



Délégation à la Sécurité et à la Prévention
SIRAC

Compte-rendu de la visite sur sites en Suisse du groupe de travail "Code de la rue" le 19 mai 2009

Personnes présentes représentant les associations, les institutions et la presse :

M.	Yves	ATLAN	- Alsace Nature
Mme	Christiane	BENALI	- Association des Paralysés de France
M.		BONNET	- La Gazette des Communes
M.	Julien	BOSSERT	- Collectif de Réappropriation de l'Espace Public
M.	Jean	CHAUMIEN	- CADR
M.	Michel	DERCHÉ	- Piétons 67
M.	Jean	DREYER	- ASTUS
M.	Rolf	ENSMINGER	- Association des Paralysés de France
Mme	Naringul	ERKAL	- Conseil de Quartier Neuhof
M.	Claude	FRITSCH	- Conseil de Quartier Gare-Kléber
Mme	Monique	FRITZ	- Association Laurence Fritz - AIVAR
Mme		GAMBET	- DNA
M.	Jean	GERBER	
Mme	Christiane	GOETZ	- AHBK
M.	Jean-Claude	GUTAPFEL	- Conseil des XV
M.	Christian	HINSINGER	- Comité Départemental de la Sécurité Routière
M.	Gilles	HUGUET	- Ligue Contre la Violence Routière
M.	Philippe	LAGUILLIER	- Association des Aveugles d'Alsace-Lorraine
Mme	Marie-Noëlle	LAMUDE-HOUZÉ	- Conseil de Quartier Koenigshoffen – Montagne Verte – Elsau
M.	Rinaldo	LOCATELLI	- Conseil de Quartier Robertsau – Wacken
M.	Samuel	MARTIN	- CERTU
M.	Christian	MEYER	- Ecocité Strasbourg
M.	Benjamin	PUCCIO	- ADEUS
M.	Jean-Paul	REIBEL	- Association des Aveugles d'Alsace-Lorraine
M.	Benjamin	SIBOLD	- SNUIPP
M.	Bertrand	SOLDANO	- DDE
M.	Laurent	STEMMELEN	- ADEUS
M.	Jean-Jacques	WEHRLI	- CTS
M.	Marc	WEISS	- Gendarmerie Nationale
M.	Jean-François	WOLFF	- ARAN
Mme	Virginie	KAUFMANN	- Guide
M.	Alain	ROUILLER	- Guide

Personnes présentes représentant la CUS :

M.	Olivier	BITZ	- Adjoint au maire de Strasbourg en charge de la sécurité
M.	Alain	JUND	- Adjoint au maire de Strasbourg en charge de l'urbanisme
M.	Serge	ASENCIO	- Transports et Déplacements – mission vélos
M.	Sébastien	BOPP	- Cellule Sécurité Routière – S.I.R.A.C.
M.	Emilien	DELEBECQ	- Transports et Déplacements – mission vélos
M.	Christian	GAGNOL	- Voies publiques
Mlle	Liza	GAYRAL	- Transports et Déplacements – mission vélos
M.	David	ISENMANN	- Cellule Sécurité Routière – S.I.R.A.C.
M.	Alfred	KOESTEL	- Réglementation du Domaine Public et de la Circulation
M.	Michel	KOEBEL	- Mission Ville et Handicaps
M.	Yves	LAUGEL	- SIRAC
M.	Jean-René	OURY	- Etudes sur l'Espace Public
M.	Thierry	WILLM	- Propreté Urbaine
M.	Benoît	WOLFF	- SIRAC

Absents excusés :

Mme	Béatrice	ASSFELD	Association des Parents d'Elèves de l'Enseignement Libre – A.P.E.L
M.	Pierre	BARDET	Les Vitrines de Strasbourg

Introduction :

Le car quitte le parking du Parc de l'Etoile à 6h45, il emmène 44 personnes, membres du groupe de travail Code de la rue et journalistes visiter les sites Suisse qui ont été retenus.

M. Olivier BITZ, adjoint au maire de Strasbourg en charge des questions de sécurité et président de la commission de sécurité routière, souhaite la bienvenue aux participants. Il remercie les représentants des services de la CUS, de la ville de Strasbourg, de l'Etat, ainsi que les membres des associations présents.

