

Où le chaos fait la sécurité

Piétons, cyclistes et voitures peuvent partager une même chaussée sans déclencher de conflit urbain. Il suffit d'organiser le chaos pour que tous les usagers fassent attention. La preuve par l'exemple dans le canton de Berne, où s'est rendue la commission « code de la rue » (*).

Place de la Gare, à Berthoud. Comme endormie en milieu de matinée, la bourgade de 13 000 habitants ressemble à s'y méprendre à ces villes résidentielles qui forment la banlieue de Berne. Pourtant, c'est ici que tout a commencé. En 1996, les premières zones de rencontre de Suisse, appelées alors zones de flânerie, sont apparues à titre expérimental dans le quartier commerçant limitrophe. La pratique qui veut que le piéton soit prioritaire et la vitesse limitée à 20 km / h a été légalisée en 2002, lorsque les zones de rencontre ont été intégrées au code de la route suisse. La confédération en compte aujourd'hui près de 500, selon Alain Rouiller, conseiller en mobilité à l'ATE, une association qui milite en faveur de l'écomobilité.

« On a sensibilisé les habitants avec des affiches et des prospectus »

A Bertoud, devenue depuis cité modèle pour piétons et cyclistes (lire encadré), la zone de rencontre a été réalisée sans grands travaux, ni beaucoup d'investissements. « On a enlevé les passages piétons et les bandes médianes, travaillé la signalisation et sensibilisé les habitants avec des affiches et des prospectus », explique Suzanne Szentkuti. Une « nouvelle culture de la mobilité » est apparue dans la ville, se félicite la chef de projets mobilité de la commune ; même les commerçants seraient plus nombreux à être favorables à l'aménagement (25% en 1997 contre 55% en 2002).

« Vous avez des statistiques d'accidentologie ? », demande Monique Fritz, présidente de l'association aide aux personnes victimes d'accidents de la route. Aucun des deux accompagnateurs ne peut lui répondre (**). « Vous avez mis des contraventions ? », questionne un autre. La réponse est non. Alain Rouiller estime le « contrôle social » plus efficace dans cette petite localité (suisse). « Il ne s'agit pas de faire un copier-coller, mais de voir qu'autre chose est possible », avait expliqué dans le bus en provenance de Strasbourg, Olivier Bitz, adjoint au maire en charge de la sécurité.

Preuve que les zones de rencontre existent dans les grandes agglomérations, même classées au patrimoine mondial de l'Unesco, celle de la presqu'île Berne. Mise en place en 2005 dans la partie inférieure de la vieille ville, elle est interdite aux véhicules en transit, et seul le stationnement résident y est autorisé. La ville fédérale installe aussi des zones de rencontre « à la demande », le plus souvent en zone résidentielle, lorsqu'une majorité de riverains du secteur concerné manifestent leur intérêt en signant une pétition. On en compte 65.

« La confusion aide à la sécurité routière : l'automobiliste fait attention »

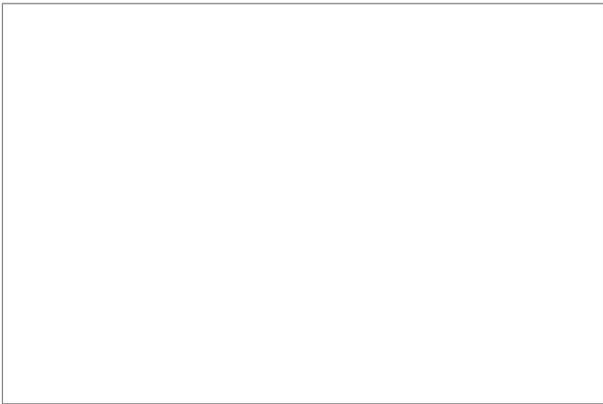
D'autres aménagements ont été réalisés à travers le canton afin d'apaiser la circulation : un tram sur la chaussée à Wabern, ou encore une zone 30 à traversée libre (les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent sans être prioritaires) avec signalisation dynamique à Köniz. « La confusion aide à la sécurité routière : l'automobiliste fait attention », explique Alain Rouiller, démontrant ainsi le dénominateur commun à toutes ces réalisations. Sans pour autant convaincre tous les participants. « Ils font n'importe quoi ici », lâche Monique Fritz, une fois dans le bus.

Une réalisation similaire quai St-Jean ou place du Corbeau

Dernier arrêt à Bienne, dont la place centrale, réaménagée en 2001, a été décrétée zone de rencontre l'année suivante. Pas moins de 12 000 véhicules y passaient chaque jour (autant que sur la route du Polygone à Strasbourg), quelque 6 000 vélos la traversent (autant qu'au carrefour de la place de l'Etoile), ainsi que près de 1 200 bus et de nombreux piétons. A les voir un peu partout sur la place, les membres de la commission ont du mal à croire que 75% de l'espace était occupé par la voiture avant. La municipalité a enregistré une baisse du trafic automobile et comptabilise désormais 8 000 véhicules / jour sur la place. Et l'aménagement, ouvert, un peu minéral, où les usagers semblent cohabiter dans une pacifique neutralité, donne des idées. Alain Jund, adjoint au maire de Strasbourg en charge de l'urbanisme, verrait bien une réalisation similaire quai St-Jean, au débouché du pont Kuss, ou place du Corbeau. Les premières propositions de la commission sont attendues pour l'été.

Aude Gambet

(*) La commission code de la rue regroupe notamment des associations (CADR 67, la CREP, Automobile Club, Astus, etc), des représentants de la police nationale, de la gendarmerie, des services de la communauté urbaine et de l'Etat. Elle doit formuler des propositions d'ici l'été pour favoriser les usagers de modes de déplacements doux (piétons, cyclistes) à Strasbourg. (**) 384 personnes ont été tuées sur les routes suisses en 2007, pour une population de 7,6 millions de personnes. La France a comptabilisé 4 838 victimes la même année pour 63 millions d'habitants.



La place centrale de Bienne a été réaménagée en 2001, puis décrétée zone de rencontre en 2002. (Documents remis)



Zone 30 à traversée libre sur la Schwarzenburgstrasse à Köniz, qui compte 18 000 véhicules / jour, comme la place de la Gare à Strasbourg : les piétons peuvent traverser où ils le souhaitent sans être prioritaires.



Sur la Seftigenstrasse à Wabern, le tram partage l'unique file de circulation avec les voitures, sur lesquelles il a la priorité. Quelque 20 000 véhicules empruntent cette route chaque jour. Un feu tricolore régule leur entrée dans la zone.