

Rue de l'Avenir



Passerelle sur le Röstigraben...

La passerelle du titre est virtuelle: le thème de ce numéro de *Rue de l'Avenir* est né du constat de l'incroyable quantité de recherches et de rapports, dans le domaine qui nous occupe, qui émanent d'auteurs germanophones et ne sont publiés qu'en allemand. Un exemple parmi d'autres: sur les 111 rapports de recherche publiés de 1980 à 2006 par l'Association suisse des ingénieurs en transports, une des importantes sources d'information en Suisse dans ce domaine, seuls six émanent d'auteurs francophones et sont rédigés en français.

La particularité linguistique de notre pays rend complexe la question des publications, et il n'est évidemment pas envisageable de traduire systématiquement des rapports souvent conséquents. Ces dernières années, des efforts ont été faits pour assurer des résumés en français, souvent en anglais, parfois en italien, des rapports publiés. Même s'ils sont de qualité inégale, et ne fournissent par définition que des informations condensées et partielles, les résumés permettent au moins d'accéder à la matière. Mais l'essentiel du contenu de ces rapports reste peu accessible aux Romands, qui y perdent des outils d'information souvent utiles voire importants, et se découragent peut-être déjà en amont de se tenir au courant des publications.

Le problème n'est pas nouveau, et il n'a pas de solution toute faite. On peut relever la politique de la Confédération qui publie maintenant souvent ses recommandations dans des documents courts en allemand, français et italien. Pour le reste, nous ne pouvons qu'encourager nos lecteurs francophones à redécouvrir leurs compétences d'allemand en s'immergeant dans les rapports que nous avons choisi de présenter dans le présent bulletin, et inciter les professionnels et les chercheurs romands à allonger la liste des recherches publiées en français.

Rue de l'Avenir

Réseaux piétons: plusieurs projets

Cette année, la journée d'étude «réseaux piétons» (voir *RdA* 3/2005, 3/2006 et 3/2007) est organisée de manière séparée pour la Suisse alémanique et la Suisse romande. Le volet francophone sera combiné avec la journée d'étude *Rue de l'Avenir* (vendredi 26 septembre à Chambéry).

La journée alémanique a eu lieu le 12 juin dernier à Baden, et était consacrée au thème: «Standards actuels pour la planification des réseaux piétons». Au travers de présentations et d'ateliers, on y a parlé de la future norme VSS sur les réseaux piétons (SN 640 070), du concept piétons de la ville de Baden et de sa mise en œuvre, de l'intégration de la question des piétons dans les planifications d'ensemble, de questions juridiques, et des besoins de groupes spécifiques d'usagers.

Cette journée marquait aussi le début de l'étude confiée à *Mobilité piétonne* par l'Office fédéral des routes pour l'élaboration d'une brochure de recommandations pour la planification des réseaux piétons, à paraître au printemps 2010.

A l'échelle européenne, à signaler l'action COST 358 «Pedestrian Quality Needs», qui associe des chercheurs de vingt pays, avec un objectif d'intégration de plusieurs approches de la question des piétons, dans une vision prospective. Un projet suisse lié, financé par le Secrétariat d'Etat à la recherche, comporte notamment un volet sur la question des piétons hors des grandes villes, une problématique encore pratiquement inexplorée.

Dominique von der Mühl ■

Concept piéton Baden: Fussverkehr Schweiz, «Baden ist Zukunft, Fusswegkonzept», Stadt Baden, décembre 2007. Téléchargement: www.fussverkehr.ch > Publikationen

Action COST 358 et projet COST Suisse, accès par: <http://choros.epfl.ch> > Recherche > Action COST 358.

Impressum

Rue de l'Avenir est un groupe de travail romand indépendant dans lequel sont représentés: *Mobilité piétonne* - Association suisse des piétons, *ATE* - Association Transports et Environnement, *La Rue* - groupe de travail de l'EPFL, *PRO VELO Suisse* - Association pour les intérêts des cyclistes, *Pro Juventute*, *Pro Senectute*.

Ses objectifs principaux: l'amélioration de la sécurité des déplacements (en particulier celle des enfants, des personnes âgées et handicapées) la promotion de la mobilité douce et le soutien d'un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton et du cycliste.