Le but de la visite sur sites qui aura lieu aujourd'hui est de voir les réalisations existantes en Suisse. Il ne s'agit pas de vouloir faire un "copier-coller" mais de voir des choses différentes à ce qui se fait en France.

M. LAUGEL donne ensuite le programme de la journée. Nous aurons un guide et plusieurs membres des services des villes suisses visitées.

M. Alain ROUILLET rejoint le groupe. Il fait partie de l'Association Transport et Environnement (Suisse) et il est correspondant de l'Association la Rue de l'Avenir. Il accompagnera le groupe sur les différents sites.

BERTHOUD / BURGDORF :

Présentation :

Le premier site visité est la commune de BERTHOUD (BURGDORF en allemand) qui est distante d'une trentaine de kilomètres de la ville de Berne. Cette commune suisse du canton de Berne est située dans le district de Burgdorf. La ville même compte 15.069 habitants (plus de 35.000 dans l'agglomération).

Ce site a été notamment retenu pour la visite car, historiquement, c'est là qu'a été mise en place la première zone de rencontre suisse.

Historique :

Mme Suzanne ZENTONDE, en charge des projets transport et environnement à la mairie de Berthoud, explique le cheminement qui a conduit à la mise en place des zones de rencontre dans cette ville.

Dans les années 70, le programme "énergie 2000" visant à faire diminuer la consommation d'énergie a été mis en place. Il visait notamment à sensibiliser la population aux modes de déplacement piétons et cyclistes.

Dans le cadre de ce programme, de 1976 à 2006, une série de projets ayant trait à la mobilité a été menée. Dans le même temps, la population a été sensibilisée à une utilisation plus efficace de l'énergie. Finalement, en 2002, la zone de rencontre a été intégrée à la législation suisse.

La zone de rencontre :

Cette zone est située à proximité de la gare, dans un secteur à forte activité économique. Les piétons y demandaient depuis longtemps de pouvoir traverser "n'importe où, n'importe quand".



Vue de la gare de Berthoud



Vue d'une rue dans la zone de rencontre

L'un des buts de cette zone est de garantir l'accessibilité à toutes les formes de mobilité ; et effectivement depuis la création de la zone, la circulation y est passée de 6.000 à 9.000 véhicules par jour.

La vitesse y est limitée à 20 Km/h. Une nouvelle culture de mobilité douce visant à valoriser les nouvelles formes de mobilité a ainsi été développée.

Il s'avère que la mise en place de la zone de rencontre nécessite en fait peu d'aménagements. Ainsi, même si chaque zone de rencontre est un cas unique, on y retrouve les éléments communs. Par exemple des éléments simples de signalisation y sont mis en place et l'on enlève au maximum le marquage au sol traditionnel.

De ce fait, leur mise en place ne nécessite pas une grosse planification (on enlève en fait la plupart des marquages au sol traditionnels à l'exception de ceux ayant trait au stationnement). On y ajoute par contre un marquage au sol indiquant la vitesse maximale autorisée et un dessin spécifique.

Dans le même temps, des "totems" signalétiques indiquant aux piétons les directions de randonnée et les endroits intéressants à voir sont installés.

On remarque également que l'entrée de la zone est bien marquée (installation d'affiches etc...).



Panneau indiquant l'entrée de la zone de rencontre



Totem signalétique pour les piétons

L'information à la population a également été soignée grâce à un journal bisannuel et des brochures explicatives.

Ainsi, en 1992 on a procédé à un renouvellement de chaussée qui s'est traduit par la mise en place d'un large espace visant à apaiser le trafic et à évoluer vers une mobilité respectueuse et calme.

Les habitants ont vite pris le pli de cette nouvelle culture. Ainsi, si en 1997, 25 % des propriétaires de magasin étaient favorables à cet aménagement (la plupart des commerçants étant alors sceptiques) en 2001, la proportion était passée à 55 % d'avis favorables chez les commerçants, ceux-ci étant d'ailleurs demandeurs pour un agrandissement de la zone.

