

Ce document s'insère dans une série de fiches synthétiques sur les trois zones de circulation apaisée : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Ces fiches ont vocation à répondre aux interrogations que soulève la mise en œuvre de ces outils réglementaires chez les aménageurs et les gestionnaires de la voirie. La thématique «Exemples» rend compte, à partir d'expériences locales, des actions pouvant être conduites dans ce domaine et de leurs effets sur le cadre de vie.



Cete Ouest

EXEMPLES

Ploeren initie le « bourg des circulations apaisées »

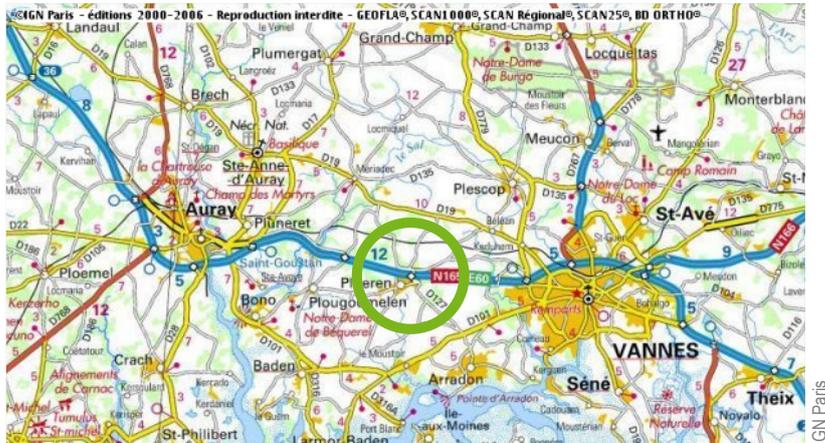
Ploeren est une commune périurbaine de 6 000 habitants située à proximité de Vannes et du golfe du Morbihan. Elle se dote en mars 2006 d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui fixe, au travers de son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), les grandes évolutions que la ville sera amenée à connaître dans les années à venir.

L'une d'entre elles concerne la mise en place d'une nouvelle organisation de l'espace public, qui doit privilégier la sécurité, la convivialité et les déplacements des piétons et des cyclistes. Pour ce faire, le PADD reprend dans ses objectifs les conclusions d'un plan de sécurité et de circulation mis au point en mars 2004. L'idée phare de ce plan était une hiérarchisation de la voirie qui préfigure les nouveaux statuts des voies, propices à l'émergence d'une nouvelle façon de se déplacer dans la ville.

Ce plan, qui fait la part belle aux zones 30 et à la zone de rencontre, connaît aujourd'hui ses premières applications concrètes.



> Le projet communal : qualité de vie, modes actifs et sécurité des déplacements



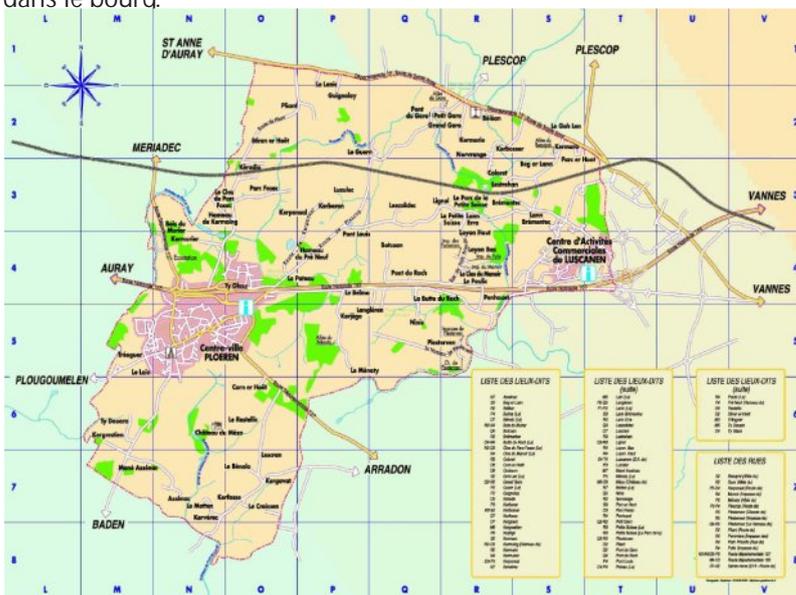
Une commune en plein développement

En quelques décennies, la commune de Ploeren a connu une urbanisation importante et un développement considérable de ses entreprises et de ses parcs d'activités. De 1 000 habitants dans les années 60, elle est passée à une population de 6000 habitants actuellement, avec une accélération marquante ces dix dernières années.

La proximité de Vannes a sans nul doute joué un rôle majeur dans l'évolution de la commune car elle a permis le développement de son activité économique tout en offrant à ses habitants la proximité d'un riche bassin d'emplois. Aujourd'hui, la commune souhaite se démarquer de la ville-centre en réaffirmant son identité, en favorisant la qualité de vie et en développant l'activité dans le bourg.



