

Rue de l'Avenir



***20 ans après Burgdorf:
La zone de rencontre
au passé, au présent, au futur...***

Le temps a passé sur les débats du milieu des années 90, la ville modèle piétons-vélos de Burgdorf et son essai de «Flanierzone». Mais la zone de rencontre, entrée dans la loi suisse grâce à cette démarche innovante et imaginative, en est l'un des héritages bien vivants. Avec les années elle a même fait des émules à l'étranger: en Belgique, en France, au Luxembourg, en Autriche, en Allemagne à l'essai, au Québec où le projet est en cours.

La zone de rencontre est un outil avec lequel les communes et les habitants se sont familiarisés. Elle correspond manifestement à une demande, dans le contexte général d'une tendance à l'abaissement de la vitesse en localité. Les usagers s'approprient progressivement les règles et l'usage de l'espace. Les réalisations visibles sur le terrain donnent des idées et servent d'exemple à de nouveaux projets. Du côté des professionnels, une évolution se fait aussi sentir. Comme toujours dans le domaine, le succès tient à la rencontre entre un outil, une demande et des acteurs politiques et techniques prêts à expérimenter. Les relais de communication peuvent y jouer un rôle actif.

On ne parlera pas de «nouveau standard»: la diversité des exemples montre que la question relève plus de philosophie et de culture que de normes. Deux grands cas de figure ressortent: la zone de rencontre pour les rues de quartier, avec peu de réaménagements mais un travail fin de dialogue avec les habitants – et peut-être une démarche simplifiée –, et la zone de rencontre qui accompagne «par défaut» le réaménagement qualitatif d'un espace public. En marge, d'autres types d'utilisation émergent. Berne expérimente des grandes zones dans les quartiers. Quelques exemples sur des routes à orientation trafic apparaissent. Le potentiel est manifestement loin d'être épuisé.

RdA

Quand l'imagination trouve place...



Renens, place de la Gare sud, début mai 2017. En collaboration avec la Ville de Renens et PolOuest, des étudiant-e-s de l'EPFL ont imaginé et concrétisé une zone de rencontre temporaire à la place de la Gare. Le projet officiel ne pourra être réalisé que d'ici trois à quatre ans. Le travail des étudiant-e-s a permis de tester dès maintenant les changements possibles, à petit prix et dans un délai court. Après avoir observé l'espace et questionné les usagers de passage, les étudiant-e-s ont réorganisé les éléments de mobilier provisoire, construit des structures légères multi-usages, amélioré la perméabilité de part et d'autre de la rue et réalisé des marquages visualisant les secteurs de traversée préférés. L'essai grandeur nature est déjà très apprécié sur le terrain. Et le projet définitif pourra se nourrir de son évaluation. (Photo J. Rudler).

Pour en savoir plus: www.renens.ch/Enmouvement > Actualités 23/4/2017

Impressum

Organismes membres de Rue de l'Avenir:

Association transports et environnement ATE

Mobilité piétonne Suisse - Association des piétons

PRO VELO Suisse - Association pour les intérêts des cyclistes

Pour une mobilité d'avenir

ate



Mobilité piétonne Suisse

Organismes associés: La Rue - groupe de travail de l'EPFL, Ligues de la santé VD, Pro Juventute, Pro Senectute.

Secrétariat: Jannick Badoux, 1880 Bex • 079 837 43 32 • secretariat@rue-avenir.ch

PAO: Ecodev Sàrl, Neuchâtel

Parution: trimestrielle

Impression: Pressor, Delémont

Responsable du numéro: Dominique von der Mühl

N.B. certain-es rédacteurs/trices appliquent les rectifications orthographiques de 1990 (par ex. suppression du circonflexe et des traits d'union)

IBAN: CH64 0900 0000 2000 7856 6

www.rue-avenir.ch

Page de couverture: Burgdorf/Berthoud (BE), décembre 2016. Les acteurs impliqués à l'époque dans le processus posent pour la photo (une partie hors photo recadrée) à l'occasion de la fête organisée par l'ATE pour marquer les 20 ans du début de l'essai de «Flanierzone». Le projet-pilote qui a ouvert la voie à une modification de la loi suisse en 2002. (Photo ATE/F. Gribi)

Il y a 20 ans, une rencontre d'un nouveau type

La zone de rencontre a tout d'abord été l'expression d'un profond désir de transformer la ville, de se réappropriier l'espace et de mieux vivre ensemble. 20 ans plus tard, alors que les zones de rencontre se multiplient en Suisse et à l'étranger, il est bon de se remémorer les ingrédients de cette première réussite et d'insuffler un zeste d'utopie, voire de philosophie, dans les futures réalisations.