Tour de la zone :

On note tout d'abord que les véhicules entrent dans la zone de rencontre par une "porte". Celle-ci s'avère très importante pour marquer le changement de circulation. Cette porte (créée entre 2000 et 2001) est ici marquée par un panneau et une zone ("barrage") pavée. Par ce moyen on fait sentir à l'automobiliste qu'il arrive dans une zone différente. L'efficacité est visible en ce que, malgré la circulation, le piéton est prioritaire alors même qu'il n'y a plus de passages piétons.

La limitation de vitesse passe de 50 km/h à 20 km/h en un coup. Elle est relativement bien respectée (à l'exception des cyclistes qui roulent parfois légèrement plus vite). Lors de la mise en place de cette limitation de vitesse un "radar info" indiquant instantanément la vitesse avait été mis en place afin de sensibiliser les usagers. De plus, la population ayant rapidement adhéré à ce type d'aménagement, le "contrôle social" propre à la Suisse (lorsqu'un usager se comporte mal, les autres usagers le lui disent) a permis rapidement de faire respecter cette mesure sans avoir à passer par une phase de répression.

Il s'avère également que dans ce type de zones, les différents types d'usagers apprennent à se céder mutuellement le passage.

Normalement, les trottoirs sont également supprimés ce qui enlève toute séparation entre les différents types d'usagers.

Un rétrécissement de la chaussée a également été aménagé, celui-ci rend difficile la croisée de 2 véhicules de type automobile, ce qui, là encore, a un impact sur la vitesse.

En ce qui concerne l'accidentologie, même s'il n'existe a priori pas de données statistiques, il est indiqué qu'en 7 ans d'expérimentation il n'y a pas eu plus d'accidents corporels ; de plus, compte tenu de la vitesse réduite, en cas de choc la gravité est moindre.



"Porte" d'une zone de rencontre



A noter le rétrécissement de chaussée et le marquage de la vitesse au sol

Politique vélos :

Mme Virginie KAUFMANN, qui travaille dans le bureau d'études en charge du projet "Vélo-station", présente ensuite les réalisations qui ont été menées à Berthoud dans le domaine de la promotion du vélo. Cette impulsion a été lancée il y a 12 ans par un groupe politique "pro-vélo".

La politique vélos menée dans cette commune vise en fait 2 missions :

- une prestation durable répondant aux besoins de mobilité,
- une action dans le domaine de l'intégration sociale permettant à des chômeurs de se réinsérer (30 salariés + environ 70 personnes en insertion).

Le financement de ce projet est assuré à environ 60 % par le canton de Berne (env. 40 communes), le reste provenant des bénéfices obtenus sur les différentes prestations proposées.

Parmi les prestations proposées dans ce cadre on peut citer :

- un parking à vélos surveillé à la gare,
- un service de livraison à vélo (vélo électrique + remorque) auquel s'est affiliée une cinquantaine de commerçants. Les clients peuvent laisser leurs courses qui leur sont livrées dans un délai maximum de 3 heures. Le coût de la livraison est facturé 2 francs suisses mais il y a également possibilité de s'abonner à l'année. 20 % des ménages ont recours à ce service et 40 % des utilisateurs sont âgés de 30 à 39 ans.

En plus du parking payant, des emplacements de stationnement pour les vélos sont également disponibles à l'arrière de la gare dans la verdure. Ainsi, les usagers qui vont travailler à Berne sont incités à laisser leur voiture au garage.

D'autres activités liées au vélo ont également été développées :

- coursiers à vélo,
- atelier de recyclage, de remise en état et de vente de vélos d'occasion,
- atelier de réparation de vélos,
- un centre de recherche et de développement des remorques pour vélo,
- le service PROPRES (entretien de jardin, couture, repassage...).

En conclusion, le programme "Vélo-station" est en fait la traduction dans la réalité du concept de développement durable.



Vue du parking vélo gardé provisoire



Vélo de livraison



Vue de l'espace de stationnement situé derrière la gare



BERNE :

Présentation :

Le site suivant est le centre de la ville de Berne. Pour mémoire la ville de Berne est la ville fédérale, à savoir le siège du gouvernement fédéral suisse, sans cependant avoir le statut de capitale. Elle est la cinquième ville de Suisse et le chef-lieu du canton de Berne. Elle compte une population de 128.345 habitants (agglomération : 344.724 habitants).