Ses moyens d'actions: l'information des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains; les conseils techniques et juridiques; la publication du présent bulletin - quatre fois par année - et une journée d'étude annuelle.

Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • secretariat@rue-avenir.ch

Contact conseillers régionaux:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • communication@rue-avenir.ch

PAO: *Ecodev* Sàrl, Neuchâtel

CCP: 20-7856-6

www.rue-avenir.ch

Photos de couverture et page 3: *Mobilité piétonne*.

Photo page de couverture: **Wettingen, essai-pilote** (voir article p. 3).. Un îlot a été réalisé avec du marquage sur ce passage piéton situé à l'extrémité ouest d'un centre commercial, sur une route cantonale qui est à la fois un axe de transit et une rue commerçante. Le trafic journalier s'élevait à 13'085 véh./j en 2006. Le flux piétonnier y est important car ce passage piéton relie un quartier d'habitations et le centre commercial. Le matin, les piétons sont essentiellement des mères avec enfants en bas âge et des personnes âgées..

Essai-pilote: des îlots piétons marqués

Mobilité piétonne et le bureau *Verkehrsteiner* ont été mandatés par le canton d'Argovie pour l'évaluation d'une expérience d'îlots piétons marqués sur la chaussée. Les comportements, tant du côté des piétons que des conducteurs, ont été analysés. Cette évaluation a fait l'objet d'un rapport détaillé.

Beaucoup d'accidents continuent d'avoir lieu sur les passages piétons. Malheureusement, l'espace n'est pas toujours suffisant pour permettre la construction d'îlots classiques de 2 m de large. C'est pourquoi le canton d'Argovie a souhaité tester une nouvelle forme d'îlot qui peut être réalisé sur des routes de 7,5 m. L'îlot a alors 1,5 m de large. La sécurité est constituée par deux poteaux, le signal 4.11 «*Emplacement d'un passage pour piétons*» et une surface marquée au sol: l'îlot est peint en foncé et entouré d'une ligne blanche.

Analyse avant-après

Le but était d'analyser la situation avant et après le marquage et d'évaluer l'efficacité de ce genre d'îlot. L'étude a été effectuée à Wettingen, Seon et Teufenthal, par rapport à sept passages piétons, définis selon des critères précis. Elle a été menée sur la base d'enregistrements vidéo.

Les îlots marqués conduisent de manière claire à un changement de comportement, tant du côté des piétons que des conducteurs. Les comportements nouveaux correspondent pour l'essentiel aux comportements observés aux abords des îlots construits.

Un bon rapport coût-bénéfice

Grâce au marquage d'îlots piétons, la priorité des piétons est nettement mieux respectée. La communication entre les personnes qui traversent (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite) et les conducteurs s'améliore et devient globalement plus aimable: les personnes qui traversent font plus souvent un signe de remerciement, les conducteurs se montrent plus prévoyants et s'arrêtent plus volontiers. Dans l'ensemble, on constate qu'un îlot marqué permet d'améliorer notablement la sécurité et le confort des piétons, même si, en com-

paraison des îlots construits, le pourcentage de conducteurs qui s'arrêtent est encore un peu plus élevé avec les îlots construits.

L'évaluation conclut à l'intérêt de cette solution quand il n'est pas possible d'envisager un îlot en dur: elle est dans ce cas clairement préférable à un passage piéton dépourvu d'îlot. Le dispositif peut aussi être réalisé à un coût modeste (quelques milliers de francs) comparativement au gain de sécurité qu'il apporte.

Il faut être conscient qu'il ne constitue pas une panacée (personne handicapée, poussette, fort trafic poids lourds) et l'argument financier ne devrait pas mener à l'utiliser comme solution au rabais. Mais l'expérience mérite d'être connue, elle apporte une réponse intéressante à un vrai problème.

Marie-Claire Pétremand ■

Th. Schweizer, T. Zürcher, V. Altherr, R. Steiner, J. Zoth, *Markierte Fussgängerschutzinseln, Evaluation der Veränderungen im Verhalten von Zufussgehenden und Fahrzeuglenkenden, Fussverkehr Schweiz / Verkehrsteiner, Zürich und Bern, Januar 2008.*

Téléchargement sur:
www.fussverkehr.ch > Publikationen.

