

# Oui à la cohabitation – non à la domination



## Aménagement des espaces rue **Quelques exemples Bernois**

Rolf Steiner, verkehrsteiner SA, Berne  
031 372 70 90 → [info@verkehrsteiner.ch](mailto:info@verkehrsteiner.ch)

# Verkehrsteiner ag → 3 Tätigkeitsschwerpunkte:



A) Video

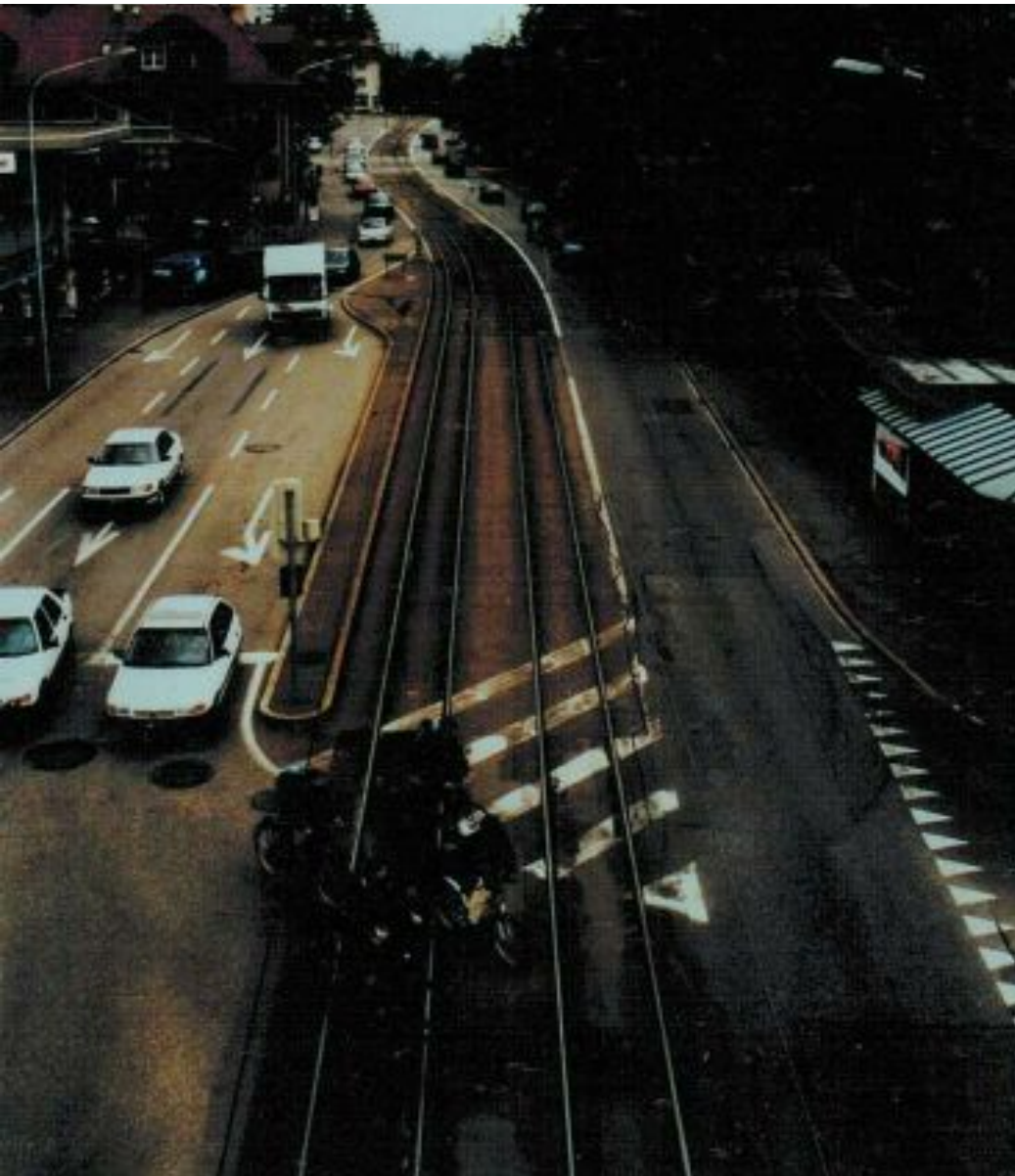


B) Partizipative  
Prozesse  
Processus de  
planification  
participative



C) Forschung und  
Wissenstransfer

# 1970 Une seule échelle: L' automobile

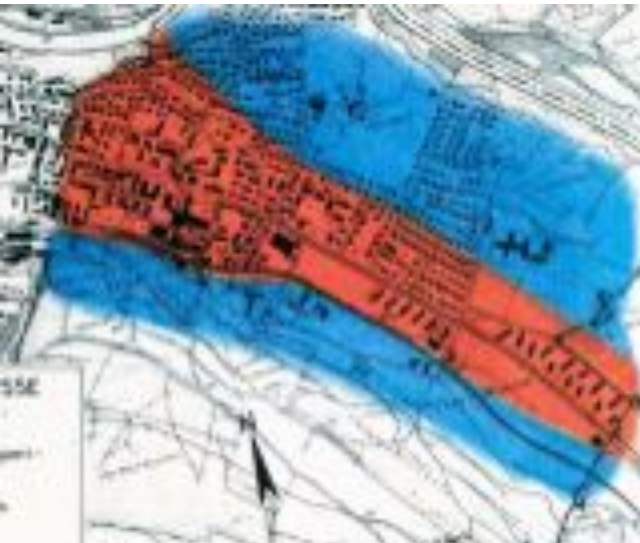






**Un traffic dominant**

# Les conséquences



## Autos drohen Detailhandel plattzufahren

**SEFTIGENSTRASSE** / Möglichst viele Pa...  
kommen auch die Detailgeschäfte in F...  
zumindest was die Situation auf der st...  
Studie der Universität Bern zeigt, dass...  
kehrs gebrochen werden muss, damit d...