Elle est inscrite au patrimoine culturel mondial de l'UNESCO, grâce à son patrimoine médiéval urbain.

Le canton de Berne est particulièrement novateur en matière de circulation. Il a ainsi été le premier à mettre en place un macaron de stationnement en Suisse. Ce macaron donne le droit de stationner dans un quartier et permet par là même de lutter contre le stationnement pendulaire.

Berne est également une des villes d'Europe où le taux d'utilisation des transports en commun est particulièrement fort (600 voyages/an/hab soit le double par rapport à Strasbourg).

Une autre particularité des villes suisses est qu'en moyenne 40 % des ménages n'y possèdent pas de voiture (à Bâle on atteint même un taux de plus de 55 %).

Enfin, dans des villes telles que Berne, Bâle et Zürich la vitesse dans la plupart des quartiers a été limitée à 30 km/h.

Historique :

La ville de Berne a procédé à une politique des "petits pas". Ainsi, les zones se sont étendues petit à petit. Il est à noter que le coût d'installation d'une zone est des plus réduits puisqu'il est en moyenne de 20.000 Francs Suisses, soit environ 13.200 Euros.

Tour de la zone :

M. Jürge STEHLY, des services de la ville de Berne, procède ensuite à la visite de la zone de rencontre qui a été installée au centre de la ville sur ce qui était auparavant une voie de transit (8.000 à 10.000 véhicules y passaient chaque jour).

Tout comme sur le 1^{er} site, on retrouve les panneaux "totem" destinés aux piétons.

Des trolleybus y circulent à un intervalle de 5 mn pendant les heures de pointe.

Au tout début de l'installation de cette zone les usagers avaient des difficultés aux niveaux des carrefours mais depuis cela fonctionne.

Une partie de la zone de rencontre est à accès restreint, seuls certains véhicules y sont autorisés.

Le stationnement n'y est autorisé qu'à certains endroits pour de très courtes durées (livraison...).

Quelques places de stationnements sont disponibles à l'entrée de la zone mais c'est surtout un parking souterrain de 500 places situé à 5 mn du centre qui est prévu pour accueillir les véhicules à stationner.

Au centre, il n'existe que peu de places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.

Les contresens cyclables sont quasiment généralisés dans la zone.

La fin de la zone de rencontre débouche sur une zone 30 (dans celle-ci les piétons ne sont plus prioritaires).

La zone de rencontre débouche d'un côté sur un carrefour (derrière la tour de l'horloge) où se croisent tramways, trolleybus, piétons, cycliste... il est à noter que ce carrefour n'est pas régulé par des feux tricolores.

Après un déjeuner rapidement pris dans les coursives du palais fédéral, le groupe se dirige vers une zone de rencontre située dans un quartier résidentiel de Berne.



Entrée de la zone rencontre du centre de Berne



Vue de la zone



Vues de la zone



Vue du carrefour situé à l'arrière de la tour de l'horloge

Zone de rencontre dans un quartier résidentiel :

- Procédure de mise en place :

La ville de Berne réalise ce type de zone dans les quartiers dont les habitants en font la demande. Dans le cadre du processus de démocratie locale, les habitants qui veulent initier la mise en place d'une zone doivent récolter un maximum de signatures. Une fois qu'ils les ont récoltées, il faut compter environ 1 an. Deux réunions sont ensuite organisées sur place :

- la première permet de vérifier si la route est adaptée à cet aménagement,
- la seconde permet aux services techniques de présenter le projet.

- Aménagements :

Afin de mettre en place des zones de rencontre, des rues qui étaient auparavant à sens unique de circulation ont été remises à double sens de circulation avec maintien de places de stationnement. Par ce moyen de gros véhicules se croisent avec difficulté ce qui agit à modérer la vitesse.

Des marquages au sol ainsi que des panneaux sont également mis en place.

L'entrée de la zone est ici marquée par un totem piéton, un bac à fleur et un panneau personnalisable par les habitants, la zone de rencontre est longue d'environ 150 m.

Une partie de la zone est réservée aux jeux et aux rencontres : elle est matérialisée par une trame verte dessinée au sol. La vitesse limite de 20 km/h est également peinte au sol ainsi que des semelles de chaussures géantes et divers autres motifs (fleurs, "smiley"...).