La *Seetalstrasse* (RC 249) est l'axe principal qui traverse Seon (AG) et le Seetal. En 1999, le trafic se montait à 17'480 v/j. A côté des villageois, de nombreux enfants et adolescents des villages voisins traversent cette rue pour se rendre à l'école. Le passage se trouve au nord de l'arrêt du Seetalbahn. Il permet de relier les deux parties de Seon qui sont coupées par la route et les rails. Il relie également l'arrêt du train aux quartiers d'habitations et commerciaux. Le passage piéton est très fréquenté tout au long de la journée.

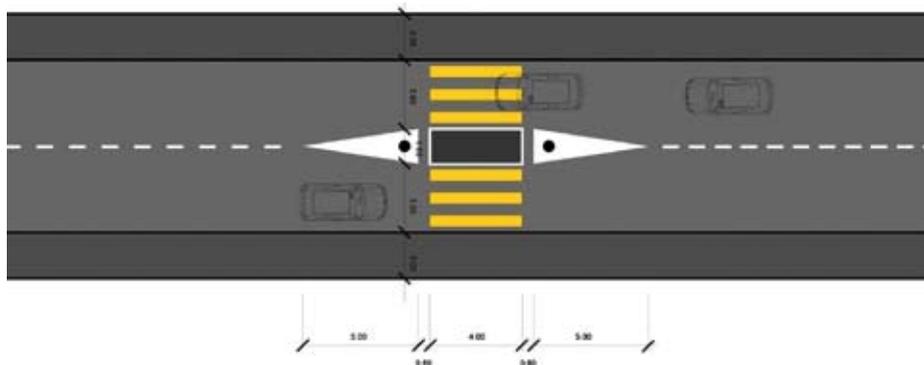


Schéma de principe en plan. Avec une largeur de chaussée de 7.50 m et un îlot de 1.50 m, il reste 3 m pour chaque voie de circulation – mais le gabarit réel disponible est d'environ 3.50 m. (Dessin: Thomas Belloli, Fachstelle Sicherheit des BVU).

Sécurité des piétons: agir sur la circulation

Le Bureau de prévention des accidents (bpa) a étudié les problèmes de sécurité des piétons et dressé la liste des mesures de prévention jugées efficaces. Il ressort de l'étude que les autorités devraient surtout agir sur la circulation: les automobilistes sont responsables de la majorité des accidents impliquant des piétons.

Chaque année, 2'700 piétons sont blessés dans un accident de la route: blessures graves chez 800 d'entre eux, et mortelles pour 100 personnes. Sur 10'000 accidents, 390 piétons décèdent, mais seulement 180 autres usagers de la route.

Le Fonds de sécurité routière a mandaté le bpa pour analyser tous les accidents ayant impliqué des piétons en Suisse, en utilisant les sources scientifiques et statistiques, et des avis d'experts. Les recommandations tiennent compte de l'effet de la prévention, du rapport coût-efficacité et de la faisabilité politique.

Les enfants et les seniors

Le cas le plus fréquent d'accident est la collision voiture-piéton: plus de 70% des blessures graves ou mortelles résultent d'accidents lors des traversées. Les plus exposés sont les seniors - surtout les femmes - avec 33% des accidents graves. Dans 70% des cas, les aînés ne sont pas en cause, ils n'ont

simplement pas été en mesure de réagir aux erreurs des autres.

Les enfants sont très vulnérables, avec 22% des accidents graves, en majorité des garçons. Parmi les accidents mortels d'enfants, 40% sont dus à la circulation.

Responsables: en majorité les automobilistes

Dans 54% des cas, les automobilistes sont seuls responsables, dans 28% les piétons seuls et dans 18% des cas, la responsabilité est partagée. Les causes sont une vitesse inadaptée, un refus de priorité, une marche arrière imprudente, et la distraction (p.ex. *nate!*). Le rapport relève que les conducteurs «méconnaissent les dangers liés à leur acte», l'alcool et la fatigue jouant un rôle mineur.

Côté piétons, la cause principale est la «traversée imprudente». C'est le cas de 70% des accidents d'enfants - un chiffre qui rappelle à l'évidence que dans la circulation, les

enfants se comportent d'abord comme des enfants, souvent absorbés par leurs activités. Le rapport souligne aussi les problèmes de perception chez les enfants et les seniors.

