

LE PLAN DE CIRCULATION : UN OUTIL POUR PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS ET LA QUALITÉ DE VIE

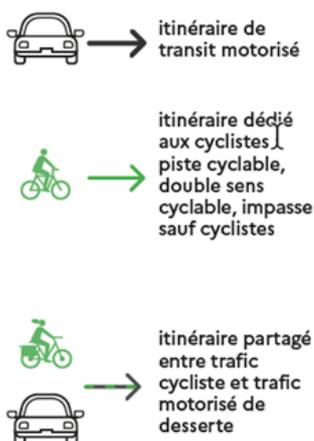
L'ATELIER IMMERSIF POUR APPREHENDER LES ARGUMENTS ET ENJEUX DE DIFFÉRENTS ACTEURS

PLAN DE CIRCULATION : QU'EST CE QUE C'EST ?

Le plan de circulation définit **l'organisation de la circulation de l'ensemble des usagers** sur un périmètre donné. C'est un outil à part entière des politiques de déplacements. Il est défini par l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation. Cela peut être, selon la voie considérée, une commune, une intercommunalité, un département, ou l'Etat. Le plan de circulation se pense en articulation avec les gestionnaires de voirie concernés, qui peuvent être des collectivités distinctes.

Quand il est conçu pour **réduire le trafic motorisé de transit et la vitesse automobile**, le plan de circulation permet de relever les défis de la pollution de l'air, de la pollution sonore, du partage équilibré de la voirie entre les modes, et de réduire les accidents.

En modifiant **le partage de l'espace public**, en accordant plus de place aux espaces verts, aux jeux pour enfants, aux lieux de vie locale, le plan de circulation est un véritable levier pour améliorer la qualité de vie des habitants et des visiteurs.

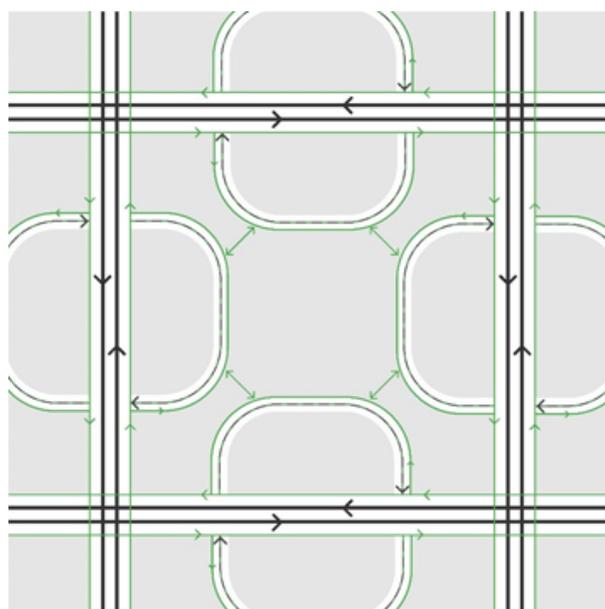


COMMENT L'ADAPTER EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ?

Le principe général d'un plan de circulation, conçu pour intégrer les modes actifs, est de :

- réserver le trafic de transit motorisé à quelques axes structurants, équipés d'aménagements cyclables séparatifs et de trottoirs suffisamment larges ;
- favoriser la vie locale sur l'essentiel du réseau constitué de rues apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes...), nécessairement à double-sens pour les cyclistes.

A l'inverse, concernant les véhicules motorisés, la mise à sens unique, à sens unique « tête-bêche » ou en impasse de nombreuses rues a pour effet de dissuader le trafic de transit. La mise en place de « filtres modaux » ou la réduction de la largeur des voies permet également d'accorder davantage d'espace aux modes actifs.