Il est à noter qu'une partie de ces marquages n'est absolument pas réglementaire, mais, ceux-ci dépendent de l'autorité cantonale, l'état fédéral n'a pas de possibilité de les faire supprimer.

Dans cette zone, un panneau de basket a également été installé sur un bord de chaussée. Des panneaux destinés à être personnalisés par les enfants du quartier ont également été installés.

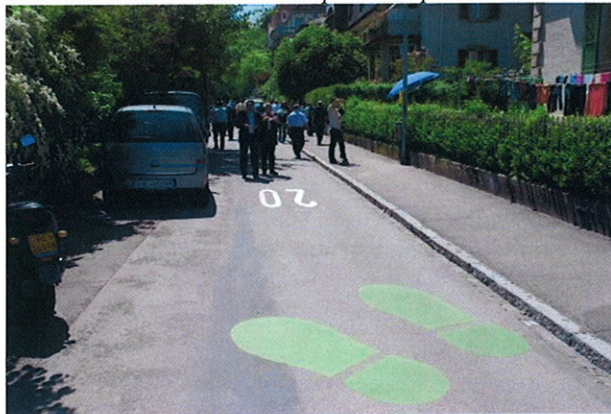
Les issues de la zone débouchent sur une zone 30.



Vue de l'entrée de la zone



Vue d'un rétrécissement avec panneau personnalisable



Marquages au sol propres à cette zone

Bilan de ce type de zone :

La mise en place des zones de rencontre a commencé ici il y a environ 10 ans, il y en a désormais environ une soixantaine sur la ville de Berne.

400 personnes ont été interrogées, il s'avère que 60 % d'entre elles sont satisfaites de ces aménagements. La limitation de vitesse est également respectée du fait même de l'infrastructure qui empêche de rouler plus vite. Dans la zone observée, environ 400 à 500 véhicules circulent chaque jour, cependant depuis 10 ans on n'y a pas relevé d'accident avec des enfants.

Le car dépose ensuite les visiteurs dans la commune de Köniz située dans la banlieue de Berne.

KÖNIZ : Seftingenstrasse à Wabern :

Présentation :

La commune de Köniz est située au sud de Berne (banlieue). Elle englobe une vingtaine de villages dont Wabern. Elle est, par sa population (37.067 habitants) la douzième ville de Suisse.

Durant le trajet, un tronçon correspondant à ce à quoi ressemblait l'ensemble de la Seftingenstrasse avant le nouvel aménagement est présenté : le tramway circulait en site propre et des barrières canalisait les piétons.

Sur le tronçon qui a été réaménagé, il s'avère que le tramway est en site partagé. De ce fait, les autres véhicules sont obligés d'attendre derrière lui jusqu'à ce qu'il sorte de la station : les véhicules le suivent mais ne peuvent pas le dépasser. Comme on le voit les différents modes de déplacement sont, là encore, obligés de cohabiter.

On observe également sur cet aménagement que les lampadaires sont placés au milieu de la chaussée.

Le car s'arrête au terminus du Tram 9. On peut observer ici que la voie est en fait une pénétrante qui draine 20 000 véhicules / jour. De ce fait, de longues négociations ont été nécessaires avant d'aménager cette voie et la cohabitation des usagers a été requise.

De tous les feux tricolores qui existaient auparavant il n'en reste désormais plus qu'un : ce feu situé en amont est essentiel dans le dispositif puisqu'il permet de faire de la rétention aux heures de pointe. Les véhicules se retrouvent en fait toujours derrière le tram mais, du fait de la suppression des autres feux, on s'aperçoit qu'ils conservent tous la même vitesse qu'avant l'aménagement (vitesse commerciale du tram = 15 km/h).

Historique :

Rolf STEINER, ancien urbaniste de la commune de Köniz, explique le processus qui a mené à la réalisation de cet aménagement.

Ainsi les possibilités suivantes avaient été évoquées :

- 2 + 2 voies dans chaque sens (tram séparé),
- 1 + 1 voie par sens (tram séparé),
- et enfin la solution retenue : dans chaque sens de circulation la voie partagée entre le tramway et les autres véhicules.

