







ANNEXE 4 : Ailleurs dans le monde, tableau comparatif

Pays	Instigateurs	Terme utilisé et signalisation	Date de mise en oeuvre	Définition et objectifs	Législation (seulement les règlements ayant le plus d'incidences sont présentés)	Résultats obtenus
Pays-Bas ¹	Communes (quartiers)	Woonerfs (cours urbaines) 	1976	<u>Définition</u> : Une cour urbaine est une partie continue de l'espace urbain où la fonction habitat prend clairement le pas sur la fonction de circulation et dans laquelle ce choix s'exprime par un aménagement particulier de l'espace. <u>Objectifs</u> : <ul style="list-style-type: none"> • Ne plus donner priorité à l'automobile. • Ne plus interdire le jeu sur la voie publique. • Ne plus autoriser le stationnement sur les trottoirs. • Abolir la vitesse maximale de 50 km/h. • Aménager l'espace en accord avec ces principes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les piétons peuvent utiliser tout l'espace à l'intérieur des cours urbaines, sur toute la largeur de la rue, et le jeu y est autorisé partout (art. 88a du règlement de la circulation et de la signalisation, ci-après RVV). • Les conducteurs de véhicules à l'intérieur des cours urbaines ne doivent jamais aller plus vite qu'au pas. Ils doivent tenir compte de la présence de piétons et d'enfants qui jouent, de mobiliers urbains non signalés et d'irrégularités dans le revêtement et le trajet (art. 88b du RVV). • Les conducteurs de véhicules motorisés à plus de deux roues ne peuvent stationner ailleurs que sur les emplacements prévus à cet effet dans la cour urbaine et signalés comme tel. Les autorités locales peuvent réglementer le stationnement des véhicules à deux roues (art.88^e du RVV). • Panneau 57c et 58c (RVV) : le panneau 57c signale l'entrée de la cour urbaine et le panneau 58c en signale la sortie. Les deux sont placés du côté droit de la voie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Accroissement de la sécurité. • Amélioration de l'utilisation de l'espace urbain autour des habitats. • Limitation de la fonction circulation. • Accentuation des autres fonctions de l'espace urbain.
France ²	Communes et Gouvernement municipal	Zones 30 	1990	<u>Définition</u> : Une zone 30 est une section ou un ensemble de sections de routes constituant, dans une commune, une sorte de circulation homogène. La vitesse y est limitée à 30 km/h et les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et font l'objet d'aménagements spécifiques. <u>Objectifs</u> : <ul style="list-style-type: none"> • Diminuer la vitesse pour une meilleure cohabitation et communication automobiles-piétons. • Rendre les rues plus sécuritaires en régularisant la circulation motorisée. • Augmenter la qualité de vie grâce à un environnement moins pollué et moins bruyant. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'article R1 du Code de la route définit et encadre les zones 30. • Le tableau B30 indique le début d'une zone 30 et le tableau B14 en indique la fin. • Les piétons n'ont pas priorité et doivent utiliser les espaces prévus à cet effet et non pas la chaussée (cf. art. R217). • Les piétons doivent s'assurer qu'ils peuvent traverser sans danger avant de s'engager sur la chaussée (cf. art. R219). • Les automobilistes sont tenus de laisser le passage aux piétons engagés dans ces conditions (cf. art. R220). 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de la sécurité pour les piétons et les cyclistes. • Augmentation de la qualité de vie dans les quartiers.

¹ Informations tirées de : *Woonerf (cour urbaine) : une autre façon d'aménager l'espace urbain et les nouvelles règles qui en découlent pour la circulation*, Royal touring club des Pays-Bas, ANWB, 1977, 32 p.

² Informations tirées du document : *Zones 30 : des quartiers à vivre*, Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, Seine-Saint-Denis, octobre 1995. Ainsi que du site internet Homes zones news : <http://www.homezoneneews.org.uk/>

Pays	Instigateurs	Terme utilisé et signalisation	Date de mise en oeuvre	Définition et objectifs	Législation (seulement les règlements ayant le plus d'incidences sont présentés)	Résultats obtenus
Grande-Bretagne ³	Collectivités locales, parfois en collaboration avec des groupes d'habitants	Home zones  Quiet lanes  	1999 : instauration d'un programme pilote	<u>Définition</u> : Rue résidentielle où l'espace est partagé entre les conducteurs de véhicules à moteur et les autres usagers, en gardant à l'esprit les besoins plus généraux des habitants ⁴ . <u>Objectifs</u> : <ul style="list-style-type: none"> • Modifier la manière dont les rues sont utilisées. • Améliorer la qualité de vie. • Transformer les rues en espaces publics pour les personnes et non seulement pour les véhicules. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aucune spécifications techniques légales pour la conception et l'aménagement des homes zones. • Des dépliants de bonnes pratiques en matière de planification et de conception des Homes zones ont été produits par le Department of Transport, ainsi qu'un <i>Guide de bonnes pratiques</i> et de participation des citoyens. • Le Transport Act de 2000 donne le pouvoir aux collectivités locales de définir des <i>use orders</i> (arrêtés d'usage) et des <i>speed orders</i> (arrêtés de vitesse). • Use orders : permettent de légitimer des usages et des activités autres que la circulation. • Speed orders : autorisent les autorités à fixer une vitesse spécifique pour la rue définie en Home zone. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le concept se rapproche plus des mesures d'atténuation de la circulation (traffic calming) que des cours urbaines. • L'installation d'éléments visuels et physiques pour interrompre la continuité visuelle des conducteurs, tels que des bacs à fleurs, des aires de jeux et des plates-bandes vertes, fut un succès. • Diminution notable de la vitesse moyenne des véhicules. • Satisfaction des résidents et des résidentes. • Amélioration de la mobilité, de la sécurité et de la qualité de vie des enfants. • Permet de lutter contre la fracture sociale et la délinquance. • Augmentation de l'image du quartier et de la valeur des maisons.
Suisse ⁵	Municipalités et habitants	Rues résidentielles; Zones 30; Zones de rencontre. 	Dès 1978, légiféré en 1996	<u>Définition</u> : Les rues résidentielles sont des rues où la vitesse est limitée et la priorité accordée aux piétons. Elles sont maintenant remplacées par les zones 30. Les zones de rencontre sont des espaces incluent dans les zones 30 où le piéton est plus en sécurité et même où les enfants sont invités à jouer dans la rue. <u>Objectifs</u> : <ul style="list-style-type: none"> • Limiter la vitesse des véhicules dans les rues résidentielles et accorder la priorité piétonne. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'Ordonnance de la signalisation routière (art.22b) accorde la priorité piétonne et la vitesse lente (souvent limitée à 20 km/h). • Le législateur impose une évaluation sur chaque zone de rencontre dans l'année suivant son instauration. • Si l'augmentation de la sécurité n'est pas jugée suffisante, il y a obligation de réaliser des mesures ou aménagements complémentaires. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dans la majorité des cas, aucun aménagement majeur de la rue n'a été fait. Seuls des mesures minimales, telles qu'une signalisation, furent appliquées. • Les enfants ne jouent pas spontanément dans la rue, mais seulement dans le cadre d'activités organisées et encadrées par des adultes.

³ Informations tirées du document : *Évolution des rues à vivre dans quelques villes européennes*, conférence «Childstreet 2005», Delft, Pays-Bas, août 2005.

⁴ Définition du UK Department for Transport, DfT, 2005.

⁵ Informations tirées du document : *Zones 30 : des quartiers à vivre*, Ibid.