Education des automobilistes

Les piétons ont peu de moyens pour se protéger. Le bpa recommande certes l'éducation routière obligatoire, jugée nécessaire, mais insuffisante, «car les enfants ne seront jamais des usagers de la route fiables».

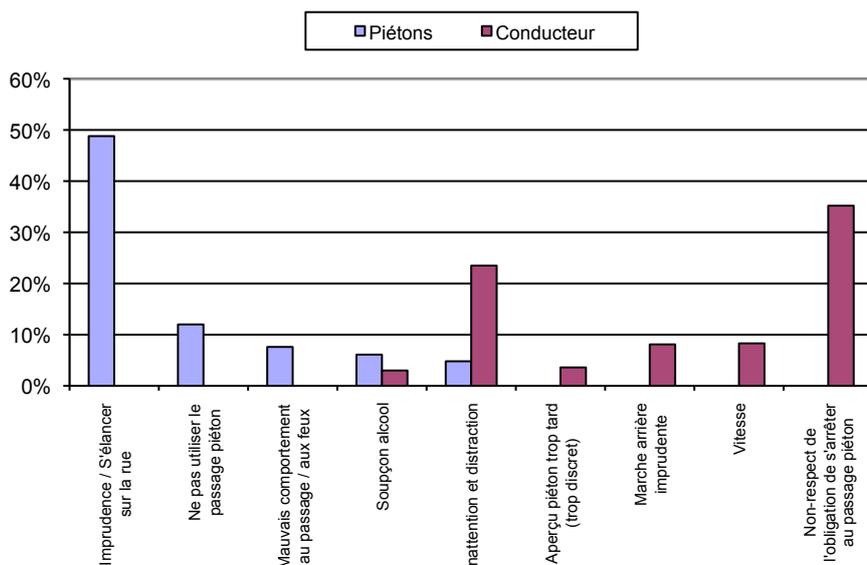
Pour les conducteurs, on mise sur les cours dès le premier retrait de permis et sur l'information, en combinant éducation et répression, ainsi que des tests périodiques de vue - des mesures étonnamment peu contraignantes, face au constat de l'insouciance de nombre d'automobilistes.

Ce gros dossier est au final une précieuse source d'information, et il faut relever la position du bpa, qui y soutient les zones 30 (routes d'intérêt local), les aménagements pour traverser les routes à fort trafic («réalisés correctement»), les contrôles de vitesse, et les campagnes de sensibilisation (notamment pour inciter à s'arrêter aux passages piétons). Toutes mesures essentielles pour la sécurité des piétons.

Christa Mutter ■

E. Walter et al., Fussverkehr, Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention, BPA/FSR, Bern 2007, 409 p (résumé en français 17 p): http://www.bfu.ch/PDFLib/972_22473.pdf

Principales causes d'accidents entre piétons et conducteurs, entraînant des blessures graves ou le décès, 2000-2004 (source: bpa 2005, traitement données bpa, traduction DvdMühl)



Graphique: les chiffres bruts nécessitent de comprendre la réalité qu'il y a derrière. Le fort taux d'«imprudence / s'élaner sur la rue», notamment, reflète la part importante d'«erreurs de comportement» d'usagers mal adaptés au trafic - enfants et personnes âgées.

Mobilité des jeunes: un mieux en Romandie

Nous parcourons chaque année en moyenne 19'000 km, soit un demi tour du monde, en moyenne 37,3 km par jour par habitant. Qu'en est-il des jeunes?

Un rapport de l'Office fédéral de la statistique (OFS) de 2007 sur le microrecensement sur les transports 2005 - *La mobilité en Suisse* - existe déjà en français, il est disponible sur le site de l'OFS.

Pour aller plus loin, l'Office fédéral des routes (OFROU) a mandaté le sociologue Daniel Sauter pour décortiquer le microrecensement de 2005 en le comparant à ceux de 1994 et 2000¹. Cette comparaison est primordiale pour comprendre l'évolution de la mobilité des jeunes de 6 à 20 ans. Son étude contient une bonne et une mauvaise nouvelle.

