

PLAN DE CIRCULATION ET VILLE APAISÉE

L'essentiel

*Le plan de circulation est un outil pour **apaiser le trafic** et non la vitesse. Dans le projet ville apaisée, il est utilisé :*

- soit dans le cadre du passage d'un transport en commun pour permettre la mise en place de priorités à droite d'une façon cohérente sur un quartier,

- soit, souvent, en deuxième phase, quand les riverains demandent, en plus de la diminution de vitesse, la diminution du trafic. Dans ce cas, cet outil doit être utilisé en dernier recours car il est souvent source de désaccord entre les riverains concernés et a de nombreux impacts.

Un plan de circulation doit être étudié sur un périmètre très large et doit être anticipé par la réalisation d'études et d'observations préalables.

Moins controversées, des fermetures de voies temporaires peuvent être développées devant certains établissements, ne nécessitant pas forcément l'accompagnement par un plan de circulation complet.

Apaiser la ville revient d'abord à mettre en place des actions sur la vitesse. Il arrive cependant que, parfois, la limitation de vitesse et la mise en place d'aménagements adéquats ne suffisent pas à atteindre l'apaisement attendu par les riverains.

En effet, pour certains, au-delà de la limitation de vitesse, la ville apaisée équivaut à la limitation du nombre de véhicules dans leurs rues.

1 QU'EST-CE QU'UN PLAN DE CIRCULATION, DANS LA VISION DE LA VILLE APAISÉE ?

Dans une démarche d'apaisement de l'espace public, un plan de circulation correspond à :

- une recherche de neutralisation des flux de transit dans le quartier (flux qui ne font que passer, dont l'origine et la destination sont en dehors du quartier étudié)
- un rééquilibrage des flux sur l'ensemble du quartier (flux du quartier)

C'est donc un compromis qu'il faut trouver, où les gagnants gagnent beaucoup et les perdants perdent peu. C'est une règle du jeu qu'il faut mettre en avant lors de chaque rencontre.

Un plan de circulation a, presque obligatoirement, des répercussions sur le confort de l'automobiliste :

- En tant que **riverain**, il doit parfois faire des détours pour atteindre sa destination,

- En tant que **véhicule en transit**, il se retrouve sur les voies principales saturées¹.

Par contre, la création d'un plan de circulation a aussi pour impact de réduire les distances et le temps de trajets des modes actifs, tout en améliorant leur confort et leur sécurité. Quand faire un plan de circulation ?

Cette demande de limitation du trafic peut survenir à 3 temporalités dans le projet :

- 1. En amont, dans le cadre d'un itinéraire de bus qui nécessite la diminution d'un trafic sécant parasite, tout en instituant des priorités à droite.
- 2. Quelques mois après la mise en place de la zone apaisée : des rues restent en tension alors que la vitesse diminue. Ce sont souvent des rues où les trafics sont plus forts que sur le reste du secteur et/ou des rues déjà connues par le pôle (technicien de proximité, équipe de quartiers...). Voir **Fiche 6 : Choix du statut de la voie : zone apaisée ou non**
- 3. Quelques années après la mise en place de la zone apaisée : la vitesse a pu (ou non) diminuer, mais l'attente de certains riverains, en deuxième phase, est l'apaisement du trafic, ce qui correspond à la diminution du nombre de véhicule par jour.

Dans ces cas de figure, à priori, c'est le nombre de véhicules passant qui devient un problème, plus que la vitesse en elle-même.

Dans les cas 2 et 3, la réalisation d'un plan de circulation doit reposer sur de nombreuses demandes de la part des riverains et, si possible, pas que d'une seule rue.

C'est alors une réflexion sur le plan de circulation global qu'il faut envisager.

2 IMPACTS D'UN PLAN DE CIRCULATION

A noter

La réalisation d'un plan de circulation doit être envisagée en dernier recours.

Des réflexions peuvent être menées en interne, par anticipation, mais proposer aux habitants de changer le plan de circulation doit être mûrement réfléchi, s'appuyer sur une demande sociale importante et les élus doivent en comprendre tous les impacts.

Les différents impacts, survenant avec la réalisation d'un plan de circulation, sont les suivants :

- Impact « acceptabilité » :
 - pour le quartier. En effet, une nouvelle organisation des circulations n'est pas sans conséquence sur le confort des conducteurs, même riverains : ils doivent parfois faire des détours pour atteindre leurs destinations. De plus, pour maintenir une fonction du quartier, certaines rues actuellement complètement sans trafic, peuvent en connaître un peu.

¹ CEREMA : Aménager des rues apaisées

- pour le retour du trafic de transit sur les voies principales, qui seront d'autant plus bruyantes et saturées.
- Impact sur les voies principales et, potentiellement, le réseau de transports en commun,
- Impact en terme de concertation : comme il n'y a pas de solution favorable à tous, la recherche du compromis peut prendre du temps.
- Impact en terme d'aménagement pour mieux faire comprendre le projet : embellissement de rues.

D'une part, les citoyens n'ont pas souvent conscience que le plan de circulation actuel est la résultante d'un historique et d'objectifs qui peuvent être différents de ceux recherchés actuellement. On peut citer en exemple une rue mise en sens unique il y a des années pour éviter un shunt, qui n'existe plus car un établissement a déménagé. Ils sont donc particulièrement attachés à « leur » fonctionnement actuel et sont, en majorité, très réticents à tout changement qui ne leur apporte pas, **dans leur intérêt particulier**, une amélioration.

