

Zone de Rencontre Toulouse-centre

Analyse et avis

Deux Pieds Deux Roues

(Mai 2020)

Table des matières

1. Introduction	3
2. Analyse de 2P2R	4
2.1 Rappel: La définition d'une zone de rencontre	4
2.2 Points positifs	4
2.3 Questionnements	5
2.3.1 Contradictions réglementaires	5
2.3.2 Voies de bus et voie cyclables	5
2.3.3 Cas du Pont Neuf	5
2.3.4 Limites géographiques	6
2.3.5 Prise en compte des PMR et non-voyants	6
2.3.6 Prise en compte de la cyclabilité	6
2.4 Points de vigilance	6
2.4.1 Circulation véhicules motorisés	6
2.4.2 Circulation des bus	7
2.4.3 Stationnement véhicules motorisés	8
2.4.4 Chaussée, trottoir et mobilier urbain	9
3. Conditions de réussite et recommandations	10
3.1 Condition n°1 : Afficher les objectifs et la finalité de cette ZdR	10
3.2 Condition n°2 : Diminuer le trafic des modes motorisés individuels	10
3.3 Condition n°3 : Diminuer le stationnement de surface	10
3.4 Condition n°4 : Réaliser des aménagements provisoires	11
3.5 Condition n°5 : Diminuer le nombre de bus	11
3.6 Condition n°6 : Etablir un comité de suivi	11
3.7 Recommandation n°1 : Traiter les questions d'usages	12
3.8 Recommandation n°2: Agir au-delà de Toulouse-centre	12
3.9 Recommandation n°3 : Traiter la ceinture de boulevards	12
3.10 Recommandation n°4 : Considérer l'axe Est Ouest	12
3.11 Recommandation n°5 : Améliorer la cyclabilité	12
3.12 Recommandation n°6 : Fermer ponctuellement des rues	13
3.13 Recommandation n°7 : Transformer la place Esquirol en aire piétonne	13

1. Introduction

Suite à l'annonce le 7 mai par JL Moudenc de la mise en place imminente d'une Zone de Rencontre (ZdR), l'association 2P2R a demandé aux services techniques de Toulouse Métropole de faire une réunion sur ce sujet. Celle-ci a eu lieu le 15 mai en visio-conférence.

Les informations suivantes ont été présentées par les services techniques :

- Un arrêté municipal temporaire va être publié (signé par l'élu référent) fin mai pour officialiser de manière réglementaire cette ZdR
- Sur le terrain cela se traduira par la pose progressivement de panneaux explicatifs à destination des usagers et par du marquage au sol aux différentes entrées de la ZdR
- Cette ZdR a vocation à être pérennisée
- Progressivement et jusqu'à mi-juin, les panneaux Zone 30 seront remplacés par ceux de la ZdR
- Une communication vers les usagers va être diffusée

Les motivations principales de la mairie de Toulouse semblent être :

- Un soutien aux commerces du centre-ville (essentiellement les restaurateurs et les bars) qui seront soumis à des contraintes sanitaires telles qu'ils auront besoin de plus d'espace afin d'assurer un niveau d'activité économique équivalent à la période pré-covid. Pour cela la solution qui semblerait avoir été choisie serait de récupérer de la place sur l'espace public en utilisant une partie du domaine public, exemple : extension des terrasses, étal de marchandises. Pour créer des conditions de travail sereines des professionnels de la restauration, la mairie propose de réduire la vitesse sur la zone de l'octogone permettant ainsi un partage de l'espace plus important sur la chaussée qui jusqu'à présent était en majorité allouée aux modes motorisés.
- Dans une moindre mesure, garantir la distanciation physique en permettant aux piétons de s'éloigner si besoin, en marchant légalement sur la chaussée.
- De manière marginale sur le centre-ville : favoriser les modes actifs, ce qui permettrait de décharger les TC à court terme.

2. Analyse de 2P2R

2.1 Rappel: La définition d'une zone de rencontre

Qu'est-ce une Zone de Rencontre (ZdR) ?

Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008 a introduit la Zone de Rencontre (ZdR).

Plusieurs principes (source : fiche Cerema):

- Le principe de prudence (cf article R.412-6 du code de la route): le conducteur doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une vigilance accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables
- Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules
- La vitesse de tous les véhicules est limitée à 20 km/h Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police
- 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

Souhaitable (comme dans certains pays) : aménagement de plain-pied, pas de transit.

