
- Liaison routière flexible devant le bâtiment administratif servant principalement aux piétons et aux cyclistes durant la journée, mais permettant aussi au trafic individuel motorisé de contourner le centre de la localité durant les heures de pointe ;
- Zone médiane continue au centre de la localité, permettant aux piétons de traverser la rue par étapes ;
- Aménagement de l'espace routier permettant de clarifier la diversité des usages et qui, grâce à l'utilisation étendue des surfaces disponibles, rend les automobilistes attentifs aux piétons traversant la route.

Les rues réaménagées et le nouveau concept mis en œuvre, et la Migros ouverte, le centre de Köniz menaçait d'être victime de son propre succès : la route cantonale entre la Coop et la Migros était fréquentée par la foule, et devenait pour ainsi dire une véritable rue commerçante. La nouvelle organisation du trafic, avec les passages pour piétons prioritaires, eut pour conséquence de ralentir considérablement le trafic durant les heures de pointe, et même de créer des embouteillages. Les bus de la ligne n° 10, qui traversent le centre de la localité au rythme d'un toutes les 3 minutes durant les heures de pointe, n'étaient plus en mesure de respecter leur horaire : une situation inacceptable.

Dans le cadre de travaux de recherche de la SVI, l'Office des ponts et chaussées et la commune de Köniz ont alors décidé d'introduire, à titre d'essai, sur la Schwarzenburgstrasse et le Sonnenweg adjacent, la limitation à 30 km/h et de permettre aux piétons de traverser librement la chaussée. Sur l'ensemble du périmètre en question, la zone médiane existante s'est avérée utile pour aider les piétons à traverser la rue. Les passages pour piétons ont été enlevés. Cet essai pilote, accompagné par une campagne d'information, a fait l'objet d'une évaluation scientifique par le projet national de recherche sur les centres de localité sans passages pour piétons. Grâce au projet de recherche et à l'analyse de l'efficacité portant sur le réaménagement du centre de la localité, des résultats importants ont été disponibles avant, immédiatement après, et une année après la réalisation des mesures.

Les résultats les plus importants de la recherche sont les suivants:

- Temps d'attente des piétons désirant traverser la rue : pas de péjoration substantielle due à la suppression des passages pour piétons. Le 90% des gens traversent la rue en attendant moins de 10 secondes, vu que les automobilistes se montrent prévenants. Une année après l'introduction de la mesure, les temps d'attente ont même eu tendance à diminuer.
- L'amélioration nette de la communication entre les différents usagers de la route et une plus grande attention portée des uns aux autres ont contribué à réduire le nombre de situations conflictuelles. La

suppression des passages pour piétons n'a pas porté atteinte à la sécurité. Dans l'ensemble, les paramètres mesurés montrent une amélioration.

- La possibilité de traverser la rue à n'importe quel endroit est utilisée par un nombre croissant de piétons, autant pour raccourcir leurs trajets que pour ne pas entraver le trafic.
- Malgré le fait que l'espace routier, relativement large, soit encore très orienté sur le trafic, les vitesses pratiquées par le TIM se situent dans les valeurs de tolérance d'une zone 30 km/h ; elles sont la condition préalable pour que la solution de la coexistence fonctionne bien. Les limitations de vitesse sont bien acceptées par les automobilistes.
- La suppression des passages pour piétons n'a pas influé sur le comportement des usagers de la route les plus faibles. La solution actuelle est jugée très bonne par un nombre étonnamment élevé de personnes âgées.
- Les embouteillages ont pu être réduits de manière significative, et la durée des trajets a diminué. La limite des 30 km/h sans passages pour piétons s'est avérée être la meilleure solution pour réduire la durée des trajets des véhicules. Les transports publics, quant à eux, peuvent en grande partie respecter leurs horaires.
- Seul bémol : les malvoyants ne peuvent plus appréhender le bord de la chaussée de manière tactile. Ils demandent, avec l'association suisse Mobilité piétonne, de conserver des passages pour piétons.
- A Köniz, la population, les commerçants, les automobilistes et les entreprises de transports publics ne veulent pas d'un retour en arrière. La solution actuelle est un compromis équilibré entre les différents usagers et leurs besoins spécifiques. Ils soutiennent tous la possibilité de traverser la rue à n'importe quel endroit, et la limitation à 30 km/h.

Enseignements tirés du projet Köniz: une image rajeunie de la commune et une nouvelle culture des transports !

Le nouveau centre de localité bénéficie d'une offre attractive en matière d'achats et il est convivial pour les piétons. L'espace routier agréable avec ses magasins, cafés et restaurants invite à la flânerie. Les voies de circulation peuvent être traversées partout et de manière simple ; les accès aux magasins et aux arrêts de transports publics sont directs. Le centre de Köniz, avec ses magasins et ses lieux de rencontre, a été fortement réhabilité, et sa nouvelle culture des transports représente une alternative urbaine aux centres commerciaux construits à la campagne.

