

Zones de rencontre

DELÉMONT: UNE ZONE TEST À L'AVENUE DE LA GARE

Julien Lovey

Le centre-ville de la capitale jurassienne s'articule autour de deux pôles: la vieille-ville et le secteur de la gare, aux rues commerçantes bien animées. Si ces deux pôles restent si dynamiques et attractifs, ils le doivent à plus de 20 ans d'une politique publique globale et cohérente dont le but affirmé est de maintenir les commerces au centre-ville et d'y améliorer la qualité de vie.

Le nouveau plan d'aménagement local, «Delémont, cap sur 2030» (2017), ambitionne de faire du centre-ville un endroit dynamique où il fait bon vivre. La modération de la circulation est l'un des principaux leviers à disposition de la municipalité selon Steven Quiquerez, urbaniste communal adjoint. La Ville prévoit ainsi de passer la quasi-totalité des voiries du centre en zone de rencontre et l'essentiel des quartiers en zone 30.

Au sein de l'axe «Gare – Vieille ville», l'avenue de la Gare joue un rôle structurant. Une avenue qui constitue encore un axe important de transit et n'a pour le moment que peu d'espaces publics qualitatifs à offrir. Son réaménagement est planifié à l'horizon 2025, mais la Ville, sous l'impulsion notamment de commerçants et restaurateurs de la place, a souhaité y développer un premier projet dès l'été 2020. Avec l'aménagement d'une zone de rencontre sous forme provisoire sur la portion centrale de l'avenue, soit le tronçon le plus commerçant.

Un test grandeur nature

L'objectif de l'aménagement est de tester les effets de la mise en zone de rencontre, en termes de reports de trafic sur les axes adjacents et de comportements des usagers. La zone provisoire mise en place est agrémentée d'éléments de mobilier en

bois, conçus dans le cadre d'une démarche participative. L'aménagement offre des assises qui favorisent l'appropriation de l'espace et apporte de la végétation dans un secteur particulièrement minéral. Différentes manifestations y ont aussi été organisées, afin d'animer les lieux.

En plein contexte Covid, on ne peut que se réjouir de cette première intervention permettant de sécuriser et d'améliorer le cadre de vie du centre-ville de Delémont, qui devient plus agréable à parcourir à pied ou à vélo et invite au séjour dans un espace public plus qualitatif. La population devrait être tout prochainement questionnée sur le projet, préalablement à la mise au point de l'aménagement définitif. ●



À BERNE, DES QUARTIERS ENTIERS À 20 KM/H

E. Doyen/D. von der Mühl

La Ville de Berne développe depuis 20 ans une politique globale et proactive des zones de rencontre dans les quartiers. Le nombre de zones réalisées ou en projet augmente chaque année, on en décompte actuellement 150. Les premières étaient réalisées sur une ou deux rues d'un quartier déjà à 30; aujourd'hui les zones étendues, à l'échelle d'un quartier entier, se multiplient. La plus récente, celle du Hochfeld, abrite 10 000 habitants.



Begegnungszonen in der Stadt Bern
Gemeinsam für den öffentlichen Raum

(Source: Ville de Berne)

Les aménagements sont évolutifs, souvent légers, et définis avec les habitant·es. Les impacts sont positifs, les vitesses diminuent et les accidents également. Et les zones de rencontre sont plébiscitées par une part importante de la population, la demande de nouvelles zones ne semble pas faiblir.

Mais... qu'en pense le Canton? «On ne l'entend pas, car il nous soutient», explique Jürg Stähli, du Service de la circulation. Un soutien qui en aura fait rêver plus d'un-e dans la salle! ●

POUR EN SAVOIR PLUS

www.rue-avenir.ch et Bulletin 1/2017.

MOBILIER ÉPHÉMÈRE

et végétalisation pour la zone de rencontre provisoire (source: Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics, Ville de Delémont).

1994

Suppression de l'obligation pour les piétons de manifester par un signe leur intention de traverser.

1995

Plan piéton de Genève, une démarche qui deviendra une référence, en Suisse et au-delà.



1996

Vaud: publication de la Charte des espaces publics, position nouvelle du canton concernant l'espace-rue en localité.

Projet-pilote «Flanierzone» à Burgdorf/Berthoud (BE), qui ouvrira la porte à la zone de rencontre en 2002.



1997

Réaménagement de la Seftigenstrasse à Wabern (20 000 v/j), nouvel exemple du «modèle bernois», avec intégration du tram (tram sur chaussée, traversée rectiligne d'un giratoire).