PATRICK FEUZ

**Z**uerst standen Waberna De-  
tailisten der Sanierung der  
Seftigenstrasse inasert  
skeptisch gegenüber. Die  
Angst ging um, die von den Ver-  
kehrsplanern ausgebrüteten  
Ideen könnten sich für den De-

Auto ein, be-  
re Besorgu-  
zeit mit de  
wärtigen I  
Studienver  
nem Auto  
rund zwei  
sich die Ku  
te an d-





# Dès 1990 on cherche des solutions avec des échelles différentes

## ↑ Bernstrasse Zollikofen



# ↑ Neuhausplatz / Könizstrasse 1995 / 1996





# ↑ Seftigenstrasse Wabern 1997





# ↑ Seftigenstrasse Wabern 1997



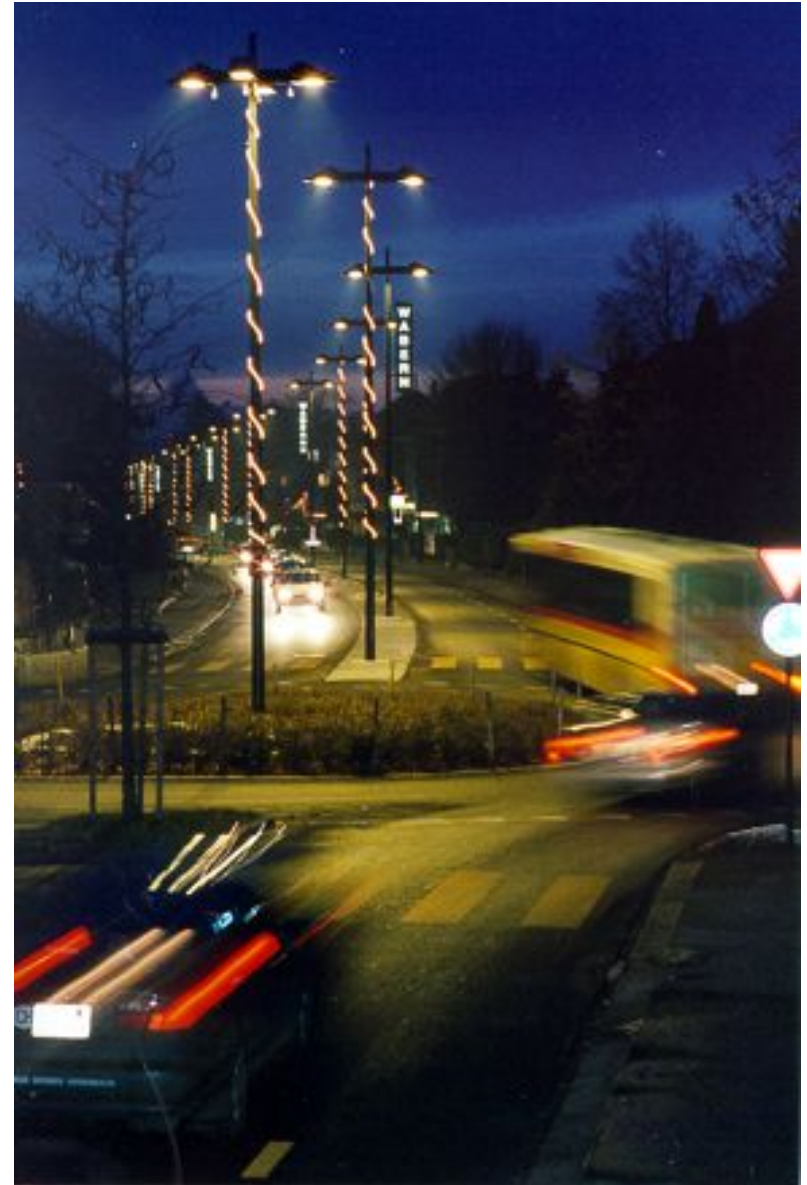


# ↑ Seftigenstrasse Wabern 1997





# ↑ Seftigenstrasse Wabern 1997



## Canton de Berne



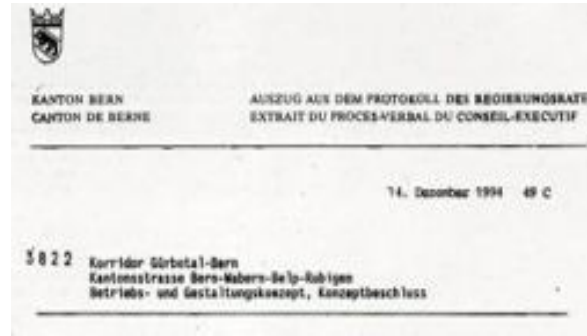
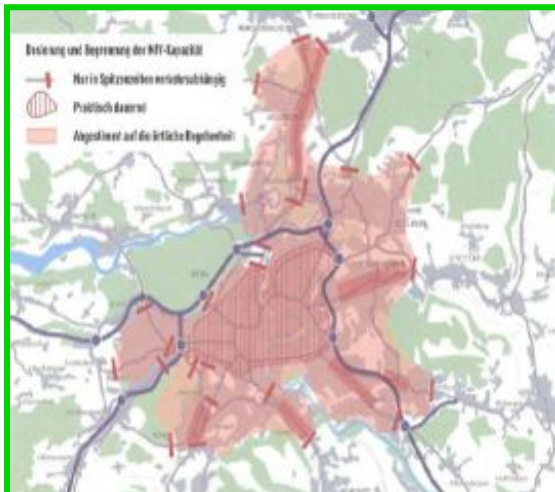
- Vermeiden  
(éviter)
- Verlagern  
(transférer)
- Verträglichkeit  
(rendre supportable)