2.2 Points positifs

Le point positif le plus fort est le message « politique » de long terme : le centre-ville doit donner plus de place, de priorité et de confort aux piétons. Cela signifie aussi pour nous un centre avec moins de modes motorisés et dans une moindre mesure un centre-ville plus favorable aux déplacements à vélo.

Cette décision de ZdR est selon nous un acte qui devrait bénéficier de manière effective à la mobilité piétonne avant tout. C'est elle qu'il faudra tendre à prioriser même plus que la mobilité cyclable.

Notre objectif à travers ce document est de présenter les ingrédients que nous estimons primordiaux et indispensables à mettre en place pour une ZdR réussie et de qualité.

Nous considérons que si les modalités de mise en place pour une Zone de Rencontre sont effectivement déclinées par les élus et les services techniques alors cette annonce sera marquante pour la mobilité piétonne à long terme.

Le « timing » est opportun : la circulation est moindre qu'avant le confinement, du fait du télétravail ou de la baisse d'activité.

Cette mise en place de ZdR répond aussi aux objectifs de court terme : distanciation physique et possibilité d'extension de terrasses.

2.3 Questionnements

Usuellement, la Zone de Rencontre est l'aboutissement d'un long travail en amont : diminution du trafic, simplification de la voirie (« rue nue »). La ZdR devient alors intuitive et naturelle pour tous les usagers.

Aujourd'hui, dans Toulouse-centre et dans le cadre de la crise du COVID-19, la ZdR est mise en place sans réel travail de préparation. Seuls des panneaux, des marquages au sol et une communication sont prévus. Les usagers risquent de ne pas comprendre cette ZdR et de se retrouver dans des situations imprévues et hasardeuses.

2.3.1 Contradictions réglementaires

Le piéton est en théorie prioritaire dans une ZdR. Mais que se passe-t-il s'il existe à proximité :

- une **passage protégé (PP)**?
- un **feu tricolore**?

En d'autres termes, la ZdR l'emporte-t-elle sur les feux ou PP?

- si oui, il va y avoir confusion
- si non, alors où s'arrête la ZdR et à quoi sert-elle ?

2.3.2 Voies de bus et voie cyclables

Par définition une zone de rencontre est une zone où les différents usagers de la voirie peuvent se rencontrer en toute sécurité sans rendre prioritaire le vélo sur le piéton ou le bus sur le vélo / le piéton. Et donc quid du marquage actuel au sol différenciant et priorisant certains modes? Par exemple quelle signification vont avoir les bandes cyclables de la rue de République vis à vis des piétons, ou par ex des voies de bus vis à vis des cyclistes et des piétons? A terme ces différenciations ne devraient-elles pas disparaître sous certaines conditions? Selon nous, oui.

2.3.3 Cas du Pont Neuf

La rue de Metz est en Zone 30 ; la ZdR débute au Pont Neuf.

Les usagers piétons et cyclistes sont nombreux sur ce pont. Il se partagent un trottoir où la séparation n'est pas évidente (pictogrammes au sol). Les piétons pourront-ils marcher sur la bande cyclable ?

- Si oui, alors les conflits piétons-cyclistes seront vraisemblablement plus nombreux
- Si non alors quel est le bénéfice de la ZdR pour le Pont Neuf?
- Les cyclistes pourraient-ils circuler sur les voies de bus?

2.3.4 Limites géographiques

Certaines places sont en limite de ZdR. Comment l'utilisateur va-t-il bien percevoir la transition de règle :

- place Rouaix (ZdR) / rue Languedoc (Z30)
- Place du Salin (ZdR) / rue du Languedoc (Z30)
- place St Cyprien / boulevards (limitation à 50 km/h)

2.3.5 Prise en compte des PMR et non-voyants

Le déploiement de cette ZdR s'accompagne de l'opération d'extensions de nombreuses terrasses de cafés et restaurants. Cette évolution rapide et peu préparée ne va-t-elle pas dégrader la qualité des déplacements des piétons quels qu'ils soient? Un suivi rigoureux des conditions de déplacements des personnes les plus fragiles est à entreprendre.