Des jeunes Suisses écomobiles

Commençons par la bonne nouvelle. En comparaison internationale, les jeunes Suisses de 6 à 22 ans sont écomobiles, en effet 88% des jeunes Romands et 93% des jeunes Alémaniques se déplacent de manière écomobile (marche à pied, vélo ou transports publics). Sept écoliers du primaire sur dix se rendent à l'école à pied.

La motorisation des jeunes gens a diminué et l'utilisation des transports publics est en hausse, en particulier dans les agglomérations. Pour les jeunes Romands de 6 à 20 ans, la part modale de la marche à pied est en forte augmentation passant de 42 à 52%, dépassant même les jeunes Alémaniques stables à 50%. De plus, l'accompagnement des enfants en voiture est en forte baisse en Romandie en 2005.

Vélo en perte de vitesse et mamans taxis

La mauvaise nouvelle ensuite. Bien que 84% des jeunes Suisses possèdent une bicyclette, la part modale de la pratique du vélo des jeunes a été divisée par deux en onze ans. Elle devient très faible en Romandie avec seulement 2% environ de jeunes qui se déplacent à vélo.



Baisse de l'accompagnement en voiture. Les campagnes de sensibilisation commencent à porter leurs fruits (ici à Satigny GE en 2006). Photo: APE Satigny.

Au niveau national, 21% des petits Tessinois, 12% des petits Romands (20% des 7-8 ans) et moins de 7% des petits Alémaniques sont accompagnés en voiture. L'accompagnement en voiture reste important dans les zones suburbaines, les communes riches (37.5% d'accompagnement) et les ménages romands avec deux véhicules ou plus (31%).

Conclusion

Le résultat est globalement positif, les Romands commencent à rattraper leur retard. L'auteur de l'étude relève que la forte baisse de l'accompagnement scolaire en voiture en Romandie peut vraisemblablement être imputée aux campagnes de sensibilisation, comme «A pied à l'école... à Pédibus», la campagne de l'ATE. Ce bon résultat est le signal qu'en matière de mobilité, l'indispensable évolution des mentalités en cours doit être poursuivie notamment par la sensibilisation des parents d'élèves menée dans le cadre de ces campagnes qui commencent à porter leurs fruits.

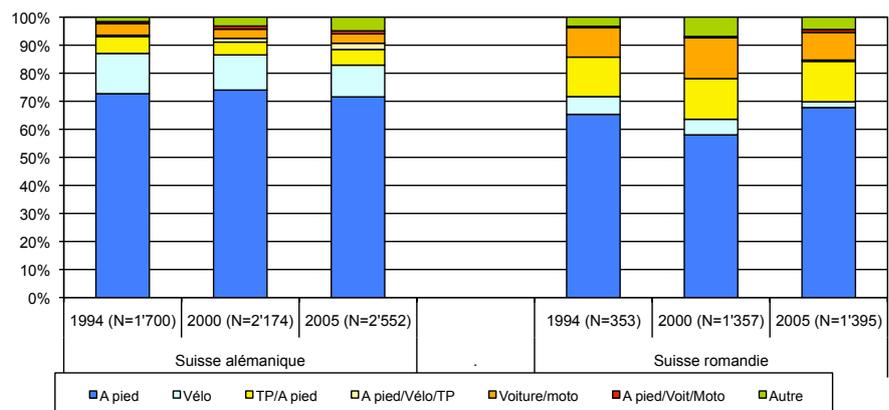
Alain Rouiller ■

D. Sauter, *Mobilität von Kindern und Jugendlichen, Fakten und Trends aus den Mikrozensen zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005*, Documentation sur la mobilité douce – no 115, OFROU, février 2008. Téléchargeable sur: www.mobilite-douce.ch > Documentation. En allemand, résumé de 6 pages en français.

1) Voir article sur la précédente étude de Daniel Sauter (analyse des déplacements des enfants et des jeunes à partir des MRT 1994 et 2000) dans le bulletin 2/2006.