Grâce à ces réaffectations, le nombre de piétons apportant la vie au centre ville a nettement augmenté. La réorganisation et la suppression des réglementations rigides pour le trafic a eu pour effet que tous les usagers de la route prennent en considération l'autre et se portent une attention mutuelle. Cette culture des transports contribue à fluidifier le trafic, tout en améliorant progressivement à la sécurité. C'est donc une situation gagnant-gagnant qui a vu le jour.

Le comportement des automobilistes, très prévenants et raisonnables, est un autre facteur de succès. Malgré la priorité qui leur est accordée, ils ralentissent de leur plein gré pour laisser passer les piétons. La vitesse de 30 km/h est bien respectée. Les avis négatifs souvent formulés au sujet des automobilistes qui auraient une mentalité de fonceurs ne se vérifient pas ici. La culture des transports basée sur la coexistence a fait ses preuves à Köniz !

L'utilisation élargie et partagée de l'espace routier permet de mettre à disposition l'axe de trafic principal traversant le centre de la localité pour effectuer ses achats et pour flâner.

L'utilisation mixte de l'espace routier exige que l'on s'accorde une attention réciproque, et que l'on se libère de la peur de l'autre. Les arguments théoriques ne suffisent pas ; seule l'expérience peut convaincre. C'est grâce à la mise en application que cette solution a pu être acceptée. Si le projet avait passé par un processus d'élaboration conventionnel, il aurait sans doute rencontré une résistance importante.

# Bilder

Vorher Nachher



Nouvelle culture des transports à Köniz

## Comment gagner la population à une telle solution?

### *Résumé*

Exposé de Urs Wilk, conseiller communal, Köniz

Pour quelles raisons, et à quelles conditions, la commune de Köniz s'est-elle lancée dans un tel projet pilote ?

Dès le début, le réaménagement du centre de Köniz a rencontré tellement d'enthousiasme qu'il risquait d'être victime de son propre succès. Les autorités communales ont dû agir rapidement. Le droit d'être consulté sur les questions d'organisation ainsi que le scénario clairement défini de suppression des anciennes installations a facilité la prise de décision des autorités. La condition la plus importante négociée, liée à l'essai pilote, était la mise en place de la zone 30 km/h.

Comment a-t-on expliqué le projet pilote au public ?

La communication est d'une importance primordiale dans la mise en œuvre d'une mesure de circulation à l'exemple de celle de Köniz. Elle s'est effectuée à travers les médias (presse, radio et télévision locales), au moyens de papillons, d'affiches, mais également par des éléments visuels au centre-ville même. Durant toute la durée des travaux, une commission composée de représentants de la population a joué un rôle essentiel en matière de communication. Au cours des premiers jours de l'essai, des auxiliaires de circulation ont été engagés, qui apportaient leur soutien, surtout aux piétons.

Comment la population et les médias ont-ils réagi à l'annonce et au lancement du projet pilote?

Au début, le projet a fait l'objet de critiques sans ménagement.

Il était intéressant de constater comment les grands titres de la presse évoluaient au cours du temps : au début, il était question de « supercherie », de « guerre dans la rue » et d'« autorités qui bricolent au centre ». Mais à la fin de la phase d'essai, le crédo était « pas d'horreur aux abords de la rue » et « le projet pilote n'a pas provoqué de risques particuliers ». En automne 2005, quatre mois après le début de la phase pilote, les titres étaient nettement plus positifs : « l'énervement a laissé la place à la satisfaction », « peu de personnes regrettent les passages pour piétons » et « la suppression des passages pour piétons au centre de Köniz a fait ses preuves ».

Aurait-il été possible d'introduire la zone 30 km/h au moyen d'une procédure de planification habituelle, ou la phase pilote était-elle nécessaire ?

Non, une procédure ordinaire n'aurait pas permis de mener à bien ce projet. D'une part, la procédure habituelle avec participation, consultation publique, séances de conciliation, décision de l'autorité et possibilités de recours aurait pris bien trop de temps pour résoudre les problèmes de Köniz. D'autre part, le projet aurait certainement été remodelé à tel point que le résultat final n'aurait plus eu beaucoup de points communs avec la solution adoptée.

Comment la commune de Köniz se positionne-t-elle actuellement par rapport à la solution adoptée ?

Les nouvelles règles de circulation sont entrées dans les mœurs, et la grande majorité des utilisateurs approuve pleinement la solution adoptée.