En 1996, il fallait être visionnaire, avoir un grain de folie et être très déterminé pour créer à Burgdorf une «zone de flânerie» (Flanierzone), qui s'est imposée comme la première zone de rencontre de Suisse. «Nous vivions dans une époque de grande liberté», confirme Andreas Wirth, qui était alors le chef du Service municipal des constructions de la Ville de Burgdorf. Ce projet expérimental avait pour devise «Lentement, courtoisement et en sécurité» (langsam - freundlich - sicher). Tout un programme!

Cette «zone de flânerie» a bénéficié d'un contexte favorable: l'impulsion du programme national Energie 2000, dont l'un des projets était de réaliser une ville modèle piétons et vélos - l'essai de zone à priorité piétonne dans le centre en est l'une des déclinaisons. La conduite déterminée du projet, menée conjointement par la Ville de Burgdorf, l'ATE, l'Office fédéral de l'énergie et l'association locale FuVeMo (Velo- und Fussgängermodellstadt Burgdorf) a aussi grandement contribué à sa réussite.



Moment symbolique à Burgdorf en 2002, avec le remplacement du panneau utilisé pour l'essai. L'entrée en vigueur de l'ordonnance qui consacre l'introduction de la zone de rencontre dans la loi suisse s'accompagne d'un nouveau panneau, mentionnant explicitement la limitation à 20. (Photo Th. Schweizer)

Sortir de la zone de confort

Pour concevoir cette réalisation d'un nouveau type, les acteurs ont eu recours à des moyens peu conventionnels. Les citoyens intéressés ont été invités à participer à des ateliers qui encourageaient l'émergence des idées les plus originales et novatrices. Pour faire face au manque de participation des citoyennes

dans ces ateliers, la ville a créé des groupes de réflexion exclusivement féminins pour leur permettre de formuler librement leurs envies et leurs souhaits par rapport à la nouvelle zone. 194 idées sont ainsi nées de tous ces ateliers. Comme l'explique Hans-Kaspar Schiesser, alors responsable de la politique des transports à l'ATE et l'un des protagonistes du projet: «Parmi elles, il y avait beaucoup d'idées folles mais l'important était de formuler ensemble des idées qui nous feraient sortir de notre zone de confort.»

Philosophie urbaine et nouveaux indicateurs

Dans le cadre du Plan directeur pour le développement urbain qui a précédé, entre l'été 1994 et 1995, l'instauration de la zone de flânerie, il a aussi été fait appel à un philosophe. Hans Saner a ainsi imaginé une philosophie de la ville, vue comme un «espace de vie holistique» pensé pour les personnes de tous âges, de toutes cultures, sans oublier les animaux et les plantes. Huit lettres publiées à l'époque dans le journal «Bund» en détaillent les principes.



Au début du projet pilote à Burgdorf, il était encore inimaginable en Suisse d'utiliser les règles de la rue résidentielle pour des rues de centre-ville accueillant, comme ici à la Lyssachstrasse, quelques milliers de véhicules/jour. (Photo 2014, H.K. Schiesser)



La communication a pris une place importante pendant la période du projet pilote, déclinée sous toutes sortes de formes. (Source: FuVeMo)

A Berthoud, en 1996, on était bien loin des questions d'aménagement et de réglementation, des potelets et des espaces de stationnement. L'envie de repenser la ville, de recréer l'espace public, de le rendre à ses utilisateurs et de le faire correspondre aux envies et aux besoins de celles et ceux qui l'habitent ou le traversent était au cœur de la démarche. Quand il a fallu mesurer la réussite de la zone de flânerie, un nouvel indicateur a été défini, correspondant à l'esprit de ses concepteurs: la vitesse du pas ou plutôt sa lenteur! Si le piéton marche lentement et prend du temps pour traverser la zone de rencontre, cela atteste de la réussite de l'espace «zone de rencontre», comme l'explique Andreas Wirth.