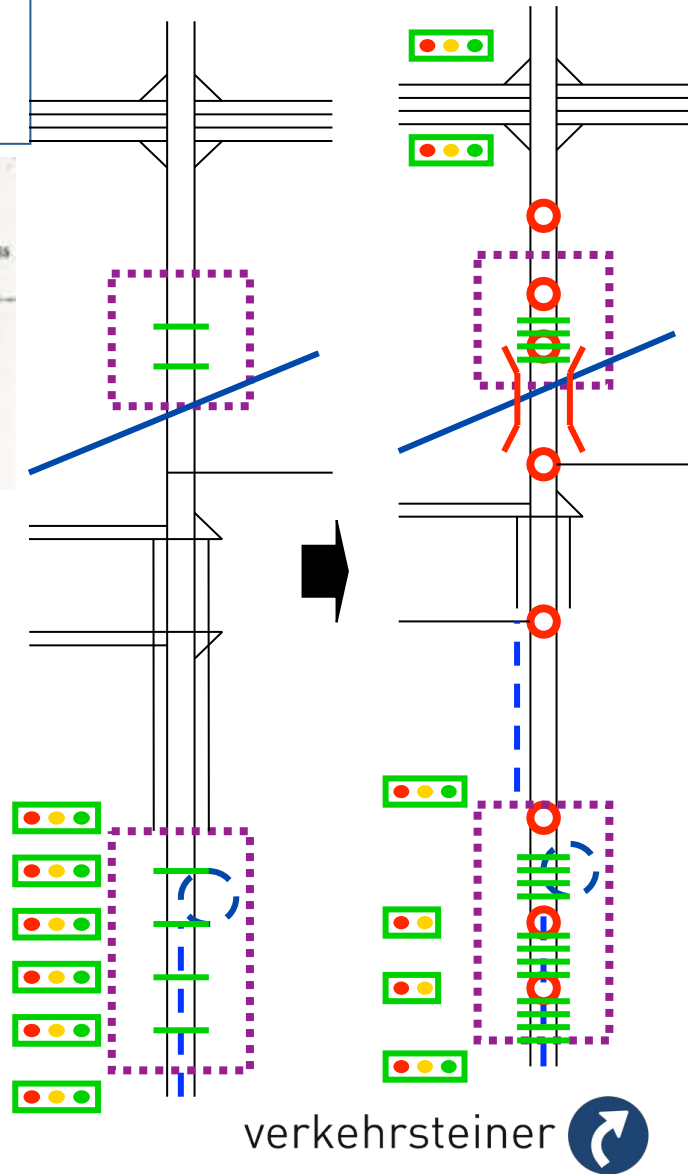
# Planifications régionales

- Stratégie de mobilité
- Plan directeur régional

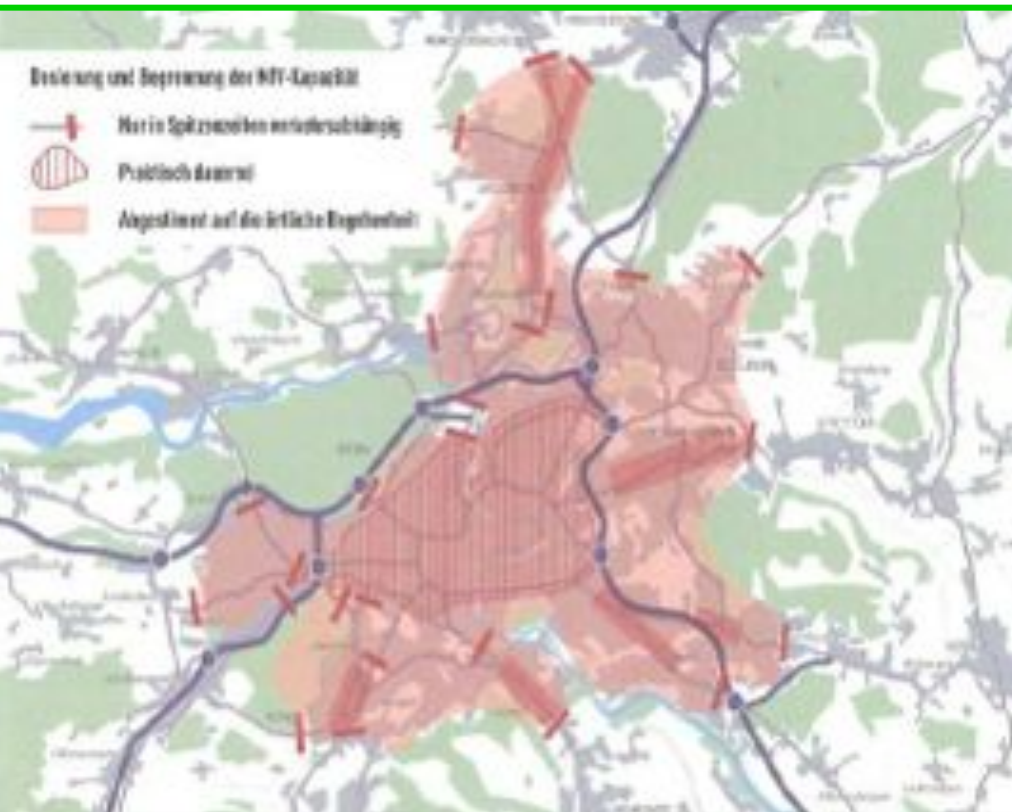
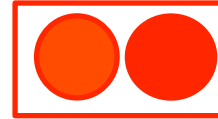
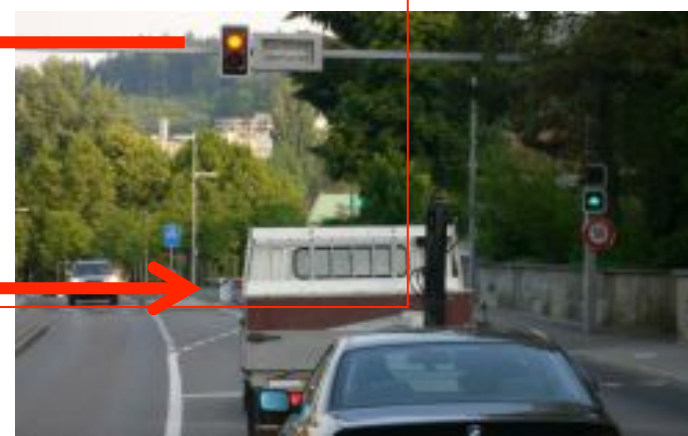
## Etude de corridor



