

# À pied, à vélo vers la gare

## Berne et ses environs : des gares très accessibles

Les gares de la région de Berne étonnent par leur accessibilité à pied et à vélo. Cette qualité est le fruit d'une politique de longue haleine en faveur d'une mobilité alternative à la voiture. Un des objectifs déterminants du plan directeur de 1978 était d'articuler le développement de la région sur le réseau ferroviaire régional. La mise en œuvre de ce plan a conduit à déclasser des terrains à bâtir mal desservis par les transports publics, à concentrer l'urbanisation dans des centres secondaires le long d'axes de transport en commun, à développer un RER (S-Bahn) aujourd'hui en fonction et à étendre des lignes de tramway.

Récemment, c'est sur la base d'études comme celle des pôles de développement stratégiques que fut réalisée, par exemple, une nouvelle gare (Ausserholligen) dans une zone d'activité avec des cheminements piétonniers et cyclables orientés sur la gare. L'organe intercommunal a aussi développé des outils de planification (charte, image directrice) pour le vélo aux abords des gares (cheminements, emplacements et dimensionnement du stationnement, services pour les cyclistes : "Velostation"). Quant aux cheminements piétonniers, ils sont moins le fruit d'une démarche planificatrice que du bon sens des concepteurs. La nécessité de parcours piétonniers simples, naturels et courts est une évidence reconnue et appliquée dans les projets de construction.

Près de 60 % des pendulaires à destination de Berne se déplacent ainsi en transport publics (et 10 % directement à pied ou à vélo). Vu la concentration des localités périphériques autour des gares, ces pendulaires sont aussi piétons ou cyclistes dans la commune de domicile. De fait, le nombre d'usagers qui accèdent aux gares en voiture est très faible (probablement moins de 10 %).

Parmi les nombreuses réalisations exemplaires de la région, deux localités ont mené des expériences-pilotes avec leur population :

- Burgdorf (Berthoud en français, 15 000 habitants, à 15 minutes du centre de Berne) a valorisé les déplacements à pied, notamment avec la "zone flâneur" qui borde la gare (rues animées où la voiture est acceptée mais non prioritaire : vitesse limitée à 20 km/h avec un respect effectif entre piéton, vélo, bus et voiture).
- Münsingen (10 000 habitants, à 15 minutes du centre de Berne) a surtout valorisé le vélo. On y compte jusqu'à 900 vélos stationnés à la gare, soit un taux exceptionnel par actif. Très souvent rail + vélo forment une combinaison idéale pour les déplacements pendulaires, ce qui incite de nombreux usagers à avoir un vélo à la gare de domicile et un autre à la gare du lieu de travail.

### **RÉSULTATS OBTENUS**

Maîtrise du "mitage" du territoire.

Succès du RER au point que le stationnement des vélos aux abords des gares soit l'objet de règles spécifiques de planification.

### **ENSEIGNEMENTS**

Le choix modal est lié à une stratégie cohérente d'aménagement du territoire qui peut se résumer à la devise suivante : construire là et seulement là où les transports en commun, le vélo et la marche sont des moyens de transport efficaces."

### **ACTEURS**

Canton de Berne, office des affaires communales et de l'organisation du territoire, communes.

### **PERSONNE À CONTACTER**

Amt für Gemeinden und Raumordnung, Bernhard Künstler - Tél. 0041 31 633 77 57



*Belp. Ce sont souvent des parcours non spectaculaires mais directs et hors du trafic qui font la qualité d'accès à la gare*



*Gare de Münsingen, vue d'un des quatre points de sortie de la gare*



*Ausserholligen. Depuis les quais, vue du parcours d'accès, large et verdoyant malgré le caractère industriel de la zone*

*Gare RER d'Ausserholligen à Berne. Située en zone industrielle dense et placée sous le viaduc de l'autoroute de contournement, cette station est exemplaire quant à l'architecture des cheminements piétonniers et cyclables : le passage traversant est généreux, direct, en très faible dénivellation et avec une parfaite gestion des conflits entre les flux*