C'était bien un esprit nouveau et peu conventionnel, une vision large et créatrice qui a permis la conception de ce nouvel instrument. L'époque était propice à la réflexion sur l'usage de nos rues: elle l'était aussi à celle de la collecte de signatures pour l'initiative Rues pour tous, déposée en 1999. En 2016, la première zone de rencontre de Suisse se porte à merveille et a fêté, en décembre dernier, ses 20 ans.

Une réussite contagieuse

L'essai a assez vite suscité l'intérêt des autres villes et communes suisses, mais elle a dû faire face au scepticisme des offices fédéraux. Les problèmes sont venus de l'Office fédéral de la police qui a voulu mettre fin, en 1997, à l'expérience de Burgdorf. Cela a

eu pour effet de renforcer la détermination des protagonistes de la poursuivre, soutenus par l'Office de la circulation routière et de la navigation du Canton de Berne.

Comme l'explique Hans Kaspar Schiesser: «Après le refus de l'Office fédéral de la police, il y avait un vide juridique. Il fallait trouver de toute urgence une solution, sans laquelle c'est tout le projet qui allait disparaître».

Un processus politique express

La zone de flânerie sera sauvée, in extremis, grâce à la motion déposée par un conseiller national bernois (UDC) qui sera le soutien politique dont les défenseurs du projet avaient besoin. En mai 1998, Hermann Weyeneth dépose sa «Motion pour la revitalisation du tissu urbain par la création de zones promeneurs». Celle-ci demande au Conseil national de soutenir la création de ces zones, pour répondre au besoin des communes et combler un manque entre la zone piétonne, la rue résidentielle réservée aux quartiers d'habitation et la zone 30, qui laisse la priorité aux voitures. Le besoin exprimé par les postulants vise surtout les centres des villes de petite taille et des bourgs, les abords des écoles, des maisons de retraite et des hôpitaux. Une zone «où le trafic ne serait pas limité, dans laquelle la vitesse serait réduite et les piétons auraient la priorité, qui pourrait être aménagée à un coût raisonnable, qui revitaliserait le centre des localités (commerces, services, bureaux, etc.) en le rendant plus accessible à tous les moyens de transports». Une référence claire à l'expérience de Burgdorf.

La motion est adoptée un mois plus tard, en juin 1998. «Avec l'adoption de la motion, tout était réglé. Nous n'avons plus rencontré de difficulté et la voie était ouverte jusqu'à l'adoption de l'ordonnance», précise Hans Kaspar Schiesser. De fait, l'Office fédéral de la police a ensuite rapidement donné son feu vert pour poursuivre l'essai de Burgdorf. L'OFROU a également rapidement lancé un essai pilote en Suisse romande, réalisé à Saint-Blaise (NE) sous le nom provisoire de «zone mixte». D'une ampleur sans comparaison avec Burgdorf, cet essai d'une zone limitée

à 20 km/h, avec priorité aux piétons, a duré une année. On a aussi intégré à l'évaluation l'expérience des «rues résidentielles light» en ville de Berne (voir RdA 2/2000). La zone de flânerie a ainsi gagné la lutte pour la reconnaissance officielle de son existence en même temps que, sous l'impulsion de l'OFROU, elle perdait son nom au profit de celui de «Begegnungszone» (zone de rencontre), finalement retenu lors du changement de loi.



A St-Blaise, pour l'essai pilote réalisé en Suisse romande en 1999-2000, les règles de la «zone mixte» sont explicitées sur des panneaux aux entrées du bourg. Comme à Burgdorf au début du projet, les mesures sont très simples. (Photo A. Rouiller)

Sous l'égide du Département des transports (DETEC), il faudra ensuite moins de quatre ans pour que la zone de rencontre soit introduite dans la législation suisse avec l'entrée en vigueur, en janvier 2002, de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (OZ30). L'aboutissement de six années pleines de rebondissement, inspirées par un esprit visionnaire.

Françoise Lanci-Montant ■

Voir aussi

Articles parus dans le bulletin Rue de l'Avenir à l'époque du projet pilote à Burgdorf: RdA 2/1998 (pp. 4-5) et de l'essai à Saint-Blaise: RdA 4/1999 (pp. 7-8).