Rendre sa voirie cyclable, Cerema, 2021

DEUX OUTILS FONDAMENTAUX DU PLAN DE CIRCULATION

LE FILTRE MODAL

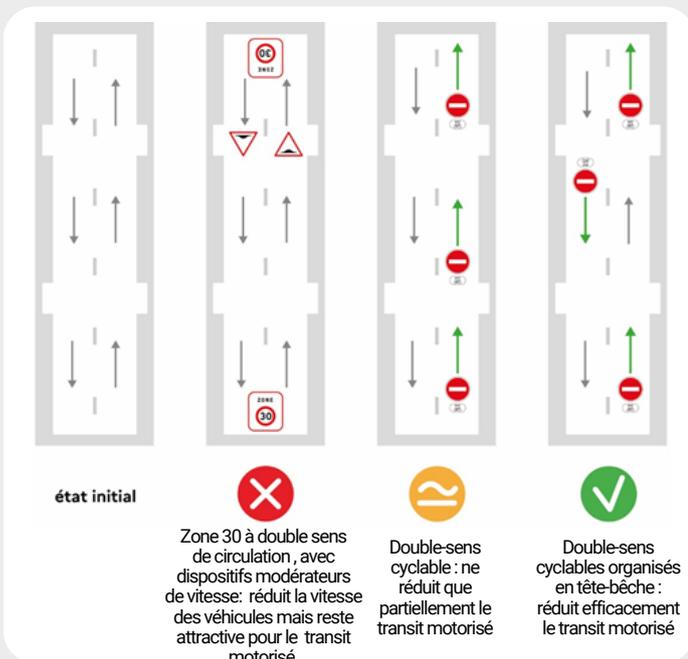


Ville de Montreuil, Seine-Saint-Denis, photo : Sébastien Marrec

Le filtre modal est un aménagement qui restreint, par de la signalisation et/ou au moyen de mobilier urbain, certains trajets des véhicules motorisés. Sa conception garantit la porosité du réseau de voirie pour les modes actifs.

Il peut prendre différentes formes : la zone de trafic limitée, l'impasse sauf cyclistes et piétons. Il peut également consister, comme ci-contre, en la reconfiguration d'un ancien carrefour rendu non franchissable par les automobilistes.

LE DOUBLE-SENS CYCLABLE



Rendre sa voirie cyclable, Cerema, 2021

Un double-sens cyclable est une rue à double sens pour les cyclistes et à sens unique pour la circulation motorisée. Avantageux pour les cyclistes, le double-sens cyclable facilite leur pénétration au cœur des villes, raccourcit les distances à parcourir et favorise la sécurité grâce à une meilleure visibilité réciproque des protagonistes.

Il est avantageux aussi pour la collectivité, car il se met rapidement en place sans travaux lourds. Si l'effet de surprise pour les conducteurs peut exister lorsque la rue à double-sens cyclable est une exception, il disparaît lorsque le double-sens devient la règle générale pour toutes les voiries sur un territoire donné.

ATELIER IMMERSIF : ELEMENTS METHODOLOGIQUES

Un atelier immersif est réalisé pour **mettre en action les participants**. Il a pour objectif de plonger les participants dans une situation concrète (un projet de plan de circulation, dans une ville fictive) en leur demandant d'adopter successivement différents rôles : élu, porteur du projet, habitants, commerçants...

A partir des contraintes repérées, **ils définissent collectivement des arguments en faveur ou en opposition au projet**. Ils repèrent ainsi un éventail large de mesures complémentaires au projet.

Les éléments découverts, lorsque l'atelier progresse, permettent à chacun **d'affiner ou d'engager ses propres projets** tant sur les aspects techniques qu'en matière de présentation, d'argumentaires et de portage du projet.

L'atelier utilise les techniques de la *pédagogie active* qui présentent deux avantages:

- Le partage des connaissances par les participants eux-mêmes. Chacun peut s'exprimer pour valoriser les bonnes pratiques, identifier les possibles écueils quelque soit son niveau de connaissance du sujet ou d'implication à un projet déjà en cours.
- Dépasser la problématique de trafic et de flux automobile pour offrir une vision plus globale d'un plan de circulation, orienter les actions et la concertation.

ZOOM SUR LA MASTER CLASS

LE PLAN DE CIRCULATION AU SERVICE DE L'APAISEMENT DES QUARTIERS

Organisée et initiée par : le Club des Villes et Territoires Cyclables, lors du 23ème congrès annuel



Réalisée par :



Lieu : Toulouse
Date : 29 septembre 2021
Durée : 2 heures



Participants : 37 personnes
(élus, techniciens, associations, universitaires, indépendants...)
Animateurs : 5 animateurs
du CEREMA et de l'ADMA

LES POINTS FORTS DE LA MASTER CLASS

2 temps de travail



1. Des éléments de compréhension d'un plan de circulation et les outils techniques associés.



2. Une mise en situation, dans laquelle les participants doivent envisager le plan de circulation selon plusieurs regards et usages.