Obstergemeinschaft 8  
Tiefbauamt Kanton Bern

Gemeinde  
Köniz

### Vergleich

- Fußgängerzonen
- Tempo 30
- 'Vorritt' Fußgängerinnen

**„Klassisch“**

Erhebung März 05

Klassische Zone

↔

- Flächiges Querungsangebot
- Tempo 30
- 'Vorritt' MIV

**„Konsistenzprinzip“**

Erhebungen anfangs Mai und Mitte Juni 05

Tempo 30-Zone

Verkehrsmittelrecht flüchtiges  
Querens / Tempo 30-Zone

Obstergemeinschaft 8  
Tiefbauamt Kanton Bern

Gemeinde  
Köniz

### Kommunikation

- Starke Wortbildmarke
- Medienkonferenz zur Ankündigung: 30. März
- Beitrag im Köniz Innerorts
- Flugblatt an alle Haushalte zwischen Köniz und Schwarzenburg
- Infoveranstaltungen für Senioren, Schulen und Gemeindefunktionäre
- Start: Hilfspersonen 2.-4. Mai mit Informationskarten
- Fahnen und Plakate im Strassenraum
- Schulung für Senioren
- Medienarbeit zu Zwischenbilanz und Entscheid

danke

Verkehrsmittelrecht flüchtiges  
Querens / Tempo 30-Zone

Comparaison avant - après

Mesures de communication

danke

So die wichtigsten Fakten im Fußgängerzonenkonzept Kanton Bern  
für die einschlägigen Kreise der Schweizer Eidgenossenschaft

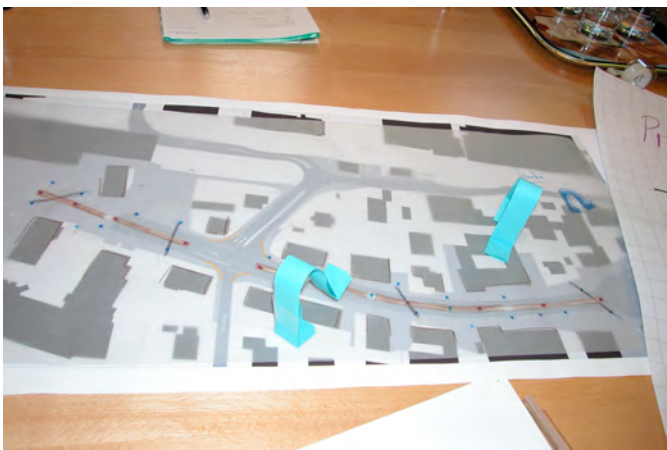
Die Gemeinde Köniz und der Obstergemeinschaft 8 im Kanton Bern sind an einer gemeinsamen Initiative beteiligt, um die Fußgängerzonen im Innerorts der Stadt Köniz flächig zu realisieren. Diese Initiative ist ein gemeinsames Projekt von Köniz, der Obstergemeinschaft 8 und dem Tiefbauamt Kanton Bern. Die Initiative ist ein gemeinsames Projekt von Köniz, der Obstergemeinschaft 8 und dem Tiefbauamt Kanton Bern. Die Initiative ist ein gemeinsames Projekt von Köniz, der Obstergemeinschaft 8 und dem Tiefbauamt Kanton Bern.

Die Initiative ist ein gemeinsames Projekt von Köniz, der Obstergemeinschaft 8 und dem Tiefbauamt Kanton Bern. Die Initiative ist ein gemeinsames Projekt von Köniz, der Obstergemeinschaft 8 und dem Tiefbauamt Kanton Bern. Die Initiative ist ein gemeinsames Projekt von Köniz, der Obstergemeinschaft 8 und dem Tiefbauamt Kanton Bern.



Feuille d'information

Des drapeaux dans l'espace public



Atelier pour préparer la mise en place définitive

Situation d'entrée aujourd'hui



## Conditions-cadres de la limitation à 30 km/h sur les routes principales

Peter Friedli, lic.iur. Bundesamt für Strassen, Eidgenössisches Département für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

### 1. Conditions nécessaires à toute dérogation aux limitations générales de vitesse, selon art. 108 de l'OSR\*

- d'une manière générale, selon alinéa 1
  - pour éviter ou atténuer des dangers particuliers
  - pour réduire les atteintes excessives à l'environnement
  - pour améliorer la fluidité du trafic
- concrètement, selon alinéa 2, lorsque
  - un danger n'est perceptible que difficilement ou n'est pas perceptible à temps
  - certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale
  - cela permet d'améliorer la fluidité du trafic sur des tronçons très fréquentés
  - cela réduit les atteintes excessives à l'environnement
  - il est établi que cette mesure respecte le principe de proportionnalité