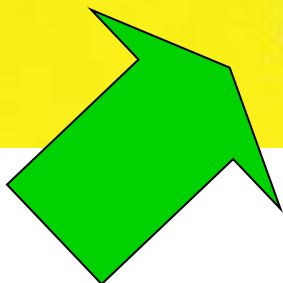
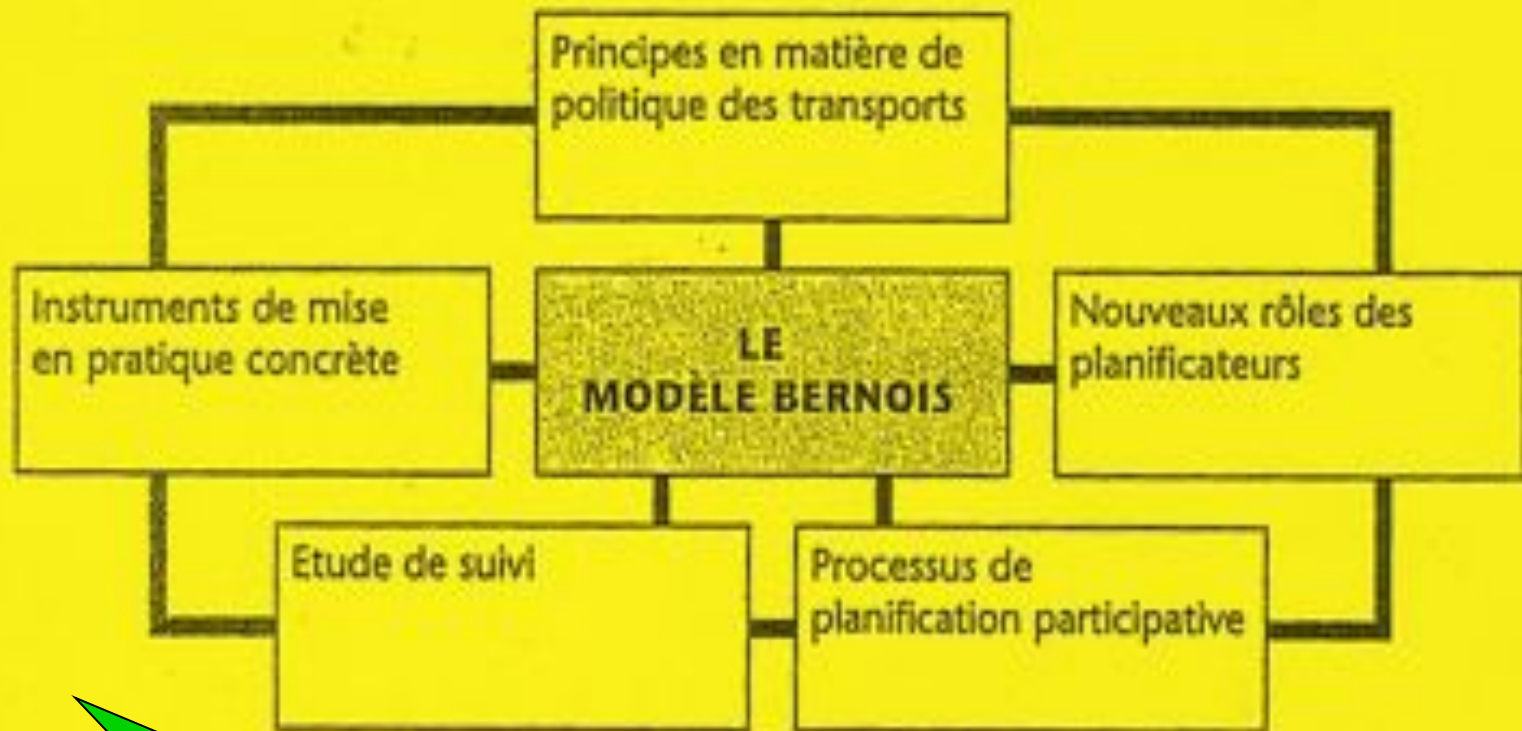
**TJM 21'000 véh/j à  
Wabern en  
respectant les  
limites du  
supportable!**



**Exemple: Köniz**  
**contrôle d'accès / priorisation transports publics**









Commune de Kien

Office des ports et transports du canton de  
Bâle - Arrondissement d'Ingolstadt (en 2017)

Etes-vous satisfaits  
du nouveau centre ?



Exemples des résultats du réaménagement du centre  
de Kien et du réaménagement de la Schwanenburgerstrasse

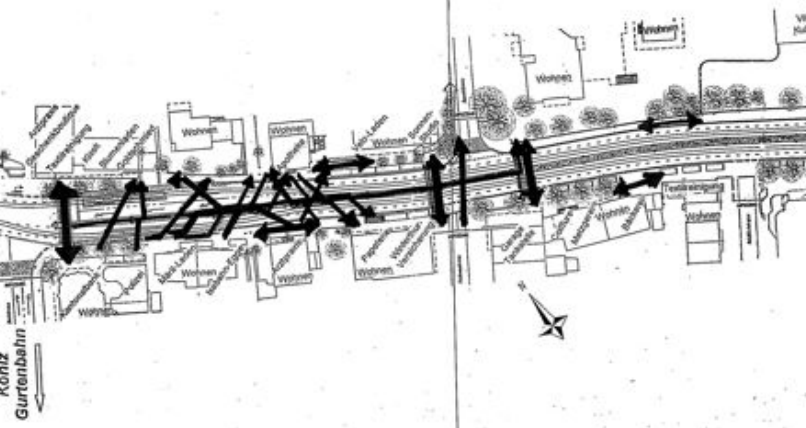
Rapport de qualité réalisé par :

- l'analyse des effets de réaménagement du centre,
- le projet de réaménagement du centre de Kien avec passage piéton,
- les effets complémentaires.

1. Monitoring / compte rendu
2. Apprendre par l'expérience



# Fussgänger Zirkulationen



- **Un nouveau rôle pour les planificateurs**



- **modérer un processus participatif de planification**





# L'exemple de Köniz

**? Quel message doit donner l'image de la route?**



# Introduction



Köniz planifie 1966  
d'atteindre 100'000  
habitants (+ 400%)

Pour la circulation on pense à  
un système de transport sur  
deux étages et une zone  
centrale piétonne sur la  
Schwarzenburgstrasse →







**Köniz 1995**

**1995: Chaque carrefour et passage-piétons régule.  
Les traversées hors passage-piétons étaient dangereuses.**







**Köniz 1995**

verkehrsteiner 



**Köniz 2013**



# Comment arriver à un nouvel espace rue?

## 1. Révision du plan local d'aménagement de 1993: 40'000 habitants projetés

Questionnements:

- Quel système de transports pour le centre de Köniz?
- De quelle manière le centre de la localité doit-t-il se développer?

→ **Plan directeur du centre-ville**  
comme « ligne directrice »



? Quel système de transports pour le centre de Köniz?  
? Comment gérer les barrières?

