

Potentiels d'intégration dans les espaces publics des quartiers d'habitation urbains

Résumé

Daniel Sauter, Marco Hüttenmoser

Thème

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 de jeunes familles, leurs enfants et les gens d'un certain âge. Il est vrai que l'utilisation de l'espace public se trouve souvent limitée par la circulation routière ce qui réduit les rencontres et les interactions dans le quartier. En Suisse, depuis 2002, la création de zones de rencontre offre la possibilité d'aménager l'espace public dans un sens de coexistence, favorisant ainsi les potentiels d'intégration.

L'étude s'intéresse à l'impact de la circulation routière et de la qualité de l'environnement de différents types de rue sur les relations sociales, l'utilisation de l'espace public et sur le sentiment d'intégration subjectif. L'analyse se conjugue en trois dimensions : une dimension structurale, discursive et subjective. Sont discutés les potentiels d'intégration, c'est-à-dire les conditions d'intégration, car il est difficile de déterminer objectivement l'intégration effective.

Méthodes d'étude

L'analyse prend en considération trois types de rue dans des quartiers constitués de différentes couches sociales de la ville de Bâle : 1) une rue limitée à 50 kilomètres-heure avec une circulation relativement dense, 2) une rue dans une zone limitée à 30 kilomètres-heure et 3) trois zones de rencontre, limitées à 20 kilomètres-heure où les piéton(ne)s ont la priorité et où les enfants ont en principe le droit de jouer. Sont prises en compte une rue résidentielle conçue d'après la nouvelle loi et deux rues résidentielles existant depuis 25 ans. Ainsi, l'effet à long terme a aussi pu être étudié. Les rues montrent toutes des structures similaires quant à l'aménagement et la population. Le niveau de loyer ne diffère guère. Le relevé des données résulte d'une enquête écrite menée auprès des habitant(e)s ainsi que de l'observation des activités dans l'espace public (documents photographiques à l'appui).

Résultats les plus importants

Une rue attractive à circulation réduite est proportionnelle aux potentiels d'intégration: Moins il y a de véhicules à moteur en circulation, moins la vitesse et la densité de places de parc sont élevées, plus les potentiels d'intégration se trouvent favorisés. Les zones de rencontre offrent clairement plus de potentiels d'intégration que la zone limitée à 30 kilomètres-heure – et celle-ci plus que la rue limitée à 50 kilomètres-heure.

Ceci s'exprime par exemple dans les contacts de voisinage : Les relations sociales entre les habitant(e)s des rues à circulation réduite – en particulier entre voisins habitant chacun un côté différent de la rue – s'avèrent nettement plus fréquentes et plus intenses que celles des habitant(e)s des autres types de rue. L'effet de séparation de la rue est moins apparent, surtout pour les enfants. En dépit des interactions plus soutenues, les personnes interrogées des zones de rencontre ne souffrent pas d'un surplus de surveillance sociale.

Les habitant(e)s des rues à circulation réduite se sentent beaucoup plus en sûreté et utilisent plus souvent l'espace public. Seulement 24% des habitant(e)s de la rue limitée à 50 kilomètres-heure disent qu'ils passent parfois un moment dans l'espace public routier. Ce pourcentage s'élève à 37% pour les habitant(e)s de la zone limitée à 30 kilomètres-heure. Dans les zones de rencontre, il monte même à 51%. Plus que toute autre groupe de population, ce sont en priorité les familles qui utilisent l'espace public de

l'environnement résidentiel. Les enfants qui sortent non accompagnés – ce qui est le plus souvent le cas dans les zones de rencontre – jouent nettement plus longtemps dehors que les enfants qui ne peuvent pas sortir seuls. En outre, les jeux des premiers s'étendent sur tout l'espace routier et procurent plus d'exercice physique.

Les habitant(e)s des zones de rencontre se sentent beaucoup mieux dans leur rue et y habitent plus longtemps. Contrairement, les personnes interrogées habitant les rues limitées à 50 kilomètres ou 30 à l'heure soutiennent nettement plus souvent que leur rue est interchangeable, qu'elles y habitent que momentanément ou même qu'elles préféreraient déménager. En outre, environ 30% des personnes interrogées qui habitent dans la rue limitée à 50 kilomètres-heure se désignent comme « plutôt moins bien » ou même « pas du tout » intégrées. Ce pourcentage ne s'élève qu'à 13% dans les zones de rencontre et à 14% dans la zone limitée à 30 kilomètres-heure. Le sentiment d'être « très bien » intégré est de loin le plus répandu dans les deux rues résidentielles qui existent depuis longtemps. Curieusement, les caractéristiques sociodémographiques influencent beaucoup moins les potentiels d'intégration que les types de rue. Rarement, l'âge, le sexe, la nationalité ou le statut social en soi ont une influence marquée sur les potentiels d'intégration. Ce sont les familles qui diffèrent le plus des autres groupes de population, surtout en ce qui concerne le nombre de contacts entre voisins et l'utilisation de l'espace public.

Recommandations

Les espaces publics facilement accessibles et des rues à circulation réduite offrent un potentiel d'intégration élevé comme le montre l'exemple des zones de rencontre dans des quartiers d'habitation urbains. Pour cette raison, leur réalisation devrait être favorisée dans toute la Suisse. En particulier, il faut tenir compte d'un aménagement de bonne qualité doté d'espaces de jeux pour les enfants ainsi que d'espaces de rencontre pour les adultes. La création de zones de rencontre permet avec relativement peu de moyens financiers d'activer les potentiels d'intégration et d'augmenter la qualité de la vie pour tous.

Contact:

Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Mühlebachstrasse 69, 8008 Zürich; daniel.sauter@urban-mobility.ch

Marco Hüttenmoser, Dokumentationsstelle „Kind und Umwelt“, Kirchbühlstrasse 6, 5630 Muri AG, info@kindundumwelt.ch

Copyright ©: Zürich et Muri AG, août 2006

Projet réalisé dans le cadre du programme national de recherche (PNR 51) « Intégration et exclusion » soutenu par l'office fédéral du sport, Macolin:



Integration und Ausschluss
Nationales Forschungsprogramm NFP 51
Intégration et exclusion
Programme national de recherche PNR 51
Social Integration and Exclusion
National research programme NRP 51



SOSPO Federal office of sports **Affidamento**
SASPO Bundesamt für Sport **Assiggnament**
OSPO Office National du sport **Assiggnament**
OSPO Ufficio federale dello sport **Affidamento**