Déplacements scolaires des enfants de 6 à 12 ans et répartition modale, par région linguistique (MRT 1994, 2000 et 2005)

(source: D. Sauter)



Chaussées à voie centrale banalisée

Comment améliorer la sécurité des cyclistes à peu de frais? Sur des chaussées étroites qu'il est impossible d'élargir, l'abandon de la ligne médiane et le marquage de bandes cyclables bilatérales est une solution qui a fait ses preuves dans de nombreuses localités suisses. Un CD-rom recense les résultats de plusieurs recherches sur les chaussées à voie centrale banalisée (Kernfahrbahn).

Cela fait une dizaine d'années que l'on observe des chaussées dont la ligne médiane a été effacée pour marquer des bandes cyclables de part et d'autre¹. Quand la largeur de la voie centrale est trop étroite pour le croisement de deux véhicules, ceux-ci peuvent ponctuellement empiéter sur la bande cyclable. Ce type d'aménagement est légal, et a l'avantage d'offrir un cheminement sécurisé pour les cyclistes sur des voiries qu'il serait trop coûteux voire même impossible de réaménager autrement. De nombreux cas d'études ont été analysés au moyen d'enregistrements vidéo. En découlent des recommandations techniques (voir encadré) et des conclusions, globalement positives, pour les chaussées à voie centrale banalisée.

Avant-après, des effets marquants

- 2/3 des cyclistes interrogés se sentent plus en sécurité qu'avant.
- La vitesse du trafic ne baisse que très peu, cependant, les voitures dépassent les vélos plus lentement qu'avant.
- La part de vélos utilisant illégalement les trottoirs diminue nettement.
- Les voitures empiètent fréquemment sur les bandes cyclables, en particulier lors des croisements, mais les dépassements de cyclistes s'effectuent correctement.

Une solution utile, mais qui ne doit pas devenir la norme

La suppression de la ligne médiane a l'avantage de rendre les rues plus accueillantes pour les déplacements non motorisés. Pour les cyclistes, l'aménagement de bandes cyclables bilatérales en renforce encore l'attrait. Cependant, si les chaussées étroites à voie centrale banalisée venaient à se généraliser dans les localités, on pourrait craindre que les aména-



Quai du Sujet à Genève. Bandes cyclables 1.20m et voie centrale de 4.50m. Photo: J. Barbey, 2008.

gements cyclables soient moins respectés par les conducteurs. De l'avis de *Rue de l'Avenir*, il est certes acceptable que les autres véhicules empiètent ponctuellement sur la bande cyclable, mais celle-ci devrait rester autant que possible un espace sécurisant et réservé aux vélos. Il y a donc lieu d'évaluer dans quels cas un aménagement de modération du trafic plus ambitieux ne serait pas une meilleure alternative pour faciliter la progression du trafic vélo dans les rues étroites.

Julie Barbey ■

Office fédéral des routes (OFROU), *Expériences faites avec des chaussées à voie banalisée à l'intérieur des localités*, Documentation sur la mobilité douce – no 114, 2006. (CD-Rom, 30 fr. à commander à l'OFROU). Vidéos, interviews traduites en français, rapports en allemand (rapport *Metron* et exemples à Berne).

- 1) Au lieu de bandes cyclables, des zones polyvalentes sont parfois marquées. Elles permettent la circulation des vélos mais également des piétons voire d'autres véhicules légers, notamment en cas d'absence de trottoirs.
- 2) Selon les experts, les bandes cyclables d'1.20m sont trop étroites pour assurer pleinement la sécurité des cycles dépassés par des poids lourds. (NdR).

Aspects techniques

Conditions d'application:

- visibilité optimale
- largeur de chaussée totale entre 7 et 9 mètres

L'acceptabilité d'un tel aménagement dépend en grande partie de la densité du trafic:

- Pour des densités de trafic faibles (env. 5'000 véhicules/jour) et une part de poids lourds ou de bus de moins de 5%, une largeur de 7 mètres, voire même un peu moins, est acceptable, pour autant que la largeur des bandes cyclables soit d'au moins 1.20m².
- Si le trafic cycliste est élevé, les chaussées à voie centrale banalisée sont acceptables, à condition que la densité du trafic soit inférieure à 5'000 véhicules/jour.
- Pour des densités de trafic et de poids lourds élevés (20'000 véhicules/jour; 30 bus/heure; >10% poids lourds), on choisira plutôt de marquer la ligne médiane, en permettant une largeur de voie de 2.80m pour le trafic, et des bandes cyclables d'1.25m.
- En présence de stationnement, les bandes cyclables doivent avoir une largeur d'au moins 1.50m, idéalement 1.80m.