Un espace de 70 cm a été laissé entre la zone de stationnement (qu'il était important de garantir) et le bord de la rue ; cet espace est en effet important pour les cyclistes et les cyclomotoristes.

Comme cela était expliqué plus haut, auparavant il y avait beaucoup de feux qui canalisait la traversée des piétons, ce n'est plus le cas désormais : il s'agit d'une zone de traversée libre (le piéton n'étant pas prioritaire).

Un giratoire traversé de part en part par les rails du tramway a également été mis en place.

En ce qui concerne le mouvement de tourne à gauche amenant à traverser les voies du tram, 3 possibilités de traversées existent selon que l'usager est un piéton, cycliste ou un automobiliste.

Cette zone est une zone de traversée libre pour les piétons, mais ceux-ci n'y sont pas prioritaires.

La zone dans laquelle a été mis en place cet aménagement est stratégique : le centre culturel (château et église) y est situé.

Il est également rappelé qu'un feu tricolore a été mis en place en amont pour réguler la circulation dans le centre de la ville ce qui permet ensuite d'obtenir une circulation fluide.

La visite continue ensuite au centre-ville de Köniz.



Vue de la chaussée partagée avec le tram et du rond-point traversant pour tram



Vue de l'espace de la chaussée partagée avec le tram et du rond-point traversant pour tram



Autre exemple de marquage personnalisé au sol

Centre-ville de KÖNIZ :

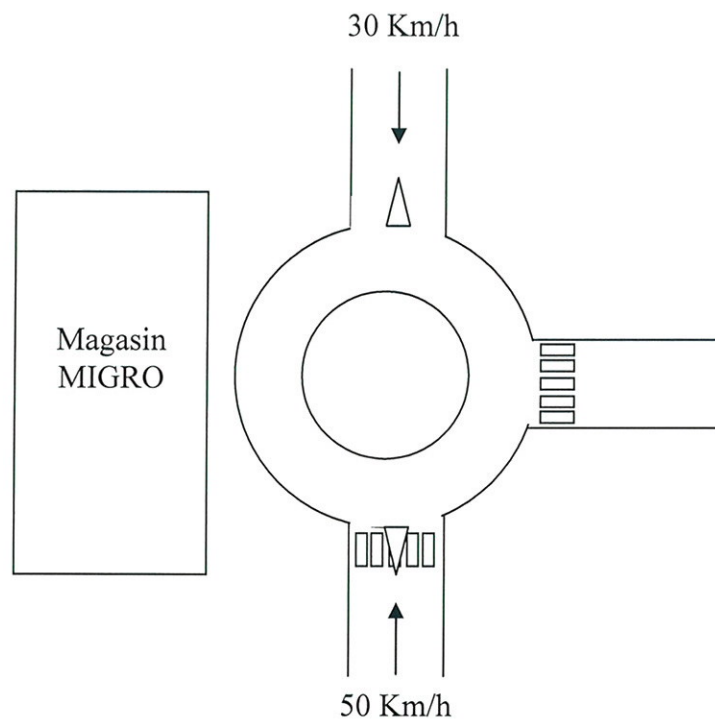
Un panneau pouvant être modifié est mis en évidence : à certains horaires, il autorise le mouvement de tourne-à-gauche uniquement aux cyclistes.

Historique :

Le centre de Köniz devait accueillir un nouveau magasin (type supermarché). L'installation de ce dernier eut pour incidence de réorganiser la voirie. A cet effet un concours a été organisé.

Examen du site :

Une des particularités de l'aménagement est un rond-point dont une partie se situe en zone 30 et l'autre en secteur limité à 50 Km/h. De ce fait sur la partie limitée à 50 Km/h, des passages piétons ont été tracés et sur la partie située en zone 30, le piéton (non-prioritaire) est en zone de traversée libre.



Vues du rond-point

Des lignes de guidage podotactiles ont également été tracées pour faciliter la traversée des personnes mal-voyantes.

Une bande polyvalente a également été aménagée au centre de la chaussée, elle facilite, notamment, les mouvements de tourne-à-gauche.

En ce qui concerne les effets perçus après la mise en place de cet aménagement, il a été constaté une augmentation de plus de 60 % du nombre de cyclistes circulant à cet endroit, le nombre de piétons a également augmenté.

