



Office des ponts
et chaussées
du canton de Berne

Le modèle bernois Des solutions d'avenir pour le trafic routier

Le modèle bernois relève d'une philosophie de travail et de planification visant la qualité. Il repose sur des principes durables en matière de politique des transports et des instruments qui tiennent compte des limites de capacité. La population a également la possibilité de s'exprimer dans le cadre de la procédure de participation. De nouvelles idées porteuses d'avenir voient ainsi le jour et seront développées dans le cadre de projets futurs après une analyse minutieuse de leur impact. Le modèle bernois et sa conception moderne de la planification permettent de redistribuer les rôles et de laisser place à l'avenir.

**Pour en savoir plus:
www.bve.be.ch/modelebernois**

Impressum

Editeur:
Office des ponts et chaussées
du canton de Berne, arrondisse-
ment d'ingénieur en chef II

Conception et texte:
Fritz Kobi, Suzanne Michel

Mise en page:
Claudia Bernet

Adresse de commande

Arrondissement d'ingénieur en chef II,
Schermenweg 11, case postale,
3011 Berne
Téléphone 031 634 23 40
info.tbaaik2@bve.be.ch

LE MODÈLE BERNOIS

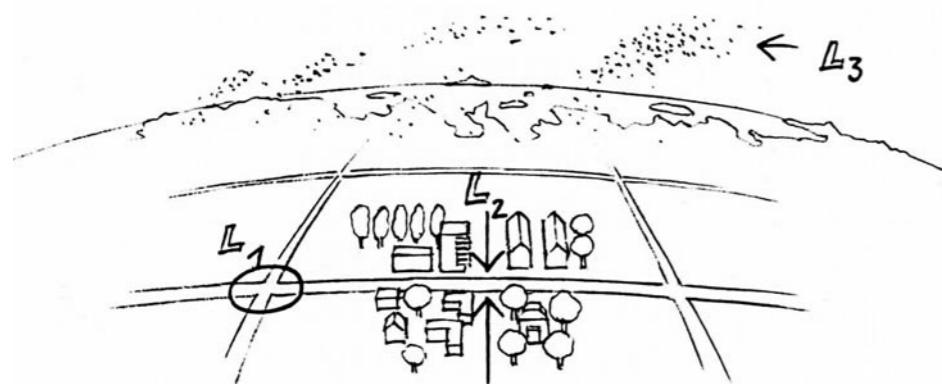
Le modèle bernois a vu le jour dans les années 1980. Augmentation de la pollution de l'air, nombre croissant d'accidents, perte de qualité de vie et manque à gagner des commerces et des entreprises en raison de l'accroissement du trafic ont conduit à poser un regard critique sur l'espace routier, alors conçu uniquement pour la voiture et à remettre en question son adéquation avec les localités et les quartiers. Tel est le contexte dans lequel le canton de Berne a, dès 1985, entrepris de développer son modèle tant sur le plan théorique que pratique. Le modèle bernois a pour objectif de développer des solutions de transport qui mettent homme, urbanisation et environnement sur un pied d'égalité. Au lieu de donner la priorité absolue à la voiture et aux transports publics, l'espace routier est considéré comme un espace urbain au sens large, qui doit être adapté à tous les groupes d'utilisateurs. En outre, le territoire est limité en Suisse et la densification de l'espace bâti est impérative. Utiliser davantage l'espace signifie aussi générer plus de trafic. Les projets de transport doivent donc également laisser de la place pour le développement du milieu bâti et proposer aujourd'hui des solutions de mobilité pour tous qui tiennent également compte des besoins des générations futures.

Le modèle bernois conjugue deux objectifs: réparer et revaloriser l'infrastructure routière existante dans l'optique de favoriser la cohabitation ainsi que créer des espaces de développement. Il se fonde sur cinq champs d'action.

PRINCIPES DE POLITIQUE DES TRANSPORTS

Le canton de Berne a élaboré des principes en matière de politique des transports qui servent de fil rouge à l'administration pour son programme de développement et ses plans de circulation, d'exploitation et d'aménagement ainsi que pour ses projets routiers. Sa politique est orientée sur l'offre. Les infrastructures de transport ne sont en effet pas basées sur la demande en constante augmentation, mais sur une offre économique qui tienne compte de tous les aspects, et également des limites de capacité. L'administration a pour mission d'élaborer des instruments de mise en pratique et adopte pour ce faire une stratégie à trois axes:

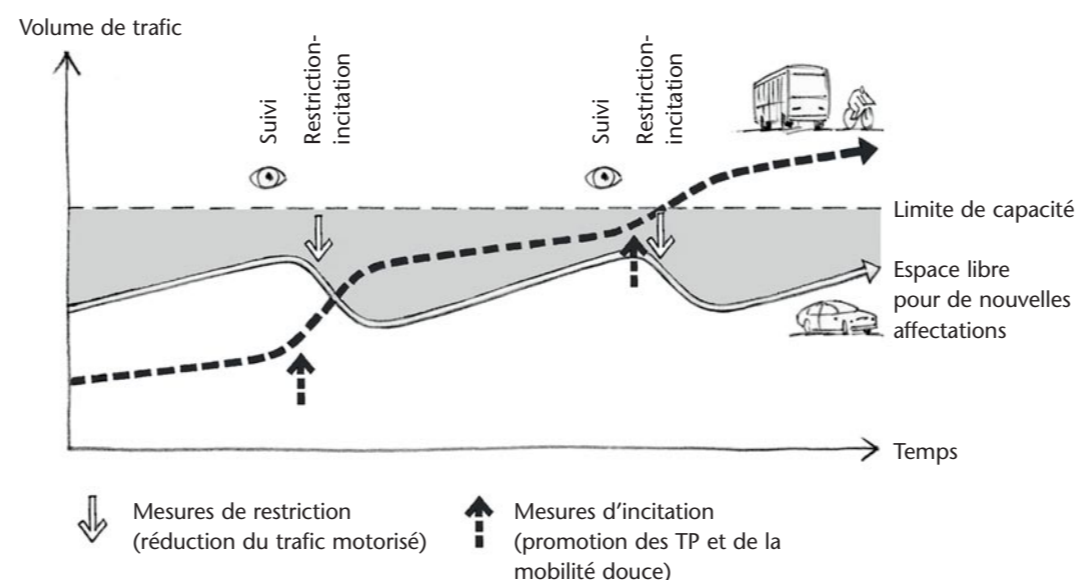
- éviter le trafic (réduire les kilomètres parcourus en coordonnant de façon ciblée le développement de l'urbanisation et des transports)
- transférer le trafic (vers les transports publics et la mobilité douce)
- gérer le trafic à tous les égards (garantir l'adéquation du trafic motorisé restant)