L'appropriation d'un outil du bien-vivre ensemble

L'expérience de Burgdorf puis l'introduction de la zone de rencontre dans la loi suisse il y a tout juste 15 ans ont initié un mouvement. Les exemples réalisés inspirent à leur tour de nouveaux projets. La zone de rencontre fait désormais partie de la boîte à outils pour le bien-vivre ensemble dans l'espace public, dans des secteurs centraux et des rues de quartier, mais aussi dans d'autres types de contexte – en Suisse et ailleurs en Europe.

Selon le site internet www.zonederencontre.ch, il y aurait en Suisse aujourd'hui un peu plus de 450 zones de rencontre (65 en Suisse romande), réalisées dans 164 communes de presque tous les cantons, dont une bonne moitié dans cinq des six plus grandes villes de Suisse. La liste n'est pas exhaustive et les chiffres sont inférieurs à la réalité vu les sondages effectués par Rue de l'Avenir auprès des cantons romands et de son réseau associatif et professionnel en Suisse. Le nombre de zones est de fait en constante augmentation.

Contextes centraux vs résidentiels

Deux grandes catégories sont à distinguer, en termes de processus et de types d'aménagement. Les zones de rencontre dans les secteurs centraux sont presque toujours liées à un projet de revalorisation de l'espace qui s'accompagne d'un réaménagement, plus ou moins conséquent selon le contexte. Dans les rues de quartier, souvent réalisées dans le cadre d'un processus participatif, elles visent la qualité de vie des habitants, particulièrement autour de la question des enfants, et s'accompagnent de mesures plus légères.



Quelques exemples illustrent l'intérêt porté à la zone de rencontre pour accompagner le réaménagement et la valorisation d'un centre de station de montagne – ici à Verbier. (Photo F. Lanci-Montant)



Place de gare, un des cas de figure couramment rencontré. Ici à Versoix (GE), en combinaison avec une partie piétonne, l'aménagement participe de la volonté de création d'un nouveau centre. (Photo F. Lavanchy)

Diversité de situations

Ces deux catégories – qui correspondent d'ailleurs à l'évolution de la loi (de la rue résidentielle à la zone de rencontre) – se déclinent dans différents types de contextes. Dans des secteurs centraux, l'intérêt du recours à la zone de rencontre semble se confirmer pour les places de gare (nombreuses), les centres anciens (de petite mais aussi de grande taille) et les tronçons de rues commerçantes, en particulier dans des villes petites et moyennes. Intéressant à signaler: divers exemples de zones aux abords d'équipements scolaires (de plus en plus nombreux), hospitaliers, sportifs ou de loisirs, à l'entrée d'un aéroport (Belp) ou encore quelques-unes réalisées dans le centre de stations de montagne.

Des politiques de villes exemplaires

Les exemples réalisés dans des quartiers résidentiels se rencontrent dans des communes de toutes dimensions et dans toutes sortes de contextes (des rues urbaines aux quartiers de villas). Les villes de Berne, Bâle, Zurich et Winterthur pratiquent une politique proactive, favorisant le dialogue et la concertation avec

les habitants. Rien d'étonnant à ce qu'elles concentrent à elles seules près de la moitié des zones recensées. Le standard de mesures légères permet une réalisation à petit prix (10-20'000 fr. pour une petite zone à Berne), une politique constante et la création régulière de nouvelles zones favorise l'intégration d'une culture dans les quartiers. L'expérience de ces villes semble ne pas avoir d'équivalent ailleurs en Europe. Genève suit une autre voie, avec des réaménagements complets au gré du calendrier des travaux de voirie. Lausanne n'a pas (encore) de politique définie dans le domaine. En Valais, Sion reste précurseur.

Le poids des cantons

Le canton restant dans le domaine l'autorité compétente et/ou de surveillance, les politiques cantonales et les interlocuteurs dans les services cantonaux jouent un rôle essentiel pour l'accueil réservé aux demandes des communes et des habitants. Celui-ci varie selon les cantons, allant de la proactivité à la forte réticence en passant par une neutralité plus ou moins bienveillante. On ne s'étonnera pas de trouver plus de zones recensées dans



Zone de rencontre sur une route cantonale en traversée de localité, dans le centre de Rotkreuz/ZG. (Photo Mobilité piétonne Suisse).

des cantons comme Berne, Bâle ou Zurich, qui pratiquent de longue date des politiques ouvertes voire novatrices dans le domaine et en assurent un suivi. En Suisse romande, le canton de Genève rassemble plus de la moitié des zones de rencontre recensées, en Ville de Genève mais pas seulement. Une culture s'instaure. En Valais les «espaces publics partagés» sont mentionnés dans la planification directrice cantonale, Fribourg incite les communes à intégrer les zones à vitesse réduite dans la révision de leurs plans. Dans le canton de Vaud, on s'avoue «frileux face aux régimes à basse vitesse», les communes doivent se montrer très motivées...