→ **Concours**

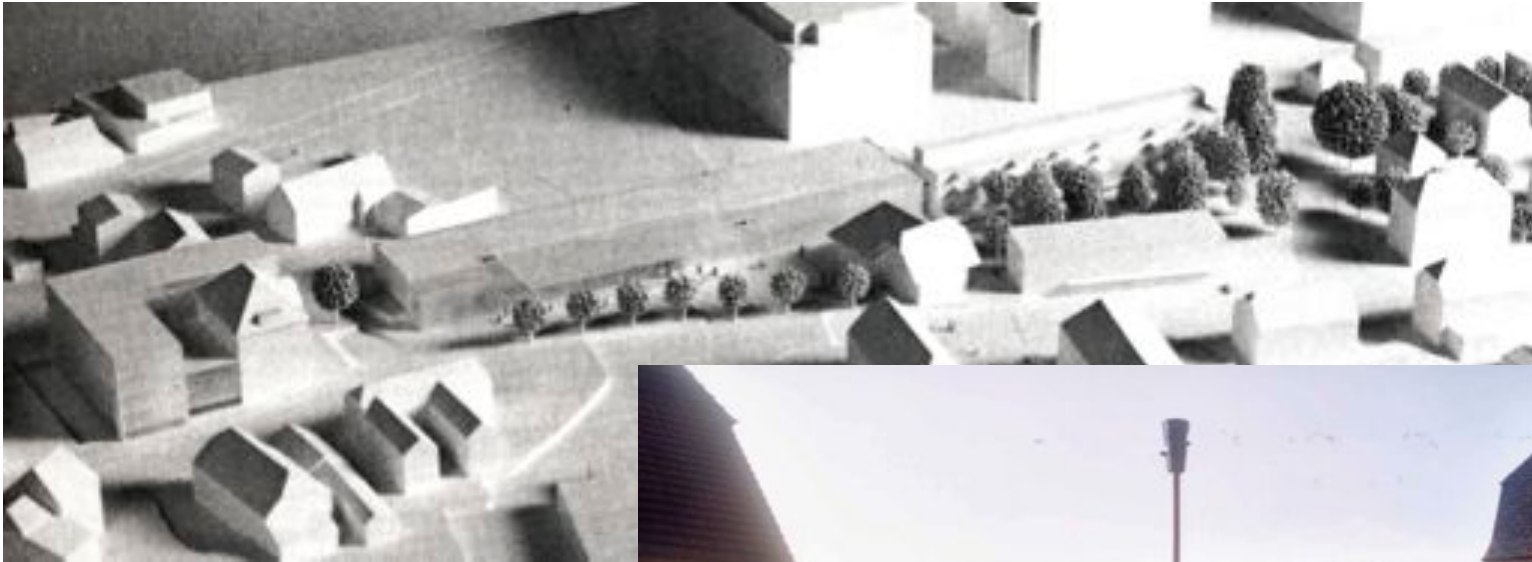




**Un premier concours apporte une solution « à niveau » avec des giratoires, une zone médiane, une place centrale et un système de contrôle d'accès**

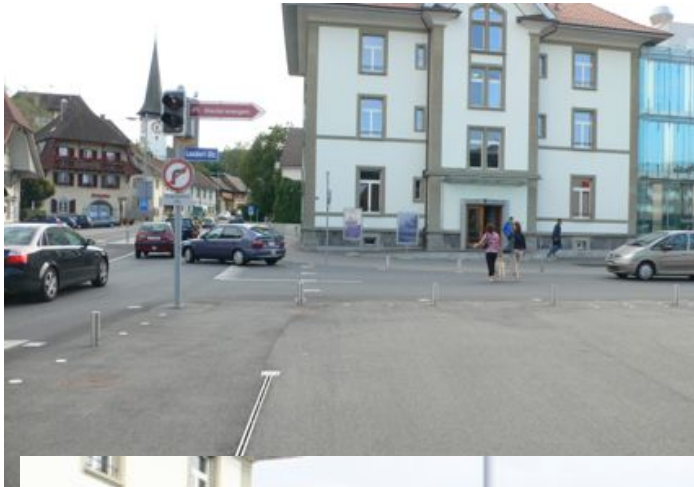


## Le 2. Concours propose une Place devant la « Migros »





# Au centre, introduction d'un système plus flexible avec des bornes amovibles



© verkehrsteiner, 3008 Bern

**Suite à l'ouverture du centre Migros, les flux piétonniers entre Coop et Migros perturbent l'écoulement du trafic.**





## ↑ Régime de cohabitation avec zone 30

Réalisation d'un régime de cohabitation permettant aux piétons de traverser librement sans passage-piétons. Limitation de la vitesse à 30 km/h comme condition préalable pour le conseil communal.









**Avant:**  
**Traversées dangereuses**  
**hors passage-piétons**  
**avec 4 voies**

**Après:**  
**traversées**  
**librement**  
**sans passage-**  
**piétons**







# Verkehrsführung Zentrum Kōniz



# Contrôle d'accès





# Concept d'exploitation

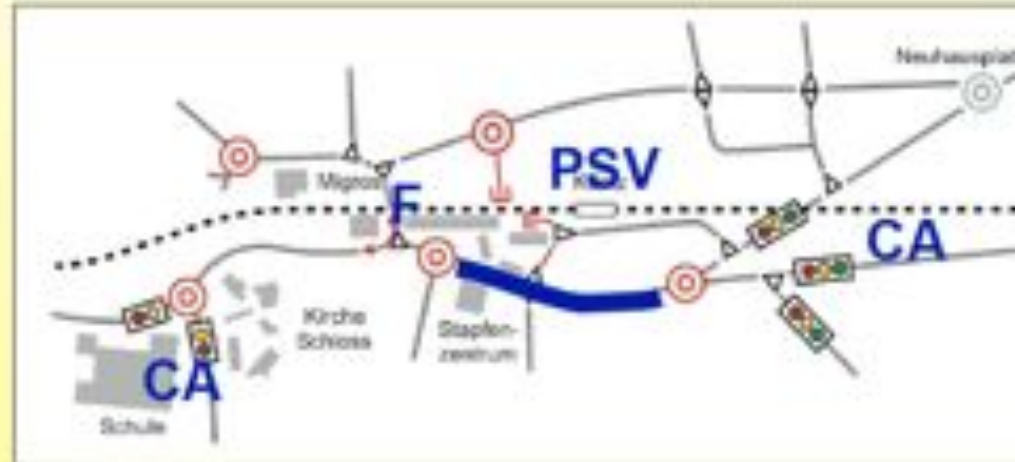
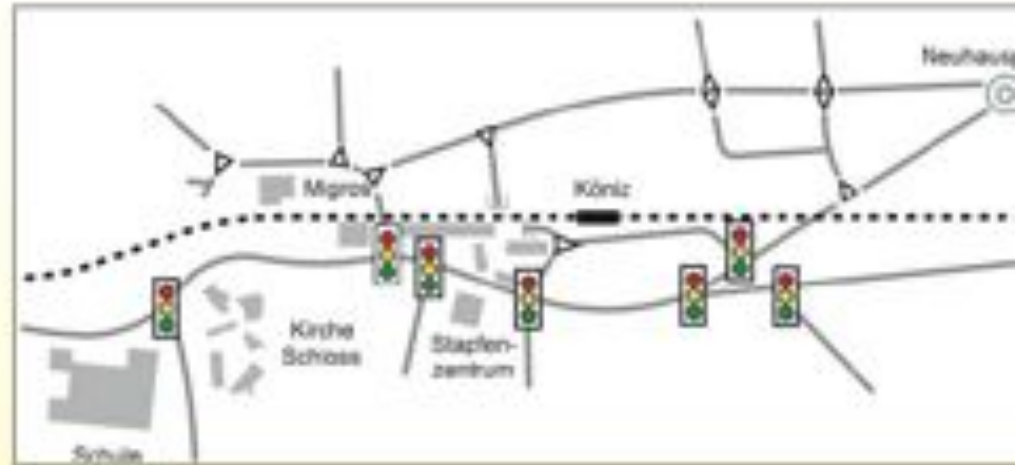
## Exemple: Köniz