Centres de localités sans passages piétons

Les centres de localités concentrent à la fois des flux de trafic souvent importants et la présence de commerces et d'activités qui impliquent des besoins en traversées nombreux pour les piétons. Une recherche SVI a évalué plusieurs exemples de réaménagements sans marquage de passages piétons. Au bilan: une solution jugée intéressante, sous conditions.

L'étude avait pour but d'évaluer l'intérêt de renoncer au marquage de passages piétons dans ce type de contexte et à sa compatibilité avec la réglementation en vigueur. Elle a été assurée conjointement par un bureau d'ingénieur et l'Institut de psychologie appliquée de Zurich, et s'est principalement concentrée sur l'évaluation d'exemples existants.

Dix-sept cas ont été recensés en Suisse, dont sept ont été retenus: à Zurich, Buchs/SG, Weinfelden/TG, Neuenegg/BE et Köniz (trois rues). Ce sont tous des exemples de rues déjà réaménagées, avec ou sans bande polyvalente centrale, avec un volume de trafic moyen à élevé (5400 - 18'000 v/j) et des vitesses pratiquées relativement basses. Toutes sont à 50, sauf Köniz (zone 30).

L'évaluation est basée sur des mesures de vitesses, des enregistrements vidéos permettant d'observer les interactions entre usagers et un questionnaire auprès de piétons et d'automobilistes.

Jouer sur l'incertitude

L'absence de passages piétons correspond à un double objectif: permettre aux piétons de traverser plus librement - sans la contrainte des 50 m de part et d'autre - et favoriser un écoulement plus fluide du trafic (traversées de piétons plus dispersées, et non prioritaires). L'idée est aussi qu'un aménagement qui ne marque pas clairement les priorités amène les usagers à plus de communication.

Le bilan de l'évaluation est jugé globalement positif, et les auteurs concluent à l'intérêt de ce dispositif, à certaines conditions. En particulier, le système fonctionne bien avec une vitesse lente - $V_{85} \leq 35$ km/h -, favorisée par un aménagement particulier, un abaissement de la vitesse maximale autorisée constituant un plus.

Sur ce point, lors de la journée SVI (voir encadré), il a été rappelé que la loi permet, exceptionnellement, d'intégrer une route principale à une zone 30, pour les autres routes, c'est possible sans régime d'exception.

Discuter la règle des 50 m

La solution apparaît séduisante pour des piétons adultes et alertes, elle est moins adaptée pour les enfants et pour des personnes âgées ou handicapées. Ce qui explique probablement le fait qu'une part non négligeable des piétons interrogés, contrairement aux automobilistes, souhaiterait la présence de passages piétons. Il est intéressant de constater que, sur cette question, le rapport suggère - cela ne figure pas dans le résumé - de revoir à la baisse la règle des 50 m et de se réserver la possibilité de marquer quelques passages, comme pour les zones 30.

Dominique von der Mühl ■

M. Ghielmetti et al., *Fussgängerstreifenlose Ortszentren / Centres de localité sans passages piétons*, Mandat de recherche SVI 2002/001, Zurich, novembre 2006, 62 p. et annexes: www.fh-psy.ch/download/Schlussb_Studie_Fussgaenger.pdf. Résumé en français (1 p), graphiques, recommandations, documentation sur les exemples.

1) Association suisse des ingénieurs en transports.



Weinfelden (TG), Bahnhofstrasse, 9700 v/j. A partir de 6'000 v/j, les auteurs recommandent l'aménagement d'une bande polyvalente centrale et suggèrent de prévoir, comme dans les zones 30, la possibilité de marquer quelques passages piétons si nécessaire (enfants, personnes âgées). Photo: Marco Ghielmetti.

«Shared spaces»: un thème qui séduit

Le thème de la journée organisée par la SVI à Köniz le 27 mai dernier - «Nouvelle culture des transports au centre des localités - Shared Space» - a suscité un très grand intérêt. Quelque 250 personnes y ont participé. Victime de son succès, la SVI a même dû refuser de nombreuses inscriptions par manque de place.