Des pistes à explorer

L'outil de la zone de rencontre est manifestement encore loin d'avoir épuisé tout son potentiel. Deux conclusions d'une récente étude de la SVI (voir références) méritent d'être relevées. Dans bien des cas, la zone de rencontre constitue une bonne solution pour la valorisation de centres de localité situés sur une route «à orientation trafic» et les exemples réalisés dans quelques cantons montrent qu'à l'expérience cela fonctionne. Les auteurs préconisent une adaptation de la loi qui rende cette possibilité plus explicite. Ils recommandent également que l'autorisation de réaliser des zones de rencontre à l'intérieur de zones 30 existantes

puisse suivre une procédure simplifiée. A Berne, c'est de fait ce que pratique déjà la Ville, en accord avec le Canton.

Dominique von der Mühl ■

- www.zonederencontre.ch
- www.rue-avenir.ch > zones de rencontre
- www.ate.ch/nos-themes/zones-de-rencontre
- Verkehrsteiner, *Zones de rencontre – Recommandations concernant l'évaluation, la conception et la mise en place* (rapport en allemand, résumé 1p. en français), recherche SVI 2006/002, oct. 2013: www.mobilservice.ch



Les zones de rencontre à proximité d'écoles tendent à augmenter – rue Dumas à GE. (Photo F. Lanci-Montant)

Bâle-Ville, une politique ville-canton proactive



A Bâle, avec des aménagements légers, une attention particulière est portée à la possibilité pour les enfants de s'approprier leur environnement et de jouer dans la rue. Des lignes directrices spécifiques ont été élaborées sur ce thème (voir RdA 4/2012)

Bâle-Ville compte trois communes (Bâle, Riehen, Bettingen) et totalise désormais 83 zones de rencontre de quartiers et 6 zones de rencontre en centre-ville. Cette profusion prend place dans une politique proactive puisque les zones de rencontre figurent explicitement dans la stratégie cantonale de mobilité qui s'appuie sur le Plan directeur et la Constitution cantonale. L'administration bâloise s'est également dotée d'un poste de délégué aux zones de rencontre de quartier. Les zones de rencontre de quartier (les plus nombreuses) visent à rendre une rue ou une portion de rue aux habitants.

Ailleurs en Europe...

Appropriation dans les quartiers

Comme à Berne, les aménagements sont décidés de manière participative. Ils peuvent intégrer des éléments de mobilier: bancs, boîtes à jeux pour les enfants, ainsi que des plantations, dont les habitants sont alors chargés de s'occuper. Une partie du totem d'entrée est décorée par les enfants du quartier. Des espaces de la taille d'une place de parc, identifiables par les mots «mein dein unser» – à moi, à toi, à nous – marqués au sol, sont mis à disposition des habitants, qui peuvent les meubler à leur gré de manière permanente.

La demande, comme à Berne et à Zurich, doit venir des habitants. Une première rencontre est organisée sur place, elle est suivie d'une enquête consultative: si 2/3 des habitants de la rue sont favorables au projet, la mesure est publiée, puis la zone est réalisée. Un poids important est donné à la communication et la promotion. La philosophie soutenant l'entier du processus postule que ce type de zone ne peut fonctionner correctement que si une majorité des habitants y est acquise. Avec 83 réalisations, la méthode semble porter ses fruits.

En centre-ville, une démarche différente

Les zones de rencontre en centre-ville s'inscrivent dans une politique de valorisation du centre et englobent souvent plusieurs rues. Leur réalisation suit un autre processus et s'accompagne généralement d'un réaménagement plus conséquent.