2.3.6 Prise en compte de la cyclabilité

Promouvoir les déplacements à pied grâce à la ZdR est une bonne orientation. Néanmoins, il faudra veiller aussi à maintenir et améliorer de bonnes conditions pour l'usage du vélo. Les piétons du centre sont parfois des usagers venus à vélo des faubourgs. Exemples de dispositifs : panneaux M12 de cédez le passage aux feux, stationnement vélo...

2.4 Points de vigilance

Comme déjà évoqué précédemment, la mise en place d'une ZdR demande de la préparation et une réflexion globale et que certaines conditions soient remplies (trafic de véhicules motorisés faible, vitesses élevées impossibles, traversée et circulation sur la chaussée naturelle...).

A ce jour, vu les circonstances, certaines conditions de réussite à terme de la ZdR ne sont pas présentes.

2.4.1 Circulation véhicules motorisés

Le confinement a fait chuter la circulation des véhicules motorisés. Mais celle-ci croît à nouveau et risque d'atteindre le niveau d'avant. Dès lors, **une circulation importante ne sera pas compatible avec une ZdR apaisée.**

La circulation a plusieurs sources :

- Le transit : des usagers coupent par le centre alors que leur origine/destination est hors du centre. Plusieurs axes sont concernées : l'axe Est-Ouest : rue République, pont neuf ; les quais, Couteliers, Dalbade, Valade, Ozenne, Croix Baragnon, rue St Antoine d T...
- La venue d'usagers en voiture vers les parkings souterrains ou en surface. On compte tout de même 9 parkings souterrains dans l'octogone !
- Les livreurs, les ayants droits

L'avis 2P2R : un effort significatif pour réduire le trafic de transit des véhicules motorisés est indispensable à très court terme (dès cet été).

En premier lieu, nous recommandons de dévier le flux qui emprunte le Pont Neuf vers le quai de Tounis, voire de proposer une déviation dès l'entrée de la rue de Metz à partir du Monuments aux morts. Ce trafic de transit des modes motorisés sur le Pont Neuf et la rue de la République est incompatible avec une ZdR.

Ensuite, 4 autres axes de transit devront être traités :

- le transit par la place de la Daurade (interdire la circulation place de la Daurade créant une boucle Quai Lombard - Rue des Blanchers.
- le transit par la rue Croix Baragnon, rue des Arts puis place St Georges et St Antoine du T et Place St Etienne, rue Riguepels : interdire à la circulation la place St Georges et place St Etienne (sens ouest vers est).
- Rue des teinturiers/Daurade.
- Rue Valade.

Une fois ces axes pacifiés, ils pourront être classés ZdR pour une vraie cohérence et une vraie lisibilité de cette zone.

Diminuer le transit par quelques sens interdits ne résout pas complètement le problème. D'autres itinéraires sont alors empruntés et le transit risque de se déplacer. Seul un plan de circulation global pour l'Octogone peut répondre efficacement au transit à plus long terme : l'établissement d'une Zone à Trafic Limité (dispositif en vigueur à Toulouse appelé aussi Zone à Accès Restreint). Le contrôle se ferait par bornes ou caméras.

L'avis 2P2R :

Nous recommandons d'entreprendre la réflexion pour limiter l'accès à tout l'Octogone aux seuls riverains, livreurs et ayants droits, comme elle est en vigueur dans d'autres grandes villes, notamment en Italie.

2.4.2 Circulation des bus

La présence de nombreux bus dont certains sont à soufflet (Linéo) n'est pas favorable au déplacement à pied sur la chaussée. On imagine mal un bus s'arrêter facilement pour chaque piéton qui traverse où bon lui semble. C'est même une situation dangereuse.

La réflexion doit être menée : **pourquoi subsiste-t-il autant de bus alors que Toulouse-centre est fortement maillée en station de métro ?** Pour rappel, l'octogone est desservi par les stations : Esquirol, Capitole, Carmes, Jean Jaurès, Saint-Cyprien. Et en bordure : François Verdier, Compans Caffarelli, Palais de Justice, Jeanne d'Arc: soit **9 stations de métro dans un octogone d'un kilomètre de rayon.**

Par ailleurs, il existe un projet de suppression du dépôt de bus de Dillon inscrit dans le PDU. On peut imaginer que des lignes soient reconfigurées pour effectuer leur terminus ailleurs qu'à Dillon. La correspondance avec la ligne A peut se faire ailleurs qu'à Esquirol : Saint-Cyprien, Jean Jaurès. **Nous ne souhaitons cependant pas la suppression de l'offre globale de bus.**

L'avis 2P2R :

Nous recommandons de diminuer le nombre de bus dans l'octogone sans diminuer pour autant l'offre globale de Transport en Commun. En d'autres termes : moins de bus rue de Metz/Pont Neuf, une meilleure desserte dans les faubourgs.