ADÉQUATION

- L1 Limite de capacité sur le plan technique
- L2 Limite de capacité du site
- L3 Limites globales

Dans le canton de Berne, le développement de l'urbanisation et des transports s'effectue dans le cadre des «conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU)», qui définissent les espaces voués à être développés et densifiés ainsi que les défis que cela représente en termes de mobilité. Augmenter les capacités n'est prévu que dans des cas exceptionnels. L'objectif est de rendre les transports publics et la mobilité douce plus attrayants en combinant mesures restrictives et incitatives et de mettre un frein au trafic motorisé. Cela permet de créer l'espace libre nécessaire aux futurs développements, et notamment de densifier l'affectation. Il est dès lors crucial de disposer de transports publics attractifs et ponctuels ainsi que d'une infrastructure agréable pour les piétons et les cyclistes dans laquelle le trafic motorisé s'intègre harmonieusement. Les besoins des riverains et des entreprises artisanales et la qualité urbanistique sont également déterminants.



INSTRUMENTS DE MISE EN ŒUVRE

Pour mettre en pratique ses principes en matière de politique des transports, le canton recourt à différents instruments dans le cadre de ses projets:

- Les «Standards pour les routes cantonales» garantissent que l'évaluation du besoin d'intervention et des variantes possibles s'effectue de manière uniforme sur l'ensemble du territoire. Se fondant sur des critères clairs, ils constituent une base de discussion solide avec les communes et la population et permettent de trouver des solutions équitables et adaptées au site.
- Les plans de circulation, d'exploitation et d'aménagement déterminent la manière dont les différents usagers évoluent dans l'espace. Ils établissent par ailleurs des principes d'exploitation et de cohabitation entre les automobilistes, les transports publics, les cyclistes et les piétons et montrent comment intégrer tout cela à l'espace urbain. Les limites de capacité ainsi que la coordination des infrastructures et de l'exploitation restent des éléments centraux pour réduire au strict minimum les aires de circulation destinées au trafic motorisé
- Concours, mandats d'étude et planifications tests permettent de sélectionner des équipes qualifiées, d'élaborer des projets de qualité élevée et de remplir les exigences de l'ordonnance sur les marchés publics.

ANALYSES D'EFFET, SUIVI

Les analyses d'effet et le suivi ont trois fonctions dans le modèle bernois:

- Ils permettent de rendre compte de la réalisation des objectifs aux autorités politiques.
- Ils servent à l'examen technique des projets réalisés et permettent de tirer des enseignements. Ils aident à identifier ce qui a fait ses preuves, à déterminer là où des adaptations sont nécessaires et à connaître les incidences sur les projets futurs. Les projets du modèle bernois ont été développés en fonction d'expériences faites dans le passé.
- Un suivi régulier permet d'évaluer les effets des mesures restrictives et incitatives et, grâce à un pilotage adéquat ou à des mesures supplémentaires, de garantir la réalisation des objectifs.

UN PROCESSUS PARTICIPATIF AU NIVEAU DE LA PLANIFICATION

S'accorder sur des objectifs communs, détecter et gérer les conflits suffisamment tôt et discuter avec les intéressés des différentes solutions fait partie intégrante du modèle bernois. Le processus participatif n'intervient qu'après l'élaboration d'un concept de communication spécifique au projet. Elaborer un projet conjointement favorise la compréhension et la confiance des acteurs, améliore la qualité du projet et contribue à son acceptation. Ce processus permet de tester la «solidité» des projets et, lorsqu'il est conjugué à un processus de garantie de la qualité et aux conclusions des analyses d'effet, de s'assurer que des projets seront encore appropriés des années après leur réalisation. Le modèle bernois est favorable à des solutions adaptées au site qui laissent l'espace libre nécessaire à de futurs développements.

NOUVEAU RÔLE DES PLANIFICATEURS

Les tâches que les planificateurs et les responsables de projets ont à accomplir sont plus complexes et nécessitent une culture de partenariat. Les intérêts en présence et les personnes impliquées sont toujours plus nombreux. Les processus de participation et de garantie de la qualité sont souvent lourds et difficiles à concilier, et les exigences en termes de planification et d'étude sont par conséquent élevées. Pour élaborer des projets d'avenir, il faut faire preuve d'ouverture et de créativité, mais également de ténacité et de rigueur dans la gestion des délais et des coûts. Les responsables et planificateurs doivent désormais avoir plusieurs cordes à leur arc. Outre leur fonction d'experts, ils sont amenés à gérer les processus, animer les discussions et à défendre les intérêts des générations futures. Jouant tour à tour le rôle d'avocats, de personnes de confiance, de gestionnaires de projet, de partenaires ou de visionnaires, ils se retrouvent parfois seuls à prêcher dans le désert, mais sont avant tout les garants de l'héritage transmis aux générations de demain.