### 2. Vitesse 30 km/h signalée à l'échelle locale ou par zones



- mesure sur routes principales et secondaires d'une localité



- «zone 30» applicable normalement à des routes secondaires
- la zone inclut exceptionnellement un tronçon de route principale (art. 2a, al. 6 OSR)

lorsque la vitesse est de toute manière limitée à 30 km/h sur ce tronçon de route principale, par exemple dans le centre d'une localité ou dans le centre historique d'une ville

La priorité de droite prévue par la loi est alors supprimée

### 3. Nouvelles tendances dans la législation relative aux zones 30?

Un arrêt du Tribunal fédéral (quartier de Kesselhalden à St-Gall) a précisé en 2006 que les cantons et les communes ne peuvent abaisser les vitesses maximales qu'en se basant sur les dispositions spécifiques des articles 108 OSR et 32 LCR\*\*, donc sans référence directe à la règle très générale de l'article 3, alinéa 4 LCR.

Une intervention parlementaire faisant suite à cet ATF a demandé une simplification de la législation relative à l'introduction de zones 30, notamment dans les quartiers résidentiels. Le Conseil fédéral a rejeté cette motion. De même, aucun changement n'est prévu quant à l'intégration de routes principales dans les centres de localités.

Par ailleurs, les réactions suscitées par la prochaine mise en consultation du projet Via sicura indiqueront dans quelle mesure il serait utile de modifier la législation sur les limitations de vitesse..

\* Ordonnance sur la signalisation routière du 5.9.1979 (RS 741.21)

\*\* Loi fédérale sur la circulation routière du 19.12.1958 (RS 741.01)

Symposium SVI, mardi 27 mai 2008

Nouvelle culture des transports dans les centres de localités – expériences avec l'espace partagé

Schweizerische  
Fachstelle  
für  
behindertengerechtes  
Bauen

Centre suisse  
pour  
la construction  
adaptée  
aux handicapés

Centro svizzero  
per  
la costruzione  
adatta  
agli handicappati

## Les personnes handicapées sont-elles discriminées?

Exposé de Eva Schmidt, dipl. Arch. ETH

La loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) prescrit qu'il faut éviter ou éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées dans l'accès aux constructions et installations publiques et l'utilisation de celles-ci. La voie publique appartient en toute logique au champ d'application de la LHand.

*Les capacités d'un piéton varient considérablement selon son âge et ses aptitudes physiques et mentales.*

En particulier les personnes malvoyantes, aveugles, à mobilité réduite ou âgées, mais aussi les enfants et les personnes qui se déplacent avec une poussette ou une valise sont limitées dans leurs capacités de perception et/ou de réaction. La vitesse réduite de la circulation a un effet bénéfique par rapport aux capacités de réaction de ces usagers vulnérables de la voie publique. Mais communication et égards réciproques constituent également des critères essentiels d'une coexistence conforme aux principes de l'espace partagé (*shared space*).

Les personnes âgées sont souvent affectées d'infirmités physiques ou cognitives analogues à celles d'autres types de handicap, et qui peuvent avoir un effet cumulatif.

Les enfants ne sont capables ni d'évaluer les dangers, les distances et les vitesses, ni d'avoir conscience de plusieurs choses en même temps. Leur champ de vision n'est pas encore entièrement développé. Les personnes affectées d'un handicap mental ont le même genre de limitations. Si l'espace partagé consiste simplement à supprimer les structures et les règles habituelles, ces catégories d'usagers n'ont pas les aptitudes nécessaires pour adopter un comportement sans danger.

Les personnes à mobilité réduite prennent davantage de temps pour traverser la chaussée et se sentent donc plus en sécurité avec une priorité officielle. La traversée en priorité, des trajets courts et une circulation sans (mauvaises) surprises sont autant de facteurs importants pour leur sécurité.

Les handicapés de l'ouïe ne perçoivent pas l'existence des véhicules situés hors de leur champ de vision, ni les coups de sonnettes, de klaxon, de frein ou les appels. Comme leur handicap n'est pas reconnaissable de l'extérieur, il ne peuvent pas espérer que les autres usagers de la voie publique en tiendront compte.

Les handicapés de la vue n'ont pas une perception globale du trafic qui les entoure. Il ne peuvent ni communiquer par un contact visuel avec d'autres usagers, ni se rendre compte si ceux-ci ne les prennent pas en considération ou ont un comportement illicite. Dans une circulation lente, il leur est impossible de déceler par l'ouïe les lacunes dans le flux de voitures; et les vélos sont également inaudibles pour eux. Ils sont censés par ailleurs lever leur canne blanche au bord de la chaussée pour signaler leur intention de traverser (ordonnance sur les règles de la circulation routière), puis trouver d'après les bruits du trafic le bon moment pour se lancer.