2.4.3 Stationnement véhicules motorisés

Le stationnement est parfois important comme dans la rue de la République. Dans ces cas, il y a des manœuvres fréquentes (marche arrière). Et cela constitue de nombreux obstacles visuels. Les usagers (en particulier les enfants ou personnes en fauteuil) sont masqués lorsqu'ils traversent la voie.

L'avis 2P2R :

Nous recommandons de diminuer la surface de stationnement VL en particulier dans les rues ayant 2 côtés accueillant du stationnement : rue Ozenne, rue de la République, par exemple voire la suppression totale du stationnement de surface rue de la République en maintenant uniquement des places de livraisons et pour les PMR.

Si l'on diminue le nombre de stationnements en surface, les habitants de l'octogone risquent de ne plus pouvoir se garer. Il serait donc opportun de donner la priorité aux riverains pour l'accès aux places de stationnement dans les parkings de l'octogone (abonnements à l'année). Le parking du Capitole pourrait même être entièrement réservé aux riverains.

L'avis 2P2R :

Nous recommandons de réserver davantage de places de stationnements aux riverains dans les parkings d'ouvrage : Victor Hugo, Carmes, Esquirol, St Georges, St Etienne, St Cyprien, A. Bernard. Réserver le Capitole entièrement aux riverains et quelques exceptions.

Nous recommandons de prévoir un espace de stationnement sécurisé gratuit pour les vélos dans chacun d'eux.

Le stationnement illicite est fortement présent dans l'octogone : véhicules dans les voies de bus, sur les bandes cyclables, scooters sur les places piétonnes... Ce stationnement nuit à la qualité des déplacements à pied en augmentant les risques et la gêne.

L'avis 2P2R :

Le déploiement de la ZdR doit être accompagné de fermeté concernant tous les stationnements illicites de véhicules motorisés et d'une offre fortement accrue de stationnement pour les vélos et dans une moindre mesure pour les deux roues motorisées.

2.4.4 Chaussée, trottoir et mobilier urbain

Pour être efficace, une ZdR doit avoir une chaussée de plain-pied et le minimum d'obstacles possible. Vu la rapidité de mise en œuvre de la ZdR, les services n'ont matériellement pas le temps d'effectuer tous les travaux de voirie qui auront un coût financier non négligeable

L'avis 2P2R :

Nous recommandons de prévoir à terme un réaménagement de la voirie de manière classique pour une ZdR.

3. Conditions de réussite et recommandations

A terme, la Zone de Rencontre sera comprise, respectée et réussie si plusieurs conditions sont remplies et plusieurs actions sont entreprises. Nous souhaitons que la ZdR donne satisfaction aux usagers, conformément à l'objet de notre association (promotion des modes actifs). Néanmoins, nous considérons les conditions suivantes comme absolument nécessaires.

3.1 Condition n°1 : Afficher les objectifs et la finalité de cette ZdR

Exprimer une volonté réelle, une détermination à réussir cette ZdR, précurseuse d'un dispositif pérenne.

Calendrier : Juin 2020

3.2 Condition n°2 : Diminuer le trafic des modes motorisés individuels

C'est la condition sine qua non pour qu'une ZdR fonctionne de manière optimale. Si cette condition n'est pas respectée, alors cette annonce sera une annonce de plus parmi tant d'autres non suivie d'effet.

En particulier le trafic de transit.

Calendrier : Mai-Décembre 2020

Etablissement d'une Zone à Trafic Limité

Calendrier : avant fin 2021

3.3 Condition n°3 : Diminuer le stationnement de surface

Exemples : rue République, rue Ozanne

Calendrier : été 2020

Réserver aux riverains l'usage des parkings Capitole Esquirol Carmes et créer des stationnements vélo (hors Capitole déjà équipé).

Calendrier : à commencer en 2020 (Terme : 2021).

Bannir le stationnement illicite des 2RM, créer si besoin des places réglementaires.

