

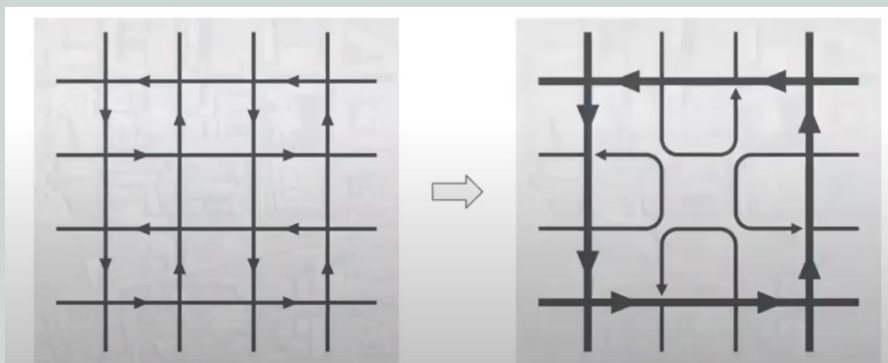
Modifier un plan de circulation

Le plan de circulation d'un quartier est essentiel pour déterminer par quelles voies les véhicules peuvent ou non passer. Commencez par analyser votre plan de circulation en consultant notre fiche sur le sujet : [lien vers la fiche "Comprendre le plan de circulation"](#). Après avoir identifié les flux de circulation à tarir, plusieurs solutions de modification existent.

1. Qu'est-ce qu'un "bon" plan de circulation ?

Si les autorités publiques s'emparent du plan de circulation en ayant pour objectif de favoriser les mobilités douces à la circulation automobile, ce dernier peut devenir un outil d'apaisement très efficace. Un plan de circulation bien conçu doit ainsi permettre de **hiérarchiser les axes**, en divisant le réseau de rues en deux types de voies :

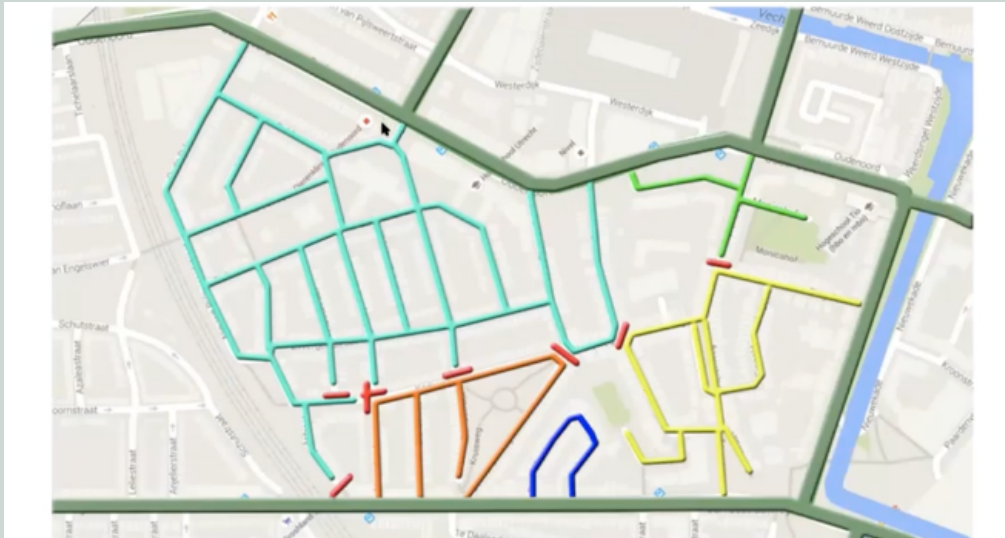
- 1- **Les axes de transit**, par où le gros de la circulation motorisée doit circuler, notamment les véhicules qui transitent dans ces rues sans s'y arrêter.
- 2- **Les rues à usage local**, où seuls les riverains et usagers dont la destination se trouve dans ces rues doivent pouvoir passer. La traversée directe de ces rues ne doit pas pouvoir être possible.



Le plan de circulation hiérarchisé : exemple des Superblocks à Barcelone (Espagne)

A gauche : un plan de circulation non hiérarchisé d'un quartier où les automobilistes peuvent passer partout.

