

## LE BILLET

La transformation de la Seftigenstrasse devait satisfaire à des exigences élevées: il s'agissait de mieux prendre en considération les besoins des piétons et des cyclistes, de créer un environnement attractif pour les commerces et les entreprises et d'améliorer la qualité de vie sans que les aménagements prévus ne se fassent au détriment du trafic individuel motorisé ou des transports publics. Lors de l'ouverture de la nouvelle Seftigenstrasse, les louanges furent unanimes. Une étude de suivi scientifique menée deux ans plus tard a confirmé qu'il ne s'agissait pas de poudre aux yeux, mais qu'il avait bel et bien été possible de réaliser les objectifs ambitieux de ce projet.

## «Wabra cadabra»



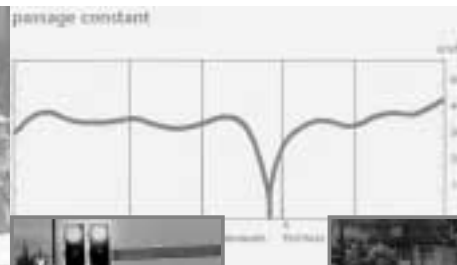
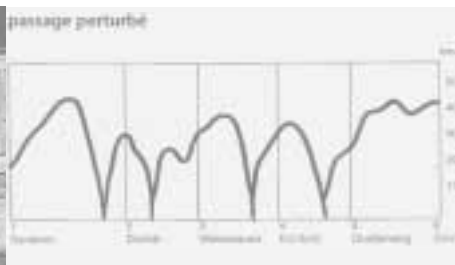
Reproduction avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie

## ÉTUDE DE SUIVI

## COMPARAISON AVANT ET APRÈS

Le concept du réaménagement de la Seftigenstrasse comportait plusieurs mesures inhabituelles et en partie controversées: séparation temporelle et non plus spatiale du trafic individuel motorisé et des transports publics, bande médiane accessible aux piétons, rond-point traversé par le tram, mixité des surfaces de circulation, intégration d'éléments artistiques... Afin de collecter les informations nécessaires aux futurs projets, une première enquête avait été réalisée en automne 1995. En 1998, soit deux ans après l'achèvement des travaux, une étude de suivi scientifique a permis d'analyser les répercussions du réaménagement. Les aspects suivants ont été passés en revue:

DOMAINE ÉTUDIÉ	MÉTHODE
Volume et flux du trafic	Comptage de la circulation, véhicule de mesure
Utilisation du tram et des zones d'attente	Évaluation des transports publics bernois
Nombre de piétons et temps d'attente pour traverser la route	Comptage, relevé des heures
Trafic cycliste	Comptage, observation du comportement des cyclistes
Nuisances sonores et pollution atmosphérique	Mesures
Commerces de détail et entreprises	Enquête menée auprès des propriétaires, des clients et de la population
Situation concernant les places de parc	Comptage utilisation des places de parc, sondage
Qualité de vie	Sondage représentatif effectué auprès de la population



Conception et réalisation du projet: **Metron planification en transport, Brugg/Berne Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Berne H. et P. Vogel**

Conception artistique:

Trafic lent, commerces, qualité de vie: **U. Haefeli, D. Matti, U. Seewer, CCIEG et Institut géographique de l'Université de Berne**

Répercussions sur le trafic et l'environnement: **P. Künzler, KB&P, Berne; J. Dietiker, P. Regli, planification en transport, Windisch**

Rapport final: **Zufrieden mit der neuen Strasse? Erfolgskontrolle Seftigenstrasse (en allemand) Arrondissement d'ingénieur en chef II Schermenweg 11, case postale, 3001 Berne téléphone 031 634 23 40 ou sous forme de fichier PDF sur le site Internet <http://lkaewwww.unibe.ch/umve/umve-index.html>**

Obtention du document:

## TRAFIC INDIVIDUEL ET TRAM

## VITESSE RÉDUITE + MOINS D'ATTENTE = CIRCULATION FLUIDE

Un ingénieux système de feux et de giratoires avec la priorité donnée au tram a permis de réunir tram et trafic individuel motorisé sur une même voie. Malgré la nouvelle répartition de l'espace en faveur du trafic lent et des commerces, il s'agissait de garantir la capacité de la route pour le trafic individuel et de ne pas entraver les transports publics. L'objectif consistait à ralentir la circulation pour la rendre plus fluide. Ainsi, en conjugaison avec la nouvelle physiologie de la rue, il devait être possible de limiter la dominance du trafic individuel motorisé.