*Même avec une nouvelle «culture des transports» la voie publique doit être aménagée de sorte que les personnes vulnérables pour une raison ou une autre – handicap sensoriel, mobilité réduite ou âge avancé, enfants – puissent se déplacer de façon autonome et conformément aux règles en vigueur.*

*Il ne faut pas abandonner le principe d'une délimitation tactile de la chaussée. Si ce que l'on entend par «espace partagé» est une surface uniforme sans chaussée délimitée sur les plans visuel et tactile, il en résulte une incompatibilité avec la LHand.*

*La priorité aux piétons doit être assurée soit sur toute la surface (zone de rencontre), soit ponctuellement (passages pour piétons, trottoirs traversants).*

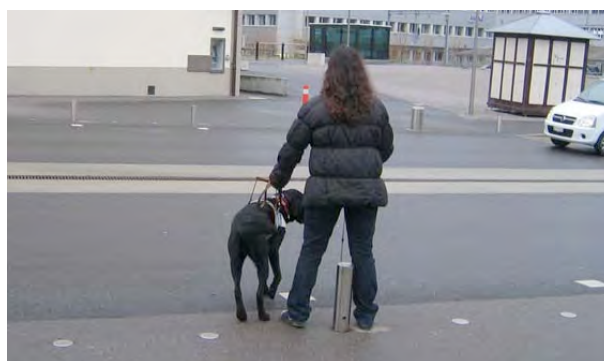
| Objectifs pour toutes les catégories d'usagers    | Conditions requises   |
|---|---|
| Orientation et sécurité                           | bordures tactiles pour délimiter la chaussée  |
|   | îlots ou refuges centraux tactiles  |
| Permettre la traversée sur toute la surface       | espace partagés assez courts pour offrir une vue d'ensemble                         |
|   | bordures basses   |
| Traversée prioritaire sans nécessiter des détours | pas de véhicules stationnés le long de la chaussée                                  |
|   | signalisation de la zone de rencontre   |
|   | trottoir traversant ou passage pour piétons au début de la zone «espace partagé»    |
|   | passages pour piétons ponctuels par exemple aux arrêts, traversées importantes, ... |

Exemple de Köniz:

Les points suivants ne répondent pas aux besoins des personnes handicapées



Il manque une bordure tactile



Bollards échappant à la vue et au toucher



Traversée non prioritaire



Danger: véhicules dépassant le bus arrêté



Îlot central non tactile



Circulation inaudible au giratoire

Berne, le 9 mai 2008

## Symposium SVI Köniz 27.05.2008 – résumé de l'exposé «Tout est-il parfait pour l'exploitation des bus?»

Coexistence dans les centres de localités: conditions requises sous l'angle des transports publics

Lorsqu'on instaure un régime de coexistence au centre d'une localité, il y a plusieurs critères importants à satisfaire en relation avec les transports publics:

### *Sécurité pour les usagers des transports publics dans le véhicule aussi bien qu'à l'extérieur*

Une nouvelle infrastructure de transports du type examiné ici implique une authentique culture de coexistence pacifique; il faut éviter à tout prix une mentalité de concurrence entre les différentes catégories d'usagers de la voie publique – seul moyen d'éviter que les bus ne soient obligés de donner des coups de frein qui risquent de faire tomber et de blesser des passagers. Il s'agit par ailleurs d'assurer la sécurité des personnes qui attendent aux arrêts.

### *Efficacité des transports publics*

Il faut maintenir la cadence générale des lignes régulières. Comme les tronçons en régime de coexistence imposent des vitesses souvent réduites à 30 ou même 20 km/h, le véhicule des transports publics y perd en général un certain temps. Ce retard doit être compensé par des mesures permettant une accélération sur les tronçons voisins de la même ligne. C'est indispensable si l'on veut que les transports publics continuent de rester attrayants pour leurs usagers. Il convient en outre que les tronçons en coexistence ne soient pas trop longs, car le retard deviendrait alors impossible à rattraper.

### *Fiabilité des transports publics*

Les tronçons en régime de coexistence comprenant des lignes de transports publics ne doivent connaître aucun embouteillage, même aux heures de pointe: les trams et les bus ainsi bloqués ne pourraient plus remplir leur fonction.

Effets du projet Schwarzenburgstrasse Köniz sur les transports publics

Par rapport aux critères évoqués ci-dessus, le projet Schwarzenburgstrasse Köniz peut être évalué de la manière suivante:

### *Sécurité routière*

Il est manifeste que l'idée de la coexistence porte ici ses fruits: tout le monde roule lentement et, surtout, on a des égards réciproques. **On fait signe, il y a communication entre les différents usagers de la voie publique.** Les situations inopinées et dangereuses provoquant de brusques coups de frein sont plutôt rares, ce qui contribue à la sécurité des transports publics. Une autre constatation positive est qu'avec le profil transversal choisi pour cette chaussée, les bus peuvent dépasser sans conflits ni tensions des cyclistes roulant lentement. Seul bémol sur le plan sécurité: le profil en question permet de dépasser des bus à l'arrêt «Zentrum», ce qui provoque régulièrement des conflits avec les passagers qui traversent la chaussée devant le bus.