D'autre part, les rues restent un espace public, ouvertes à la circulation. Trouver des solutions pour modérer le trafic sur un ou plusieurs tronçons de rues ne doit pas aboutir à interdire totalement la circulation, à privatiser la rue que pour quelques riverains.

3 PROPOSITION DE MÉTHODOLOGIE

La méthodologie n'est pas exhaustive : trop peu de cas sont aujourd'hui identifiés pour en tirer une méthodologie applicable tout le temps et efficace partout. La méthodologie proposée est néanmoins la suivante :

- Réalisation d'un diagnostic,
- Réalisation d'une cartographie des lieux comme base de travail,
- Élaboration de plusieurs propositions de plan de circulation.

Le **diagnostic** proposé reprend les éléments méthodologiques suivants :

- Identifier l'aire d'influence du plan de circulation (= plan de circulation global) : il s'agit du secteur qui sera perturbé par le changement du plan de circulation. Cela correspond au minimum à une zone délimitée par des voies principales (comprises), mais également plus large si des itinéraires de shunt sur plusieurs secteurs sont identifiés.
- Identifier les rues problématiques, objectiver leur trafic et qualifier les usages : i.e. réaliser des comptages (VL, piétons, vélos, EDPM), mais également définir la nature des flux. Il est possible de s'inspirer de la même méthodologie que pour le diagnostic préalable de la mise en zone apaisée . Voir **Fiche 13 : Méthodologie d'évaluation des aménagements d'apaisement**

Il s'agit d'évaluer si une partie du trafic présent est un trafic parasite qui n'a pas lieu d'être sur le secteur, ou s'il s'agit d'un trafic dû à la présence d'activités sur le secteur. Dans ce dernier cas, le trafic ne pourra pas disparaître, il sera tout au plus réorienté sur une autre rue. Dans ce cas, aucun plan de circulation ne sera satisfaisant pour l'ensemble du quartier.

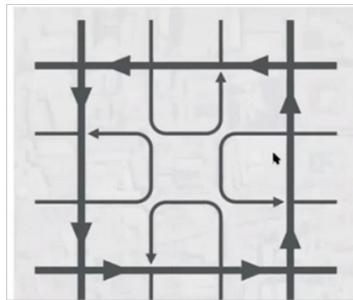
Pour qualifier les usages, une **cartographie des lieux** est nécessaire à réaliser (établissement recevant du public, des livraisons sous quel type, ...) :

- Identifier si d'autres projets existent à proximité, et s'ils peuvent avoir des impacts sur le territoire étudié,

- S'accorder avec les élus sur les invariants : ce que l'on recherche, de combien peut-on diminuer le trafic sur tel et tel axe ?
- Prévoir un budget d'aménagement conséquent en accord avec l'ampleur du périmètre impacté,
- Lors de l'invitation dans la cadre du co-construction citoyenne, il faut être transparent et indiquer que, quel que soit le plan de circulation retenu, il aura un impact sur l'ensemble du périmètre.

Cela permet d'éviter que seuls les riverains de la rue concernée se déplacent, valident un plan de circulation à leur unique avantage et que les riverains des autres rues ne régissent ensuite. Il est important de se rapprocher du dialogue citoyen pour déterminer les limites de la concertation et ne pas laisser croire que tout est possible.

- Lors des premières réunions, « acculturer » les présents : ce que l'on cherche à faire, ce que cela entraînera obligatoirement (du flux de « quartier » sur d'autres voies). Bannir dès le départ l'utilisation des interdits « sauf riverains », très difficiles à contrôler.
- En séance, arriver avec 3-4 propositions de base de plans de circulation, si possible contrastés. **Un des plans de circulation doit proposer des circulations en boucle.**



Exemple schématique de plan de circulation en boucle

Chaque **plan de circulation** doit proposer, a minima :

- Les points positifs et négatifs,
- L'évaluation sur toutes les rues du trafic que cela pourrait entraîner, avec des mises en perspective et des comparaisons parlantes : par exemple, une augmentation de 1000 veh/j à 1500 veh/j, c'est certes 50 % de trafic en plus, mais généralement sur la plage horaire de 8h à 18h (soit sur 10 heures), cela représente 50 véhicules en plus, soit moins d'un véhicule par minute. La comparaison peut également être faite avec des voies à proximité, réputées comme apaisées et qui ont ce même niveau de trafic.
- La nature du trafic de « report » sur les autres voies de périmètre : trafic de transit, trafic d'échange (les activités du secteur), trafic de riverains (soit des « voisins »),
- L'impact sur les accès du quartier pour chaque rue et une comparaison des plans de circulation entre eux.
- L'impact sur les voies principales.

Si aucun consensus n'est trouvé en réunion, il est possible de proposer des tests entre 2 ou 3 plans de circulation, pour à chaque fois environ 6 mois. Dans ce cas, ce qui doit être évalué doit être partagé avec les participants. L'évaluation doit également être anticipée via, au minimum, des comptages tous modes et un questionnaire de base aux riverains, à co-construire avec la DEP).

A noter

Les marchés, tel celui relatif aux « études de circulations » peuvent aider à bâtir les propositions et à réaliser l'observation.

4 FERMETURE TEMPORAIRE DE VOIES

Devant les écoles sur les voies secondaires, la commune peut sanctuariser l'espace public lors des heures d'entrée et de sortie. Il s'agit alors de fermetures temporaires qui, normalement, ne doivent pas nécessiter de revoir le plan de circulation global.