"Le plan de circulation, cela vous évoque quoi ?"

Quelques mots introductifs : "transit" - "apaisement" - "trafic" - "risque politique".

Le plan de circulation interroge notamment sur :

- Le stationnement : faut-il réguler le stationnement en même temps ?
- La végétalisation : le gain d'espace public permet-il de végétaliser ?
- L'évaporation du trafic : le plan de circulation permet de baisser le volume de trafic qui se reporte sur d'autres modes ou tout simplement disparaît, mais comment le quantifier ?



Source, Cerema 2021

QUELQUES VERBATIM DES PARTICIPANTS

« Très bien d'inciter à se poser avec le regard d'un autre et de se mettre à la place des différentes parties »

« Très vivant et réaliste, bravo »

« Très bonne articulation entre les apports généraux et la participation collaborative »



Source, CVTC 2021

FAITS ET CHIFFRES EN FAVEUR D'UN NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION

Supprimer les carrefours à feux pour apaiser la vitesse

A mesure que le temps de vert s'écoule, et quand le feu devient orange, on constate une accélération des véhicules, et donc une augmentation de la vitesse en approche d'un carrefour à feux.

Expérimentation Dépose des feux dans le 14ème arrondissement, Cerema

Les clients des commerces locaux, s'y rendant à pied ou à vélo, sont plus nombreux qu'on ne le pense

Dans les villes moyennes, 46 % des déplacements vers les petits commerces sont réalisés à pied ou à vélo. Même en périphérie des villes moyennes, l'accès aux petits commerces est effectué à pied ou à vélo dans 39 % des cas.

Mobilité et commerces Quels enseignements des enquêtes déplacements : Fiche n° 37, Cerema, 2019

A partir d'une largeur de 3 mètres, il est possible d'ouvrir les couloirs de bus aux cyclistes

L'expérience des villes françaises et européennes montre qu'une largeur normale de voie bus (3 m à 3,50 m) est la plupart du temps suffisante si le couloir est ouvert. C'est d'autant plus vrai lorsque les vitesses des vélos et des bus sont proches (cas des zones commerçantes) ou les distances entre les stations courtes (par exemple 200 m).

Les aménagements favorisant la cohabitation entre les transports collectifs et le vélo, Cerema, 2016

Une baisse de 50 km/h à 30 km/h diminue l'accidentologie pour tous modes, en nombre et en gravité

La Métropole de Grenoble a, en 2016, généralisé la circulation à 30 km/h sur l'ensemble de son territoire. Une évaluation révèle une évolution favorable de l'accidentalité tous modes inclus, aussi bien en nombre d'accidents qu'en gravité.

Grenoble Métropole Apaisée. Evaluation du dispositif "villes et villages à 30 km/h", Cerema, 2020

Ville du Gand, Belgique

Population 260 000 hab.

2018 (effets du plan de circulation de 2017)

+ 25% de trafic vélo

+ 8% de fréquentation TC

- 29% de circulation automobile

(boulevards du centre)

- 58% de circulation automobile

(rues résidentielles du centre)

Source

Ville du Louvain, Belgique

Population 100 000 hab.

2017 (effets du plan de circulation de 2016)

+ 32% de trafic vélo

+ 12% de fréquentation TC

- 8% de circulation automobile dans le

centre

Source

Gràcia, quartier du Barcelone, Espagne

2007 (effets du « Super blocks » de 2005)

+ 30% de trafic vélo

+ 10% de circulation à pied

- 26% de circulation automobile

Source

POUR
S'INSPIRER...

Vous avez un projet, une réflexion sur le plan de circulation ?

L'ADMA, le Cerema et le Club des Villes et Territoires Cyclables peuvent animer un **Atelier Immersif** dans votre collectivité.

Contactez-nous : contactadma@mobilités-actives.fr

Fiche réalisée en collaboration avec :



Pour aller plus loin

www.mobilités-actives.fr

@ADMA_fr

Académie des Mobilités Actives