Cindy Freudenthaler ■

La zone de rencontre a été adoptée en Belgique (2004), en France (2008), au Luxembourg (2009) et en Autriche (2013). Avec des spécificités: en Belgique, où subsiste le régime des zones résidentielles pour les quartiers d'habitation, on n'y recourt que pour des secteurs centraux. En Autriche, les zones de rencontre coexistent avec les «shared spaces», qu'elles tendent à remplacer, mais sans priorité piétonne. En Allemagne, où l'on connaît toutes sortes de régimes de modération de la circulation, dont certains proches de la zone de rencontre, un projet pilote est en cours à Berlin.

L'observatoire des zones de rencontre créé par le CEREMA, pour la France, alimenté par les collectivités, et le site internet développé par walk-space en Autriche documentent des exemples de zones de rencontre réalisées. En l'absence d'inventaire systématique, il est difficile d'articuler des chiffres précis mais, des retours reçus des quatre pays concernés, il ressort le constat commun d'une augmentation du nombre de zones de rencontre. Les réalisations et les projets se développent dans des grandes villes, des villes petites et moyennes et même dans de très petites localités. En majorité dans des secteurs centraux (en France, 70% des exemples recensés), mais aussi dans des secteurs résidentiels. Les communes s'approprient l'outil de la

zone de rencontre, qu'elles exploitent de manière isolée ou dans le cadre d'une politique plus large de ville apaisée. Plusieurs des zones recensées sont situées dans des villes qui ont aussi développé une stratégie des zones 30 (Paris, Rennes, Nantes, Angers, Metz en France, Vienne et Graz en Autriche).

Dominique von der Mühl ■

Pour en savoir plus

- Zones de rencontre en France: www.voiriepour tous.cerema.fr > Observatoire national des aménagements > ONZOR
- Institut belge de la sécurité routière IBSR: «Les zones résidentielles et de rencontre».
- Observatoire de la mobilité (Bruxelles Mobilité), «Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale», Cahier n°5, octobre 2016.
- Zones de rencontre en Autriche: www.begegnungszonen.or.at
- www.rue-avenir.ch > zones de rencontre > ailleurs en Europe
- CEREMA, «Le Shared Space, Valorisation des travaux de recherche du projet européen Shared Space», 2016.

Pour en savoir plus

- www.planungsamt.bs.ch/begegnungszonen (Bâle) et www.riehen.ch/leben-und-wohnen/verkehr/begegnungszonen (Riehen)
- zones modérées dans le canton: www.geo.bs.ch/verkehrsberuhigte_zonen



En Allemagne on teste la zone de rencontre. Le projet pilote de la Maassenstrasse à Berlin fait partie de la stratégie piétonne de la ville. (Extrait panneau d'information, photo A. Rouiller)

Berne, une ville précurseur qui continue d'innover

La Ville de Berne vient d'annoncer la création de 10 nouvelles zones de rencontre en 2017, ce qui en portera à 102 le nombre total dans les quartiers d'habitation. Certaines se distinguent par leur étendue. Jürg Stähli, chef de projet à la Planification de la circulation de la Ville, détaille les raisons de ce dynamisme et les ingrédients du succès d'une politique initiée il y a près de 20 ans.

Comment s'explique l'essor des zones de rencontre en ville de Berne?

