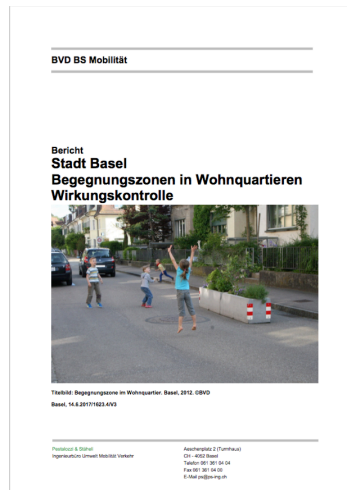




Zone de rencontre : bilan des effets depuis 2000 à Bâle



La ville de Bâle encourage activement la création de zones de rencontre. Elle en comptait 85 en 2017, la majorité ont été créées depuis 2000.

Un dépliant explique le fonctionnement d'une zone de rencontre de quartier et les jeux que l'on peut y pratiquer.

La ville a sollicité un groupe de travail, composé de collaborateurs de l'administration ainsi que d'experts externes, pour analyser l'effet de ces zones modérées, en mettant l'accent sur les zones de rencontre aménagées dans des quartiers. La traduction du résumé (méthode et résultat) est proposée ci-après afin de faire connaître ces résultats encourageants.

« Bericht, Stadt Basel Begegnungszonen in Wohnquartieren, Wirkungskontrolle »

Pestalozzi / Stäheli Ingenieurbüro Umwelt Mobilität Verkehr, 2017

Résumé de l'étude

Traduction par Mobilité piétonne Suisse, n'engage pas les auteurs de l'étude (mars 2018).

Méthode : Les résultats, rassemblés dans ce rapport de 120 pages, se basent sur une enquête en ligne auprès de tous les ménages résidant dans une zone de rencontre, sur des entretiens semi-directifs avec l'administration et des habitants de cinq zones de rencontre, sur un diagnostic procuré dans un rapport de 2015 sur les zones de rencontre, ainsi que l'analyse des données accident. Les résultats de l'enquête auprès des jeunes et des familles, menée en 2013, ont aussi été pris en compte.

Le rapport conclu aux effets positifs suivants. Aucun effet négatif significatif n'a été relevé.

- L'espace-rue est perçu comme plus agréable et plus sûr pour y séjourner.
- Il ne s'y produit pas, ou peu, d'accidents. Le nombre d'accidents diminue. Durant les 6 années avant l'analyse, il n'y a eu qu'un seul blessé grave et deux blessés légers lors d'accidents.
- Les vitesses mesurées correspondent à la limite maximum de 20km/h.
- Ces espaces se caractérisent par un respect mutuel entre usagers de la chaussée.
- Il se passent davantage d'interactions dans la rue pour des activités d'extérieur et de jeu.
- Il est plus facile pour les voisins d'interagir et de soigner leurs relations, et la rotation des habitants est plus faible que dans d'autres quartiers.
- Les enfants peuvent s'exercer (plus facilement) à se comporter correctement en présence de véhicules motorisés et de cyclistes.

- Les familles avec enfants apprécient particulièrement les possibilités offertes par les zones de rencontre.
- Les émissions de bruit et la pollution de l'air diminuent.
- Le trafic de transit est reporté sur le réseau routier de hiérarchie supérieure.
- Les zones de rencontre n'engendrent pas de coûts supplémentaires pour l'entretien ni l'exploitation.

Facteurs décisifs pour le bon fonctionnement des zones de rencontre :

- Engagement et utilisation effective de la rue par les habitants.
- Aménagement et mobilier urbain adéquat (trottoir continu lorsque c'est possible, porte d'entrée, marquage, banc et bac à fleurs).
- Aussi peu de trafic de transit que possible et faibles vitesses.
- Aménagements personnalisés des rues renforçant efficacement l'identification.
- Encouragement à l'appropriation de la rue par les habitants

Problèmes révélés par l'étude et proposition de mesures pour y remédier :

- Volume de trafic encore trop important
Mesures proposées : placer du mobilier, agencer les places de stationnement, contrôler le stationnement, réduire la pression sur le stationnement.
- Terme « zone de rencontre » (droits et devoir) insuffisamment connu
Mesures proposées : mieux faire connaître et diffuser les règles en vigueur et les possibilités d'utilisation (dépliant¹, page internet, QR Code sur place).
- Amélioration du respect mutuel entre usagers de la chaussée
Mesures proposées : campagne avec les associations d'usagers régionales. Placer des panneaux expliquant les règles de fonctionnement de la zone lors de son inauguration. Encourager les habitants à rendre les automobilistes attentifs aux nouvelles règles en vigueur.
- Potentiel d'utilisation inexploité dans plusieurs zones de rencontre
Mesures proposées : Mieux diffuser le dépliant « Usse uff' d'Stroos », mise en réseau des personnes intéressées par un échange d'expériences, présenter les possibilités d'utilisation des zones de rencontre au grand public lors de la semaine de la mobilité.
- Vitesse inadéquate dans certaines zones de rencontre
Mesures proposées : modifier l'aménagement via le mobilier et les places de stationnement, encourager l'utilisation de l'espace-rue par les habitants.
- La pression sur le stationnement dans plusieurs quartiers rend difficile la création de zones de rencontre
Mesures proposées : poursuivre l'idée de parkings de quartier
- Aménagement personnalisé possible uniquement au cas par cas
Mesures proposées : compléter le dépliant d'utilisation des zones de rencontre par des exemples d'appropriation par les usagers, faciliter la plantation de bacs avec l'appui du service des espaces verts.
- Durée trop longue entre la décision d'aménagement et la mise en œuvre de la zone
Mesures proposées : mieux informer la population sur les différentes étapes de planification, examiner le potentiel d'optimisation du processus interne à l'administration pour en réduire la durée.

Le rapport du bureau Pestalozzi & Stäheli, 2017 (en allemand)

www.mobilitaet.bs.ch/ueber-uns/erhebungen-modelle/wirkungskontrollen/begegnungszonen.html

¹ «Uuse uff' d'Stroos ! Die Baseler Fibel für (vergessenen) Strassenspiele»