A droite : un plan de circulation hiérarchisé où des axes ont été choisis comme passants, c'est-à-dire ouverts au trafic de transit. Les rues internes qui desservent le quartier ont été organisées de manière à ce qu'il n'y ait pas d'intérêt à y passer : les sens de circulation y décrivent des boucles, qui rendent la traversée du quartier impossible. Ainsi, seuls les riverain-es ont intérêt à s'y rendre et le trafic de transit y est éliminé.



Le plan de circulation hiérarchisé : exemple d'Utrecht (Pays-Bas)

Lignes épaisses : les axes de transit qui entourent un quartier apaisé ;

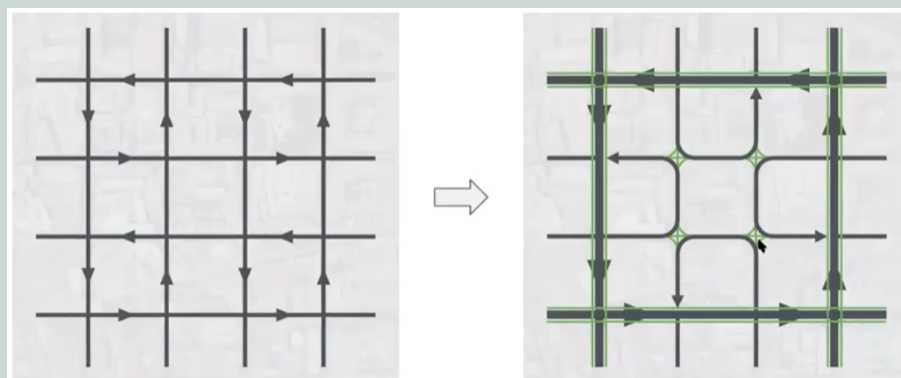
Lignes fines : les rues de desserte internes au quartier apaisé.

De même, la traversée du quartier est rendue impossible grâce à des interventions ponctuelles (inversion de sens de circulation, mise en impasses avec barrières ou potelets, création de “filtres modaux” qui permettent de ne laisser passer que les cyclistes, piétons, voire bus). Ainsi, les riverain·es peuvent accéder à leurs garages mais les gens extérieurs au quartier n'ont pas d'intérêt à venir.

2. Quel plan de circulation pour encourager l'usage des mobilités actives ?

Le plan de circulation permet non seulement de réduire la circulation motorisée mais aussi d'encourager les modes de déplacement alternatifs, en particulier le vélo. C'est pour cette raison que les associations de cyclistes sont souvent expertes en matière de plans de circulation et peuvent aider à son amélioration. Un plan de circulation adapté aux mobilités actives divise toujours le réseau viaire en deux types de rues :

- 1- Les axes de transit, **équipés de pistes cyclables**, car ce sont les voies dont les conditions pour faire du vélo sont mauvaises. Pour chaque carrefour, tous les mouvements restent possibles à vélo.
- 2- Les rues à usage local, où la traversée est impossible **sauf pour les vélos**. Le double sens cyclable systématique sert à faire en sorte que le plan de circulation contraignant ne s'applique qu'aux modes qu'on souhaite contraindre.



Représentation d'un plan de circulation hiérarchisé cyclable

La cohabitation du vélo et du trafic motorisé est impossible dès que le volume de circulation automobile est trop important, c'est pourquoi dans ces cas-là il faut des infrastructures séparées pour les différents modes. Pour cela, la voie doit être suffisamment large : une infrastructure cyclable séparée à double sens prend l'équivalent d'un peu plus d'une voie. L'axe choisi doit donc posséder au moins trois voies s'il est à double sens, deux voies si c'est un sens unique. Pour un plan de circulation interne à un quartier, la mixité vélo-autres modes est possible sans ajouter des infrastructures cyclables séparées.

