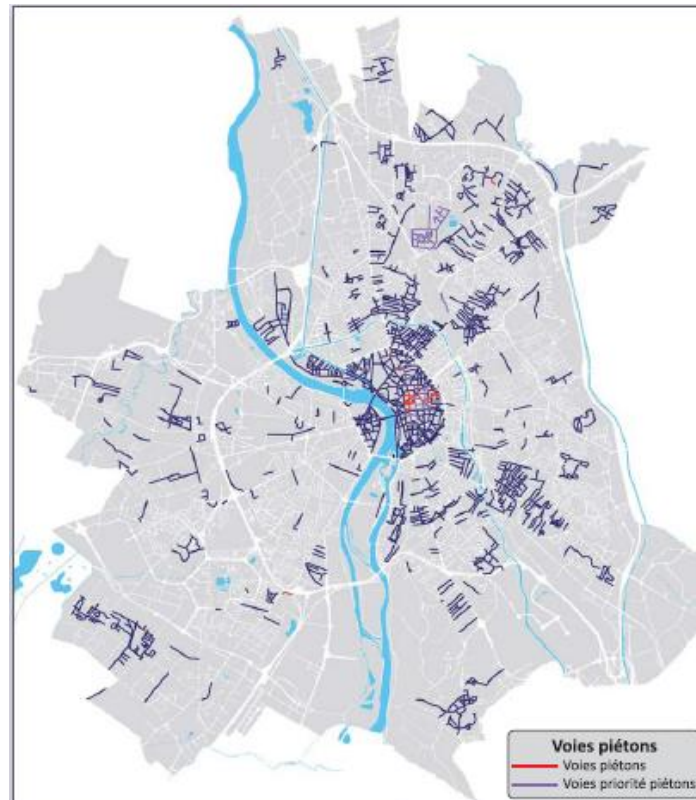


## TOULOUSE, France

Nombre d'habitants : 444'400 en 2010 (Source : <http://www.annuaire-mairie.fr/ville-toulouse.html> )

Développement des zones 30 depuis la fin des années 90. 230 km de voirie aménagée en zone 30 en 2009, contre 100 km en 2006.

### Plan de la commune avec les zones 30



Source : Plaquette d'information « Zone 30, vers un partage plus équitable de l'espace public », 2009

### Type d'aménagements

Beaucoup d'aménagements : Frange de pavés séparant l'espace totalement piéton et la voie partagée par les véhicules et les piétons, aménagements en dur aux entrées et sorties (coussins berlinois ou prolongement de trottoir, etc.). Beaucoup de rues à double-sens pour les cyclistes.



## CAMPAGNE D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION

### Forme

- Elaboration d'une plaquette d'information après une évaluation des zones 30 en 2006 intitulée « Zone 30, des zones pour mieux se déplacer et vivre en ville ».
- En 2009, élaboration d'une seconde plaquette reprenant le graphique de la première intitulée « Zone 30, vers un partage plus équitable de l'espace public », création d'un CD-Rom.



**Qu'est ce qu'une zone 30 ?**

**DEFINITION**  
 Article R.110-21, modifié par le décret du 30 juillet 2008.  
 « zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h ».

**NOUVEAUTÉS**

- Toutes les chaussées seront progressivement à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.
- Les entrées et les sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

**UN DOMAINE D'EMPLOI FLAÛGÉ POUR LES ZONES 30**

L'introduction de la zone de rencontre offre un nouveau statut et une meilleure visibilité à la zone 30. Les zones de rencontre peuvent s'appliquer à des sous-ensembles plus fortement aménagés pour le piéton à l'intérieur des zones 30.

La zone 30 version 2008 apparaît de ce fait plus clairement comme une réglementation permettant la descente tout en privilégiant la vie de quartier.

Le plupart des voies de quartiers sont vocales à être affectées en zone 30.

Cet objectif ne nécessite pas forcément des aménagements très lourds : la configuration la plus courante de la voirie – une chaussée pour l'ensemble des véhicules et des espaces latéraux pour les piétons – est donc adaptée aux zones 30 moyennant des interventions modestes mais efficaces pour modérer la vitesse.

**EXEMPLE : LE QUARTIER PÉRIOLE**

La zone 30 est mise en service le 25 avril 2002.

Aménagements proposés : couloirs bornés aux entrées et sorties, Organisation du stationnement en chicane, Plan de circulation modifié, avec le passage de 19 rues en sens unique, pour réduire le trafic de transit à l'intérieur de la zone.

**Où les aménager ?**

**Li où la vie locale est prépondérante.**  
 - Partout où les fonctions véritablement urbaines (habiter, commercer, se détendre, communiquer...) sont prépondérantes par rapport à la fonction circulation motorisée.