Une innovation en direction des cyclistes est également la route à voie centrale banalisée qui peut notamment être une solution dans le cas où l'on ne peut pas installer une bande cyclable dans l'immédiat.



Zone 30 avec traversée piétonne libre



Zone 30 avec traversée piétonne libre



Vue de la bande centrale



Lignes de guidage podotactiles

Le groupe reprend ensuite le car afin de rejoindre la ville de Bienne dernier site visité de la journée.

Durant le trajet, des précisions sont données concernant le modèle bernois, synonyme de politique progressiste en matière de déplacements. Les aménagements sont élaborés en concertation avec les usagers, des objectifs politiques précis sont ainsi fixés par exemple : "sur ce tronçon le taux maximum de circulation dans le futur sera de ... véhicules". On fixe ainsi des limites, on procède au dosage en amont de la réalisation de l'aménagement.

Les résultats observés avec cette méthodologie sont intéressants.

Il est également à noter que la constitution suisse intègre le droit des piétons. Ainsi, chaque commune est dans l'obligation de prévoir un plan piétons. Sa mise en œuvre n'est par contre, quant à elle, pas obligatoire.

BIENNE / BIEL :

Présentation :

Bienne est la neuvième ville de Suisse, elle compte 50.852 habitants. Etant située à cheval sur la frontière linguistique entre les régions francophone et germanophone, elle a pour particularité d'être la plus grande ville bilingue de Suisse. Sa population est composée à 70 % de germanophones et 30 % de francophones.

Examen du site :

L'aménagement mis en évidence ici est une grande place qui a été transformée en zone de rencontre. La voie qui la traverse draine en moyenne 8.000 véhicules par jour. Tous les types d'utilisateurs s'y croisent (trolleybus, piétons, cyclistes, automobilistes...). Il s'agit, pour simplifier, d'un chaos qui fonctionne : tout le monde y est en effet plus prudent. Les piétons sont prioritaires dans cette zone et n'ont donc quasiment pas besoin de s'arrêter. Pourtant, l'accidentologie observée ici n'a été que d'un accident corporel en 7 ans.

On observe sur le site qu'une légère déclivité a tout de même été maintenue entre la partie "chaussée" de la place et la partie "trottoir".

Thierry BURCKHARDT, qui travaille pour la mairie de Bienne, explique qu'auparavant 75 % de la surface de cette place étaient dévolus aux véhicules motorisés. En 1997, une étude concernant l'aménagement de cette place a été lancée, puis un concours a été organisé.

Finalement, la "nouvelle" place a été inaugurée en 2001 et la zone de rencontre en 2002 (on a procédé par étapes pour sa mise en place).

Au départ certains ont émis des doutes. En effet, 12.000 véhicules passaient chaque jour sur cette place. Ce chiffre a désormais été baissé à 8.000 véhicules/jour.

L'objectif actuel est de faire encore baisser ce chiffre. Il est également question de diminuer la surface du stationnement situé en surface tout en maintenant l'activité commerciale.

Une extension de la zone de rencontre est également en projet, celle-ci devant amener à une zone dissuasive pour les véhicules. L'objectif à long terme serait carrément de couper le trafic sur cet axe.



Vue de la place centrale de Bienne

Les participants à la visite circulent ensuite sur la place afin de constater par eux-mêmes le fonctionnement de celle-ci.



Photo de groupe

Conclusion de la journée :

M. Olivier BITZ conclut la journée en remerciant M. LAUGEL et M. ASECIO pour avoir organisé ce déplacement, ce qui n'était pas une mince affaire. Il est d'autant plus heureux qu'il s'agissait là du premier déplacement de ce type ouvert à autant de partenaires. Le programme a été très dense mais il a permis de prendre conscience d'autres expériences et d'avoir une vision plus globale d'autres types d'aménagements existants.

Même si l'on ne veut pas opérer un simple "copier-coller" ce voyage a permis d'élargir le champ des possibilités.

Il remercie tous les participants et les invite, d'ores et déjà, à la réunion qui se tiendra le mardi 9 juin prochain.

Yves LAUGEL
Chef de service du SIRAC