### *Efficacité*

La zone 30 km/h à la Schwarzenburgstrasse est relativement courte, de sorte que le bus de la ligne 10 n'y prend pas trop de retard. Mais aussi et surtout, les deux tronçons situés de part et d'autre comportent de larges voies réservées aux bus avec porte d'entrée, **ce qui accélère** sensiblement la cadence. La durée des déplacements en bus est ainsi rest e globalement la même.

### *Fiabilité*

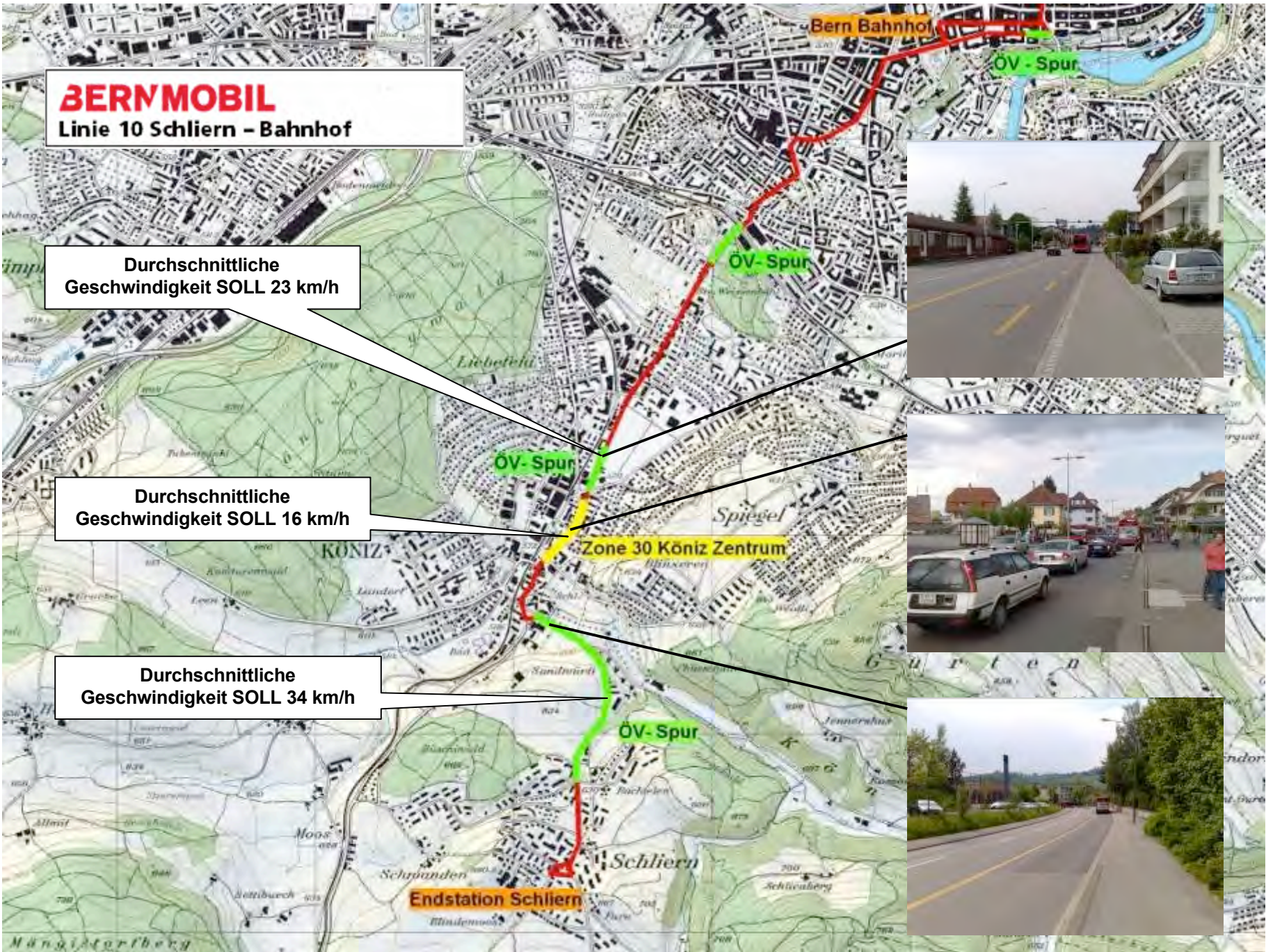
Le nouveau régime de circulation permet d'absorber même les charges de pointe, surtout grâce aux bollards escamotables de la Landorfstrasse, lesquels exercent un effet déterminant sur le flux de véhicules à l'intérieur du périmètre ainsi aménagé. Ce dispositif de régulation évite les embouteillages et apporte une contribution importante à la fiabilité des transports publics.