⇒ Découvrez en plus sur les infrastructures cyclables en lisant ce document : [Télécharger le Guide des Aménagements Cyclables - Paris en Selle](#)

3. Par quels moyens peut-on concrètement modifier le plan de circulation ?

Approche en 2 temps :

- 1) Dans un premier temps, établir quels sont les grands axes de transit qui subsisteront après modifications, c'est-à-dire définir les axes automobiles capacitaires. Demandez à rendre ces axes plus praticables pour les piéton·nes (voir fiche "[Créer des cheminements pour les écolier·e](#)") et cyclistes et favoriser la circulation des transports en commun.
- 2) Opérer des modifications dans les rues secondaires pour concentrer le trafic automobile sur les grands axes : éliminer le trafic parasite en supprimant les itinéraires malins via la création de sens "têtes-bêches", des mises en impasses avec barrières ou potelets, la création de "filtres modaux" qui permettent de laisser passer cyclistes, piétons, voire bus,

mais pas des véhicules motorisés individuels (une rue scolaire peut jouer le rôle de filtre modal !)



*Exemples de filtre modal dans un carrefour (Berlin - Allemagne)
et dans une rue (Londres - Angleterre) / Image Wikipédia*

En parallèle, travailler sur l'aménagement des rues (voir fiche "[Créer des cheminements pour les écolier·e](#)"), leur réglementation (voir fiche "[Règlementation pour apaiser une rue](#)") et du double-sens cyclable pour encourager les mobilités douces dans ces quartiers

Quelques conseils :

- Adressez-vous aux associations cyclistes de votre quartier / ville pour voir si elles ne pourraient pas vous accompagner pour faire des propositions aux élu·es.
- A Paris, l'association **Paris en Selle** peut aider sur ce sujet.
- Utilisez l'outil développé par Paris en Selle pour vous aider à imaginer un nouveau plan de circulation autour de votre école : <https://github.com/ParisEnSelle/coplano>

4. Que faire en cas de passage de bus ?

Il est essentiel de faciliter le passage des transports en commun afin de proposer des alternatives souhaitables à la voiture en ville.

- Axes de transit : voir si possibilité de supprimer une voie pour faire une "voie bus réservée" afin d'augmenter la qualité de service des bus (vitesse et fréquence).
- Petites rues à l'intérieur d'un quartier :



- Les **tête-bêches** sont difficiles à mettre en place en cas de passage du bus. En effet, un bus a besoin d'une voie par sens de circulation. Une rue à sens unique, avec une seule voie et avec un bus, ne peut donc pas être tête-bêchée.
- En revanche, on peut créer des **sens uniques "sauf bus et vélos"**, mais la difficulté est de s'assurer de leur respect.
- Implanter des **bornes rétractables** qui s'abaissent seulement pour les bus. Cette solution est difficile à mettre en place dans les villes très denses car le mobilier y est sur-sollicité, ce qui a un impact sur sa durée de vie et sa rentabilité.
- Mettre en place un **"alternat"** : faire passer deux sens de circulation sur une seule voie avec des feux à chaque extrémité (exemple : rue de la Roquette dans le 11e à Paris). Plusieurs configurations sont possibles : tout le trafic sur une voie, ou un bus dans un sens et le trafic général dans l'autre, ou deux bus dans les deux sens. Cela fonctionne bien sur des tronçons courts mais les conditions de faisabilité ne sont pas évidentes à réunir.

5. Freins politiques et techniques

Modifier le plan de circulation est une intervention peu coûteuse techniquement (il s'agit généralement de changer des sens de circulation, d'ajouter des panneaux, feux, etc). En revanche, c'est très chronophage car il y a beaucoup de paramètres à prendre en compte : les mouvements de giration des gros véhicules, (bus, véhicules de secours, police, pompiers, livraisons, camions-bennes) les accès aux garages privés et les reports de circulation à venir.

Politiquement, ces interventions sont très sensibles car elles touchent au quotidien des riverain·es, qui voient ce qu'ils perdent mais pas les avantages gagnés. Le changement de parcours d'une ligne de bus est encore plus difficile à justifier politiquement. En particulier, deux écueils peuvent se produire : création d'itinéraires malins non voulus qui nuisent au quotidien des habitant·es ou une phase de transition pénible (comptez plusieurs mois avant d'avoir une situation stable où le quartier est plus apaisé car une partie du trafic s'est évaporée). La concertation et une communication en amont permettent de limiter ces impacts négatifs.

Sources : [Webinaire 2022 Respire / Collectif Vélo Ile-de-France - Rivo Vasta](#)

Merci à Alexandre B. de Paris en Selle pour sa relecture