Plusieurs documents (en français) liés à cette journée sont téléchargeables sur le site internet de la SVI: www.svi.ch > Contributions

Rues de quartier et vie communautaire

En dépit d'une mobilité et d'une individualisation croissantes, le voisinage et l'environnement résidentiel demeurent importants pour la vie communautaire dans les quartiers d'habitation urbains, notamment pour les jeunes familles et les personnes âgées. La création de zones de rencontre favorise les potentiels d'intégration. Reflets d'une recherche financée par le Fonds national.

Une recherche menée dans le cadre du récent PNR 51 «*Intégration et exclusion*» (2003-2006) s'est intéressée à l'impact de la circulation routière et de la qualité de l'environnement de différents types de rues sur les relations sociales, l'utilisation de l'espace public et le sentiment d'intégration.

Ses auteurs ont étudié cinq rues, situées dans trois quartiers de la ville de Bâle, abritant des populations aux profils différenciés (âges, catégories socio-professionnelles, types de ménages, nationalités):

- une rue à 50 km/h, avec un volume de trafic d'env. 4000 v/j (Mühlhauserstrasse);
- une rue située dans une zone 30 (Vogesenstrasse);
- trois rues en zone de rencontre (Jungstrasse, Laufenstrasse, Bärenfelderstrasse), dont deux anciennes «rues résidentielles» datant de 25 ans.

Enquêtes et observation

L'analyse des données s'est appuyée sur une enquête effectuée auprès des habitants (352), un questionnaire spécifique adressé aux enfants (49) et un travail d'observation documenté par des photos. Elle s'est attachée à évaluer trois dimensions:

- «structurelle»: appréciation de la qualité de l'environnement (tranquillité, qualité de l'espace, sentiment de sécurité) et de l'attractivité de la rue, en particulier pour les enfants et les personnes âgées;
- «discursive»: relations (nombre de connaissances dans l'environnement proche, intensité et fréquence des relations, échange de services, etc.), types de relation à la rue et pratiques de déplacement (au quotidien et pour les loisirs), implication dans l'aménagement, conflits et souhaits de changements;



Bâle, Jungstrasse (zone de rencontre). Le regroupement d'habitants favorise le développement d'une «culture de la participation» et d'un sentiment d'intégration plus fort. Dans certaines rues - comme ici - la présence des voitures reste importante, ce qui limite en partie leur utilisation comme espace de rencontre et de jeux. (Photo: Marco Hüttenmoser).

- «subjective»: niveau de satisfaction, sentiment d'intégration (avec des données sur l'ancienneté d'habitation).

Le questionnaire adressé aux enfants devait permettre d'apprécier leur degré d'autonomie (possibilité de se déplacer sans être accompagné), le temps passé à l'extérieur et les activités physiques pratiquées dans un cadre organisé (sociétés, cours).

Hypothèses confirmées

De manière générale, le potentiel d'intégration augmente proportionnellement avec l'attractivité des rues et la maîtrise du trafic motorisé (volume de trafic, vitesse de circulation, emprise du stationnement): les zones de rencontre présentent clairement un plus grand potentiel d'intégration que les zones 30, et celles-ci plus que les rues qui restent à 50.

Le constat comporte une certaine évidence, mais les auteurs en détaillent les composantes: relations sociales plus fréquentes

entre voisins, effet de coupure réduit de la rue (surtout pour les enfants), sentiment d'être plus en sécurité, utilisation accrue de l'espace public favorisant les rencontres, des enfants qui sortent non accompagnés et jouent plus longtemps dehors, utilisent tout l'espace de la rue et pratiquent plus d'exercice physique.

Les auteurs relèvent par ailleurs un point intéressant: les types de rues influencent nettement plus les potentiels d'intégration que les caractéristiques sociodémographiques.

Conclusion...

Dominique von der Mühl ■

D. Sauter, M. Hüttenmoser, *Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere, Zusammenfassung der Ergebnisse*, NFP 51, Zurich, August 2006. Téléchargement résumé 27p. en allemand (synthèse des résultats, plusieurs graphiques) et résumé 2 p. en français: www.kindundumwelt.ch > Aktuell