**BERNMOBIL**  
Linie 10 Schliern - Bahnhof

Durchschnittliche  
Geschwindigkeit SOLL 23 km/h

Durchschnittliche  
Geschwindigkeit SOLL 16 km/h

Durchschnittliche  
Geschwindigkeit SOLL 34 km/h



## Shared Space : un espace partagé est un espace multiplié par deux

*Une rue sûre est une rue qui a quelque chose à nous raconter sur le passé, le présent et l'avenir des ses habitants.*

Shared Space ou espace partagé : tel est le nom d'une nouvelle approche de l'aménagement du territoire. Nos rues, chemins et places doivent être aménagées de façon à ce que les relations sociales et interpersonnelles y deviennent une évidence. Notre comportement ne devrait donc plus être régi par les panneaux et feux de signalisation, les îlots pour piétons et d'autres barrières, mais par une meilleure attention les uns aux autres. Les différents usagers de la route ne sont plus séparés, mais ils se partagent la rue : et les automobilistes s'intègrent avec respect aux piétons, aux cyclistes et aux enfants qui jouent.

L'espace partagé n'est pas seulement synonyme de nouveaux projets, mais également de nouveaux processus de planification et de décision, auxquels toutes les différentes parties concernées participent, dès le début.

L'idée de l'espace partagé est née aux Pays-Bas et a été développée dans le cadre du projet européen du même nom. Celui-ci se termine en juin 2008 ; il est mis en oeuvre par 7 partenaires: les communes de Haren et d'Emmen, ainsi que la province de Fryslân aux Pays-Bas, les villes d'Ostende en Belgique, Bohmte en Allemagne, Ejby au Danemark et Ipswich en Angleterre. Le projet est soutenu par le programme européen Interreg IIIB North Sea.

Qu'est-ce qu'un espace partagé?

Les voitures feront très probablement partie de notre vie moderne un certain temps encore. Un espace partagé n'a donc pas pour but de priver les gens de leur véhicule, mais de nous permettre d'organiser nos rues, places et chemins de telle sorte que chacun y trouve sa place: que les piétons, les cyclistes et les automobilistes se partagent l'espace disponible et qu'ils soient attentifs les uns aux autres entre eux. L'espace partagé est le fruit d'une collaboration entre des aménagistes et des urbanistes, des planificateurs des transports, des historiens de la civilisation, des architectes et des architectes-paysagistes, des psychologues et des sociologues, et naturellement bien sûr aussi de nous tous, habitants et usagers des rues.

L'espace public: fenêtre et miroir de la société

Les concepteurs d'un espace partagé considèrent l'espace public comme notre environnement quotidien. Nous nous y arrêtons, rencontrons d'autres gens, les observons, entreprenons quelque chose, seul ou avec d'autres, nous nous détendons et nous reposons. Nous apprenons quelque chose sur le monde dans lequel nous vivons et sur nos prochains, sur la manière dont ils se présentent et sur la façon dont ils organisent leur propre environnement, leur maison, leur jardin. La manière dont nous utilisons et organisons l'espace public nous raconte quelque chose sur nous-mêmes, sur la façon dont nous vivons ensemble. Comment nous comportons-nous les uns par rapport aux autres, comment se présente notre vie quotidienne, qu'est-ce qui nous lie, qu'est-ce qui est important pour nous? En bref: notre cadre de vie est une fenêtre et un miroir de la société.

L'espace public est un espace pour les hommes et les femmes

Pour les promoteurs d'un espace partagé, l'espace public doit être là avant tout pour les hommes et les femmes. Ils doivent pouvoir y vivre librement leurs rapports sociaux, et non pas être emprisonnés. L'organisation de l'espace public doit donc répondre aux différentes exigences que les gens posent à cet espace. Les voies de circulation ont eu une influence décisive sur l'organisation de notre environnement au cours des dernières décennies, alors qu'elles ne constituent qu'une des différentes fonctions possibles de l'espace.