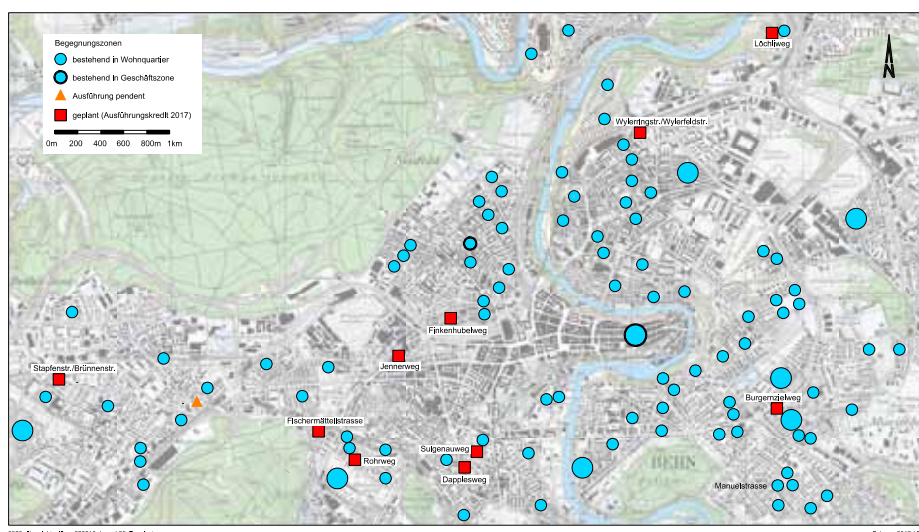
Dès la fin des années 90, il y a eu une volonté politique qui a donné naissance aux cinq premières «zones de rencontre» en 2000 (voir RdA 3/2000). L'impulsion de Burgdorf (BE) a joué un rôle déterminant puisque les habitants et la Ville se sont aussi inspirés du projet-pilote qui était en cours dans le centre. Depuis, la Ville maintient ses objectifs et poursuit sa politique en la matière avec la même énergie. Elle a approuvé un crédit de Frs 195'000 pour dix nouvelles zones en 2017. La demande des habitants est en légère augmentation. Enfin, le canton nous offre un soutien sans faille. Ces trois facteurs expliquent la croissance de 6 à 10 nouvelles zones par an.

Qu'en est-il des petites et des grandes zones?

Les zones classiques concernent 2, 3 ou 4 rues et les grandes, 5 à 10 rues. Actuellement, nous avons 94 petites et 8 grandes zones. Souvent, les habitants demandent des petites zones qui concernent la rue où ils vivent et les rues adjacentes. L'intérêt pour les zones élargies émane plutôt de coopératives d'habitations ou d'associations de quartiers qui ont une vision plus large de l'espace de vie et du quartier. Cinq grandes zones sont nées en réunissant deux ou trois petites zones existantes.

L'une résulte d'un projet particulier...

C'est celle créée l'année passée à Burgfeld, à la demande du Parlement qui souhaitait une grande zone pilote avec d'emblée un périmètre étendu. Pour une petite zone, la Ville requiert l'adhésion de plus de la moitié des habitants concernés, mais à une large échelle, ce serait trop lourd. Nous traitons donc avec un groupe de travail représentatif, qui dépose la demande et sur lequel nous nous appuyons pour obtenir un consensus.



La carte localisant les zones de rencontre (actualisée chaque année) figure sur la page «Begegnungszonen» du site internet de la Ville. Les gros points correspondent aux grandes zones, dont celle de la vieille ville. Les carrés rouges situent les nouvelles zones prévues pour 2017. (Source: Ville de Berne)

Qu'en est-il du stationnement?

La plupart du temps, nous ne supprimons pas de places de parc. L'aménagement des rues comprend déjà souvent du parage alterné et il y a assez de place pour le jeu et les activités. Exceptionnellement, quand le parage ne permet pas de disposer d'assez d'espace pour le jeu, nous demandons la suppression de trois places, pour libérer environ 15 m sur 5 m. Parfois, la demande vient des habitants et nous allons dans ce sens si l'occupation des places est basse. Cette attitude pragmatique est un élément important de la démarche de compromis que nous pratiquons.

Quels sont les autres ingrédients de cette démarche?

En premier, c'est l'élément participatif et la discussion avec les habitants. Ensuite nous nous basons sur quelques principes. Nous évitons d'intervenir dans des rues qui génèrent un trafic lié aux commerces ou dans des rues avec du trafic de transit, qui rendrait difficile la réduction de la vitesse des

véhicules. Nous prenons des mesures pour que la zone de rencontre se distingue visiblement, avec des mesures légères: totem d'entrée, marquages verts au sol, bacs à fleurs et bancs. Et un an après la création d'une zone, nous menons un contrôle en deux volets: une enquête auprès d'une dizaine d'habitants et des contrôles de vitesse. Enfin, nous privilégions la création de zones là où il existe une ambiance de voisinage et une envie de favoriser les contacts: il ne s'agit pas seulement de diminuer les vitesses et d'améliorer la sécurité, mais de favoriser un véritable espace de rencontre.

Les zones étendues sont-elles un modèle d'avenir?

Nous manquons de recul et d'analyse pour le savoir et les contrôles n'ont pas encore été effectués. Mais les retours sont positifs et nous avons l'objectif de créer une grande zone par an.