### Principe avant / après

Avant: système entièrement régulé

Après:

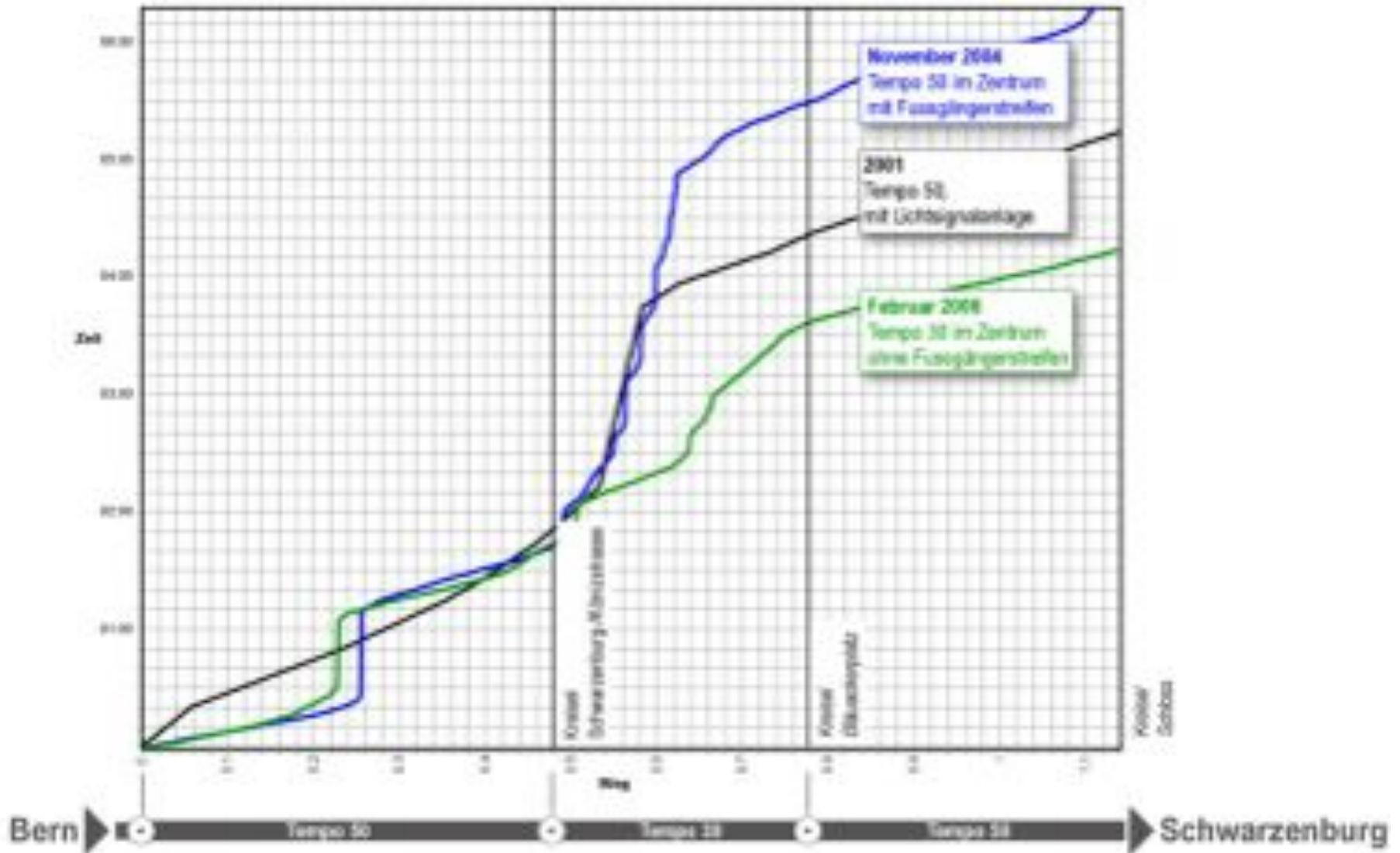
- **CA** contrôle d'accès
- **PSV** passage sous-voies
- **F** fermeture temporaire de la Landorfstrasse
- **—** Essai:  
vitesse 50 / passages piéton  
vitesse 30 / traversées libres







# Etude de suivi – quelques effets



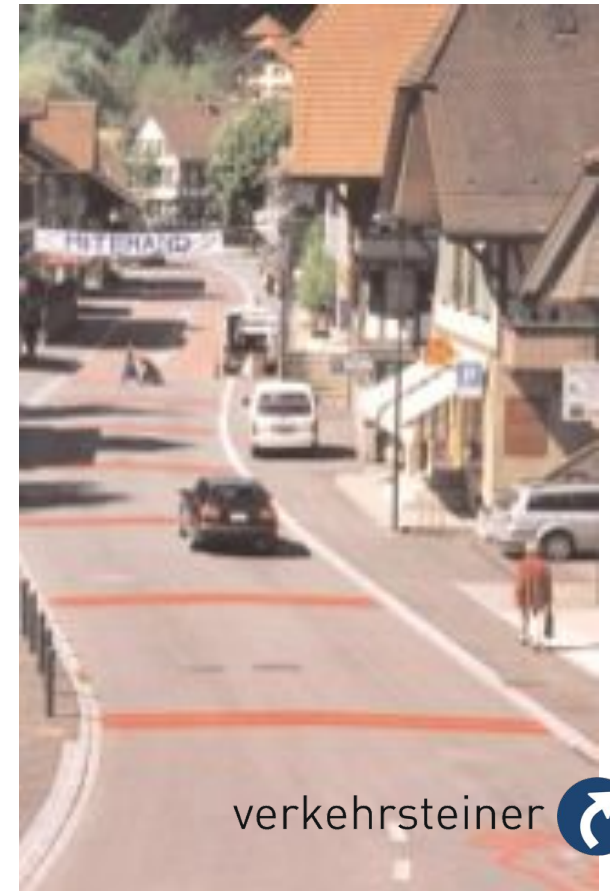
# Prix Wakker 2012

Coordination du développement urbain et aménagement des espaces routiers comme principaux arguments pour le prix Wakker.