Flâner et circuler

L'espace partagé a pour objectif d'organiser l'espace public de sorte que toutes les affectations de l'espace soient prises en compte et équilibrées, en particulier se déplacer et se reposer. L'espace partagé fait une claire différence entre le fait de flâner et le fait de circuler. Un espace dédié à la flânerie encourage les contacts interpersonnels. C'est un espace de sociabilisation. C'est aussi valable pour celles et ceux qui ne font que passer. Mais si un espace est destiné au trafic, d'autres règles s'appliquent, aussi bien en ce qui concerne le comportement des gens que l'organisation des lieux: un espace destiné au trafic a en effet pour but de permettre le franchissement rapide de grandes distances.

### Doit-on trancher: un espace pour les gens ou les voitures ?

Les différences de comportement entre le fait de flâner et le fait de circuler, et les malentendus qui peuvent en découler, doivent nous amener à nous décider, lors de l'affectation d'un site, si la priorité doit être donnée à la possibilité de flâner, ou à celle de circuler. Et quel qu'est-ce qui devrait prédominer: le dialogue ou le déplacement ? Il revient à la politique de développer une perspective qui tienne compte des besoins des hommes et de la société, et également d'organiser l'espace de vie des citoyens en fonction de cette perspective. La décision à prendre entre espace pour les gens et espace pour les voitures est donc d'ordre politique.

Cette décision tombée, l'apparence des lieux doit être clairement définie: faut-il s'y comporter en tant que piéton, ou en tant qu'automobiliste ? Le projet et les moyens mis à disposition pour organiser les lieux doivent ensuite être conformes à l'environnement en question. Les espaces réservés aux gens invitent à la flânerie ; c'est un but que l'on peut atteindre en renforçant certains éléments paysagers et du mobilier urbain. Les mesures de régulation du trafic n'ont pas leur place à cet endroit; elles doivent être mises en oeuvre seulement lorsque l'on souhaite discipliner les conducteurs.

### L'espace public nous concerne tous

L'espace partagé part du principe que le comportement humain, donc également celui des conducteurs, est bien plus influencé par le rayonnement d'un lieu ou d'une région que par des commandements et des interdictions. Ainsi, un école bien mise en évidence, avec sa cour pleine d'enfants, a un effet bien plus fort sur le comportement et la vitesse pratiquée par les automobilistes qu'un panneau signalant la présence d'enfants traversant la route, alors qu'aucun d'entre eux n'est visible à l'horizon.

Nos rues ne doivent pas devenir des espaces anonymes sans repères, mais des zones que nous utilisons tous, et pour lesquels nous sommes tous co-responsables. Il est donc indispensable que le monde politique nous soutienne dans ce sens. Celui-ci devrait prendre une décision sur l'affectation d'une zone donnée, et collaborer ensuite étroitement avec les citoyens, les utilisateurs et différents experts à son aménagement. La qualité de l'espace public devrait s'en trouver améliorée. Par ailleurs, il est ainsi possible d'économiser de la place et de l'argent qu'il est peut-être préférable d'affecter à d'autres usages.

### La rue raconte son histoire

L'espace partagé a pour but de rétablir la capacité d'évocation de nos rues. Pour engendrer le comportement désiré, lorsque nous organisons les rues et leurs espaces adjacents, nous devrions avoir recours autant que possible aux éléments caractéristiques et uniques de la rue, et recourir le moins possible à des mesures de technique de la circulation.

L'identité d'une rue se base toujours sur son contexte historico-culturel et paysager. Lorsque urbanistes, historiens, architectes, paysagistes, sociologues et planificateurs des transports unissent leur savoir, chacun peut apporter ses connaissances spécifiques. Le travail d'équipe permet de réaliser un aménagement équilibré, qui nous raconte quelque chose sur le génie du lieu et qui simultanément nous amène à adopter le comportement désiré.

### Moins de règles - plus de compréhension mutuelle

Le manque d'interactions est la cause de nombreux accidents. Une meilleure attention réciproque aurait permis de les éviter. Les statistiques des accidents le prouvent d'ailleurs : 60 à 70 pour cent de tous les accidents sont dus au non-respect des priorités. Aux endroits où il serait nécessaire de stimuler la relation entre les différents acteurs, nous devrions remplacer les règles de priorité par une incitation à l'attention mutuelle. Lorsque la priorité n'est pas clairement définie, les règles informelles de la politesse humaine entrent en jeu. C'est peut-être d'abord un peu inaccoutumé, mais cela fonctionne. Lorsque les panneaux de circulation et les signaux habituels font défaut, nous recourons à des signes et des gestuelles du dialogue.

Les hommes et les femmes veulent, peuvent et doivent prendre de plus en plus de décisions eux-mêmes. Il est d'autant plus logique qu'ils communiquent entre eux de manière appropriée. Et il est également tout aussi logique qu'ils participent aux processus décisionnels et à la réalisation des projets.

# Shared Space

Menschenwelt

Haren, NL



Drachten, NL



Verkehrswelt