- En secteur résidentiel
- Dans les rues commerçantes
- Autour des établissements scolaires
- En continuité d'une liaison cyclable

**Les ZONES 30 à TOULOUSE en septembre 2009 :**

**230 km**

Kms linéaires

1995	0,5 km
2000	3,2 km
2005	88 km
2009	230 km

**Les aménagements de zone 30**

**Évaluation de l'accidentologie en zone 30**

Date d'évaluation	AVANT	SEPT
Km linéaire	109	230
Évaluation des accidents avant/après mise en œuvre de la zone 30	-39,5%	-40,2%
Avant aménagement (tués)	6	10
Après aménagement (tués)	0	0

**Évolution des accidents**

**40,2%**  
septembre 2009

Baisse très significative des accidents corporels avant et après aménagement.  
 - Aucun accident mortel n'a été recensé sur une voie aménagée en zone 30

**Conclusion et Perspectives**

À Toulouse la zone 30 est un équilibre entre la vie locale et la circulation des véhicules motorisés. En milieu urbain, les zones ont le plus souvent deux types de fonctions à remplir et deux caractéristiques : les fonctions qui concernent la vie locale et celles qui sont liées à la circulation des véhicules motorisés.

Le schéma suivant présente les équilibres entre ces deux types de fonctions pour les différents statuts de voies prioritaires.

**Perspectives : La zone de rencontre**

**Définition**  
 Article R.110-2  
 « zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y exercer et bénéficier de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 30 km/h ». Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions contraires.

Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

**Vers un partage plus équitable de l'espace public**

2<sup>ème</sup> évaluation - Décembre 2009

### Moment(s)

- Après (évaluation).

### Contenu

- Définition des zones 30.
- Etat des lieux à Toulouse.
- Aménagements possibles et possibilités (création de zones de rencontre par exemple).
- Evaluation du nombre d'accidents.

### Coût de la campagne d'information

4000 euro

### Processus

Campagne de communication auprès des élus et des usagers, politique habituelle de la ville.

**Résistances et réticences**

Réticences surtout sur le contre sens pour les vélos.

**Commentaires**

Demande des habitants pour la création de zones 30.

**INTEGRATION DE LA POPULATION**

Concertation avec les riverains menée par le maire délégué de quartier et l' élu chargé de la circulation et des transports: discussions pour connaître leurs besoins, les problèmes spécifiques des lieux, etc. Implication des associations de quartier concernant les mesures d'aménagement.

**CONTRÔLES DE VITESSES**

Pas de contrôles de vitesse particuliers effectués dans les zones 30.

**RESULTATS DES EVALUATIONS**

Évaluation régulière et systématique des zones 30. Trois indicateurs : accidents, vitesse, trafic.

**Vitesse**

Pas de résultats disponibles.

**Nombre d'accidents**

Baisse de 40,2% du nombre d'accidents corporels après la mise en œuvre des zones 30 (en 2006 et 2009). Aucun accident mortel après les aménagements. (Source : Plaquette d'information « Zone 30, vers un partage plus équitable de l'espace public », 2009).

**Satisfaction des habitants**

Pas d'évaluation.

**Communication des résultats à la population**

Au travers des plaquettes d'information.

**SITE INTERNET**

Pas d'évocation directe des zones 30 sur le site internet, mais lien sur certains cahiers de l'espace public en parlant <http://www.toulouse.fr/cadre-vie/cahiers-espace-public>



Groupe-Conseil romand  
Économobilité – Sécurité des déplacements – Urbanisme de proximité  
[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

#### **PERSONNES DE CONTACT**

François Julien, Grand Toulouse

[Francois.julien@grandtoulouse.fr](mailto:Francois.julien@grandtoulouse.fr)

Dominique Michel, Grand Toulouse

[Dominique.michel@grandtoulouse.fr](mailto:Dominique.michel@grandtoulouse.fr)

Frédéric Murard, CERTU

[Frederic.Murard@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Frederic.Murard@developpement-durable.gouv.fr)

Samuel Martin, CERTU

[Samuel.Martin@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Samuel.Martin@developpement-durable.gouv.fr)

#### **Sources**

##### **Communauté Urbaine du Grand Toulouse, direction Gestion des Infrastructures**

Organisation et conception des voies. *Cahiers de l'espace public*

[http://www.toulouse.fr/c/document\\_library/get\\_file?uuid=53cdb474-270b-45ab-b492-f1a71a0b96a0&groupId=10128](http://www.toulouse.fr/c/document_library/get_file?uuid=53cdb474-270b-45ab-b492-f1a71a0b96a0&groupId=10128)

**Certu** 2006 : *Zones 30. Des exemples à partager*. Collections du Certu 174, p.103-105.

Juillet 2010, Lucile Develey, stagiaire