	AVANT	APRÈS
Nombre de véhicules/jour	env. 20 000	env. 21 000
Vitesse moyenne	31 km/h	28,5 km/h
Temps d'immobilisation en direction de Berne	14,8 sec	3,3 sec
Temps d'immobilisation pour sortir de l'agglomération	13,7 sec	2,1 sec
Temps de parcours moyen	67 sec	64,5 sec
Durée des trajets en tram direction ville	—	+ 10 à 20 sec
Durée des trajets en tram pour sortir de l'agglomération	—	-5 à 10 sec
Emissions d'oxydes d'azote (Nox)		env. -10%

Mission accomplie! Le réaménagement ne s'est pas fait au détriment du trafic individuel motorisé ou des transports publics. Les véhicules roulent certes moins vite, mais grâce à la réduction des temps d'immobilisation, la circulation dans Wabern est plus fluide. Les temps d'attente pour les automobilistes désirant s'engager dans la Seftigenstrasse ont été considérablement réduits. Le tram circule aussi sans problème, le rallongement de la durée des trajets en direction de Berne étant dû au nouvel arrêt Eichholz, très fréquent. Le fait que la circulation soit plus fluide a également permis de réduire les émissions d'oxydes d'azote de 10% environ.



La suppression du goulet d'étranglement au carrefour de la Dorfstrasse a aussi largement contribué à accroître la fluidité du trafic. Grâce au prolongement de la voie de présélection pour Köniz, le trafic en direction de Berne n'est plus entravé.

Avant le réaménagement, la régulation du trafic en direction de Wabern s'imposait presque 24 h sur 24. Aujourd'hui, les feux ne fonctionnent plus que 2 h 1/2 par jour. La plupart des feux ne sont activés que pour assurer la priorité des transports en commun.

**TOUT AU PROFIT DU TRAFIC LENT**

En vue d'améliorer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes, les trottoirs ont été élargis et des bandes cyclables marquées des deux côtés de la route. Au centre de Wabern, une bande polyvalente continue a été aménagée au milieu de la chaussée, et les giratoires ont été pourvus de passages pour piétons sans feux.

	AVANT	APRÈS
Trafic cycliste	—	+ 56%
Trafic piétons	—	+ 11%
Temps d'attente pour traverser la route au centre du village	moy. 20 sec	moy. 1,6 sec
	max. 80 sec	max. 15 sec

Avant son réaménagement, la Seftigenstrasse constituait un axe dangereux pour les cyclistes. L'augmentation de 56% du trafic cycliste illustre clairement à quel point la rue est devenue plus attractive et plus sûre pour les deux roues. Aujourd'hui, la circulation sur les trottoirs – fait courant auparavant – n'a pratiquement plus lieu que sur les zones mixtes aménagées au centre du village et au niveau des arrêts de tram et n'est plus source de conflits. La situation s'est aussi nettement améliorée pour les piétons. Aux endroits où les giratoires remplacent les anciens feux, les temps d'attente ont été considérablement réduits. La traversée de la route aux passages pour piétons est devenue si facile que le nombre de piétons traversant n'importe où est, malgré la bande médiane, en nette régression. La nouvelle réglementation de la priorité aux passages pour piétons et le sentiment de contrevenir à la loi en traversant la route en dehors des passages prévus à cet effet ont sans doute contribué à ce fait. Dans l'ensemble, la fréquence des piétons traversant la rue est restée la même.

**LES AFFAIRES PRENNENT LENTEMENT**

Grâce à ses trottoirs plus larges et à sa configuration plus esthétique, la Seftigenstrasse se devait de redevenir un lieu attractif pour les commerces et les entreprises. L'objectif était d'en faire une rue marchande séduisante en permettant aux commerçants d'aménager à leur gré l'espace situé devant leur magasin. Le nombre de places de parc a été légèrement augmenté. Réservées pour la plupart au stationnement de courte durée, ces places sont d'un accès aisé pour les automobilistes.



Les commerçants n'exploitent encore que peu les vastes espaces de dégagement devant les magasins.