3.4 Condition n°4 : Réaliser des aménagements provisoires

Réaliser des aménagements légers, provisoires (bancs, signalisation, matérialisation des zones de circulation et de stationnement);

Passer les feux en orange clignotant.

Effacer les passages piétons et prévoir des repères pour tout type de déficience.

Disparition du mobilier urbain gênant ou devenu inutile (potelets, barrières St Georges)

Les aménagements permanent/définitifs sont à expérimenter durant cette ZdR provisoire, dans le but de la pérennisation:

- Disparition des feux à terme.
- Chaussée de plain-pied à terme (ex rue Pargaminières)

Calendrier :

- aménagements provisoires: à commencer en juin 2020
- aménagements permanents: à partir de 2021 et jusqu'en 2024

3.5 Condition n°5 : Diminuer le nombre de bus

En déviant des lignes existantes.

Calendrier: à commencer en 2020

3.6 Condition n°6 : Etablir un comité de suivi

Ce comité permettrait d'être informé, de corriger, d'améliorer les dispositions prises par l'autorité, et d'envisager les modalités de pérennisation de cette ZdR expérimentale.

Ce comité comprendrait : habitants, commerçants, salariés, associations (PMR, quartier, 2P2R...).

Calendrier: Juin 2020

D'autre part, nous établissons les **recommandations** suivantes :

3.7 Recommandation n°1 : Traiter les questions d'usages

Circulation et attente des piétons (en particulier les PMR), cyclistes, usagers des TC, conducteurs de 2RM et autres véhicules motorisés, gestion des dépôts de déchets (containers poubelles), commerces, animations culturelle, ludique, artistique, sportive, etc

3.8 Recommandation n°2: Agir au-delà de Toulouse-centre

Un des objectifs de la ZdR est d'aider les commerces de l'hyper-centre. Mais quid de tous les autres?

D'autres zones commerçantes seraient à considérer : les cœurs de quartier, rue de la **Colombette**, Grande rue St **Michel**, avenue de la **Gloire**, avenue de **Fronton** (traversée de Lalande), route de **Narbonne**, avenue de **Lardenne**, rue de la **Concorde**... (liste non exhaustive).

On ne peut pas imaginer une ZdR à chaque fois ; mais le principe de transformer des places de stationnement en extension de terrasse pourrait être appliqué le temps de la crise.

3.9 Recommandation n°3 : Traiter la ceinture de boulevards

Maintenir des boulevards à 50 entre une ZdR à 20 et des quartiers en zone 30 semble peu cohérent.

Une accélération du calendrier est souhaitable pour passer les boulevards dès maintenant en zone 30 km/h.

3.10 Recommandation n°4 : Considérer l'axe Est Ouest

Cet axe majeur ne semble pas vraiment pris en compte avec la ZdR. Une requalification de la rue du pont de Guilhemery (Halle aux grains) devrait être entreprise pour affecter une voie aux bus+vélo.

La réflexion concernant la rue de Metz dans la ZdR devrait également intégrer une possible voie cyclable.

3.11 Recommandation n°5 : Améliorer la cyclabilité

Le développement de la ZdR ne doit pas laisser de côté les améliorations pour l'usage du vélo :

- Stationnement vélo à augmenter, en surface ou en parkings souterrains
- Panneaux M12 aux feux
- Panneaux indicateurs

Le déploiement de la ZdR doit se faire en synergie avec le **Schéma Directeur Cyclable**.

La voie de bus du Pont Neuf devrait être ouverte aux cyclistes.

3.12 Recommandation n°6 : Fermer ponctuellement des rues

Fermer les rues qui desservent des établissements scolaires, a minima durant les horaires d'entrées/sorties des écoles voir interdiction totale toute la journée seulement réservée aux ayants droits.

Pour aider les cafés/restaurants, il serait intéressant de fermer des rues à la circulation sur des temps courts. Exemple : vendredi et samedi soir après 20h. Les cafés/restaurants pourraient alors s'étendre sur la chaussée.

3.13 Recommandation n°7 : Transformer la place Esquirol en aire piétonne

Transformer la place Esquirol en aire piétonne: à phaser avec la suppression du trafic de transit sur l'axe rue de Metz-Rue de la République et la réorganisation des lignes de bus (cf 3.5)