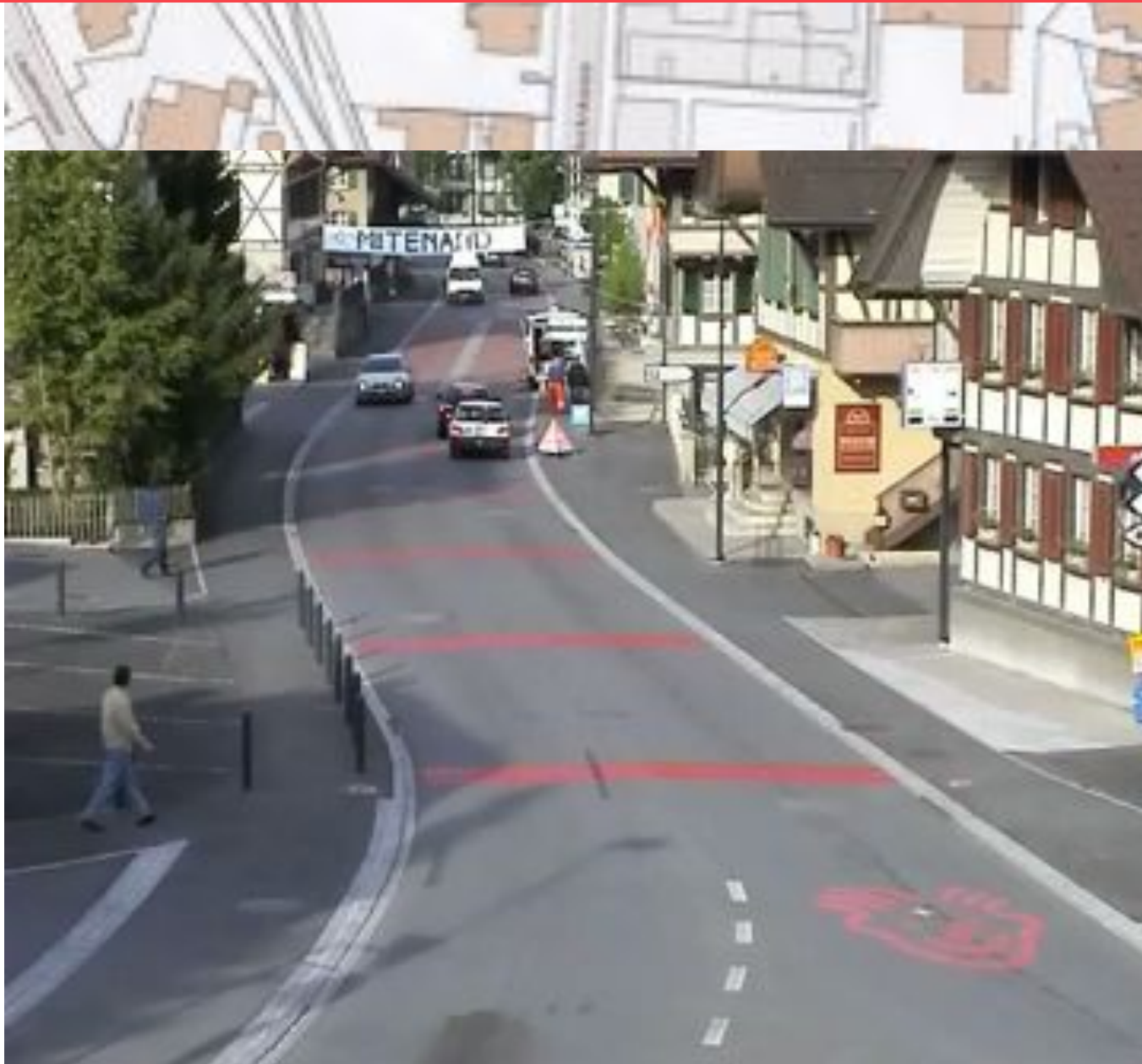




# Le centre de Neuenegg, 2002



# Le centre de Neuenegg, 2002





# L'exemple du Centre de Thoune

Thun Bälliz; TJM 12'000



## Film Thoune Bälliz: avant sans intervention d'agents





## Film Thoune Bälliz: après

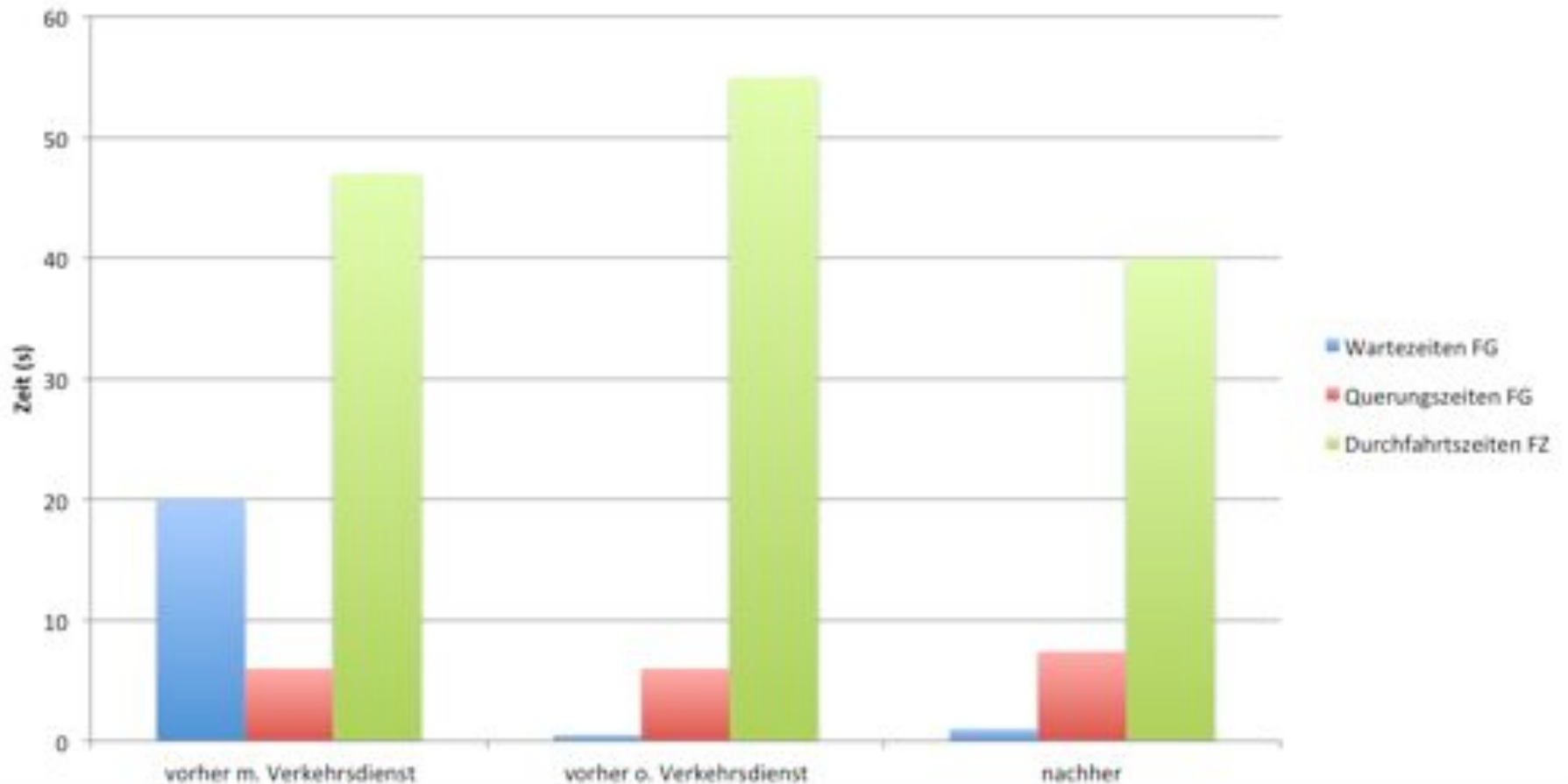


# Thoune: Effets selon le contrôle d'efficacité

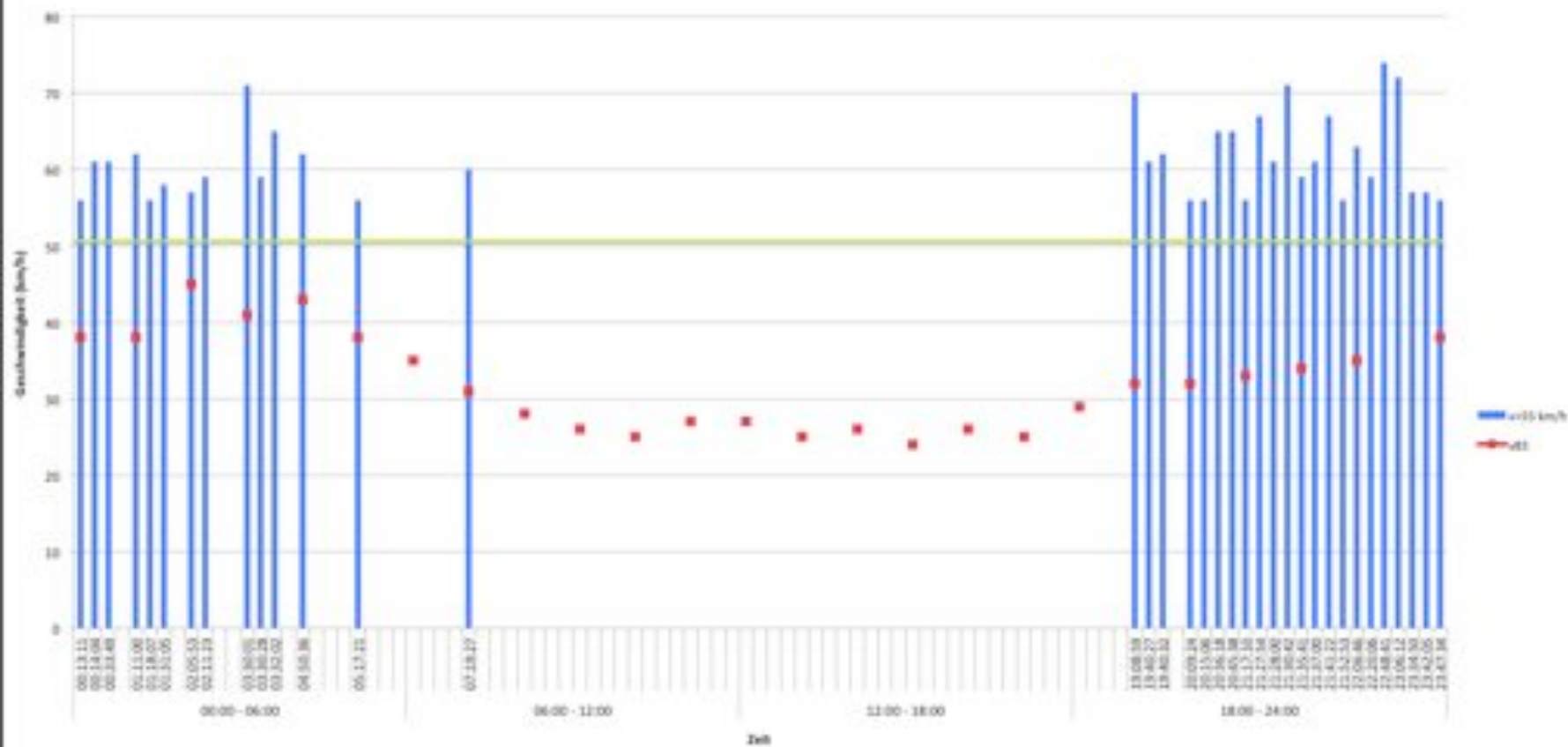
- Avant: régime 50 km/h avec passages-piétons
- Après: régime 50 km/h sans passages-piétons
- v85: 32 km/h dans les deux sens
- v85: entre 7.00 et 18.00 Uhr environ 25 km/h
- Temps de parcours pour les véhicules raccourci
- Temps d'attente des piétons légèrement plus faible et temps de traversées des piétons légèrement plus importants



## Warte-, Querungs- und Durchfahrtszeiten Thun Kuhbrücke 17.00 - 17.15



Thun Bälliz  
8.9. - 23.9.2011  
Geschwindigkeiten über 55 km/h

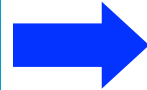




## Zone de rencontre au centre de villages de Bremgarten BE



# Conclusions: le modèle bernois et la cohabitation est la clef pour:



Rendre plus supportables les infrastructures de transports par rapport aux émissions de bruit et de pollution  
Sécurité (trafic et sociale)  
Diminution de l'effet de coupure sur les traversées de localités



Amélioration de la qualité de l'espace public, et ainsi des conditions cadre pour les commerces et services  
→ L'économie est au centre et ne pas dans la prairie verte.



Coordination de la mobilité et de la planification des zones urbaines, des planifications directrices et du développement



Création d'une nouvelle culture de mobilité

*Merci de votre attention  
Place au débat...*