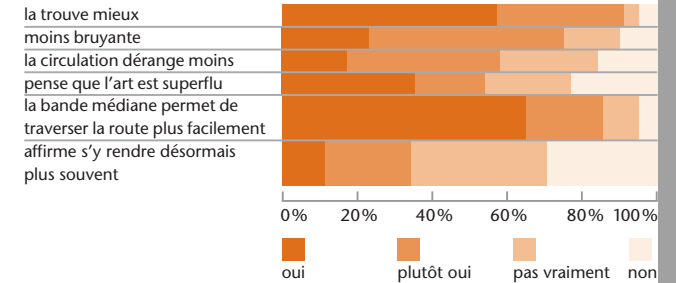
Malgré la transformation de la rue, la situation des magasins spécialisés établis à la Seftigenstrasse demeure précaire.

La transformation de la Seftigenstrasse n'a pas provoqué de miracle en ce qui concerne la situation des magasins. De l'avis des clients, les conditions d'accès aux commerces se sont nettement améliorées, mais cela n'a encore eu que peu d'influence sur les habitudes d'achat et le chiffre d'affaires. Comme par le passé, la clientèle se compose à 80% de personnes habitant ou travaillant à Wabern et qui s'approvisionnent à la Seftigenstrasse essentiellement en biens de consommation courante. On peut toutefois noter certains signes annonciateurs d'une reprise: les entreprises sont moins soumises aux fluctuations, et la fondation de nouvelles entreprises est en légère progression. La majorité des chefs d'entreprise considèrent aussi la transformation de la rue de façon positive.

**PAS DE MIRACLE, MAIS DES AMÉLIORATIONS NOTABLES**

La transformation de la Seftigenstrasse visait à faire de cet axe de coupe et d'insécurité un espace de vitalité et d'identité pour le quartier de Wabern. Il convenait donc de réduire les nuisances du trafic et de rendre l'espace routier plus convivial par le biais d'un réaménagement permettant d'améliorer la fluidité du trafic. L'intégration de l'art au projet devait renforcer cet effet.

**OPINIONS SUR LA SEFTIGENSTRASSE**



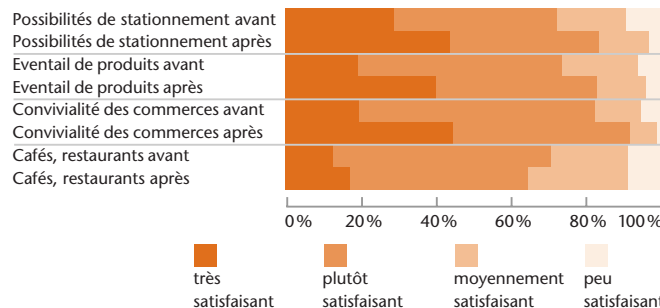
Après l'euphorie de l'inauguration, les jugements sont plus réservés au quotidien.



Depuis que les piétons peuvent traverser la route sans danger grâce au passage piétons situé près du nouveau giratoire du Eichholz, le passage souterrain conduisant au centre commercial n'est presque plus utilisé. Une source d'angoisse de moins pour les personnes âgées et les femmes.

Représentant 70% de la répartition modale, le trafic individuel motorisé demeure la forme de mobilité dominante. Le choix des modes de transport pour effectuer des achats s'est en revanche diversifié et est mieux adapté aux besoins.

**OPINIONS SUR LA SITUATION DES COMMERCES**



La Seftigenstrasse a beaucoup gagné de sa transformation. Toutefois, si l'impression de coupe a pu être nettement atténuée, la circulation et le bruit n'ont pas été supprimés d'un coup de baguette magique. Wabern ne s'est pas métamorphosé en un lieu de loisirs. Les efforts consentis pour intégrer une dimension artistique au projet – par exemple avec les panneaux et les bornes retraçant l'histoire des lieux –, ne font peut-être pas l'unanimité. Les habitudes n'ont pas non plus radicalement changé. On continue à se rendre à la Seftigenstrasse dans un but précis. La physionomie plus séduisante de la rue ne semble pas encore motiver les gens à s'approprier son espace différemment, par exemple comme lieu d'échanges et de rencontre. Mais qui sait... Peut-être faudra-t-il encore un peu de temps pour que le miracle s'accomplisse.

Impressum  
 Editeur: Office des ponts et chaussées du canton de Berne, arrondissement d'ingénieur en chef III  
 Concept et texte: Suzanne Michel, Niederwangen  
 Photos: Rolf Steiner, Berne; Stephan Anderegg, Berne; Suzanne Michel  
 Conception: Atelier Ursula Heilig SGD, Gümliigen  
 Litho: Digital Art Design, Berne  
 Impression: Druckerei Arm, Berne