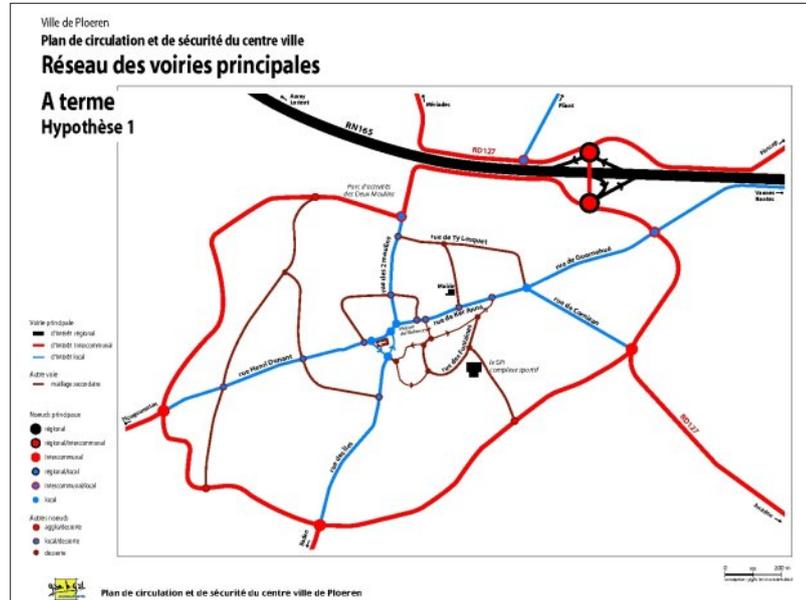
Le bourg de Ploeren se concentre autour de son église et comprend quelques commerces.



Ploeren comprend deux secteurs mêlant habitat et activités économiques : le centre-ville d'une part et le lieu-dit de Luscanen en toute proche périphérie de Vannes d'autre part. Ces secteurs sont desservis par deux échangeurs de la RN165, une 2x2 voies qui relie Nantes et Brest et traverse le territoire de Ploeren. Le bourg se situe à proximité immédiate de cette route et de l'un des échangeurs. Il est constitué essentiellement de maisons individuelles auxquelles s'ajoutent quelques petits immeubles collectifs et des équipements publics.



L'ancienne hiérarchie du réseau viaire



La nouvelle hiérarchie du réseau viaire

Le plan de circulation et de sécurité

En 2002, la municipalité lance l'élaboration d'un PLU qui doit accompagner le développement de la commune dans les deux décennies à venir. En complément de cette action, elle confie à un cabinet privé la réalisation d'un plan de circulation et de sécurité du bourg. Ce plan doit permettre de repenser la voirie afin d'atteindre les objectifs que la municipalité commence à formaliser et qui peuvent être regroupés suivant trois grands thèmes ayant tous des liens étroits entre eux :

- développer la vie locale, notamment dans le centre-ville;
- favoriser les déplacements à pied et en vélo;
- sécuriser les circulations.

La première phase de ce travail de planification est la hiérarchisation de la voirie du bourg. Le réseau existant est répertorié par niveau d'importance des voies. Une analyse des itinéraires permet d'affiner le classement.

On distingue alors les voies principales des voies secondaires, et à l'intérieur de ce classement, d'autres niveaux tels que les voies d'intérêt régional, intercommunal et local pour le réseau principal. Les nœuds, c'est-à-dire les carrefours où ont lieu les échanges, sont également classés par niveau d'importance.

Les projets de réalisation d'un contournement par le sud et de création d'une nouvelle voirie au nord du bourg ont conduit à adapter la hiérarchisation du réseau aux évolutions futures. Le contournement au sud a notamment été décidé pour délester l'axe traversant principal d'une partie de son trafic et créer une limite d'urbanisation au sud. La rue des Deux Moulins qui permettait de joindre le centre de Ploeren par le nord n'assurera plus qu'un rôle de desserte, le trafic de transit se reportant sur une voie nouvelle, l'avenue Eric Tabarly. Il en ressort un réseau principal constitué d'axes périphériques ayant un rôle majeur de transit et de voies pénétrantes qui permettent de desservir le bourg.



Un axe structurant du réseau

Les objectifs du réaménagement du bourg inscrits dans le PLU

Outre la réflexion sur la hiérarchisation, le plan met aussi en avant les distances que sont amenés à parcourir les usagers à l'intérieur du bourg. Ce dernier est entièrement contenu dans un cercle de 1 km de rayon, dont le centre se situe près de l'église. Ces distances peuvent être aisément parcourues à pied ou à vélo, ce qui milite fortement pour des aménagements en faveur du développement des modes doux.

Afin de les affirmer et de leur donner une existence juridique, ces objectifs sont inscrits dans le PADD du PLU. Ils y sont déclinés suivant trois grandes orientations :

- la dynamisation du centre-bourg
 - en délimitant le centre,
 - en centrant les équipements,
 - en diversifiant les formes urbaines;
- une voirie repensée
 - en créant une voie de contournement,
 - en hiérarchisant les voies,

- en aménageant le centre-ville pour les piétons et les vélos,
- en créant des pistes cyclables;
- une nature aux portes du bourg
 - en limitant l'extension de l'urbanisation,
 - en paysageant les lotissements périphériques,
 - en développant des continuités de cheminement entre le bourg et la nature.

Dans chacun de ces items, le PADD précise les idées que sous-tendent chacun des objectifs et les actions à mettre en oeuvre d'un point de vue général. Ainsi, l'objectif d'aménagement du centre-ville pour les piétons et les vélos se décline comme suit : « Création d'un secteur plateau : le système de circulation de la place de l'Eglise constituera à court terme un « noeud » dans la circulation du bourg. Le projet prévoit des aménagements permettant la lisibilité et la fluidité, mais aussi renforçant le caractère central et la sécurité des modes lents par des aménagements intégrant la présence des piétons et cycles (zones 30, cour urbaine...). »

Qu'est-ce que le PADD ?

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est l'une des pièces constitutives et obligatoires du dossier de Plan Local d'Urbanisme (PLU). Il expose de manière claire et concise le projet d'urbanisme de la commune. Il n'est pas directement opposable aux permis de construire ou aux opérations d'aménagement, mais le règlement et les orientations d'aménagement, si elles existent, doivent être cohérents avec lui. Les objectifs contenus dans le PADD concernent notamment l'aménagement de l'espace, les transports, les équipements.



Cete Ouest

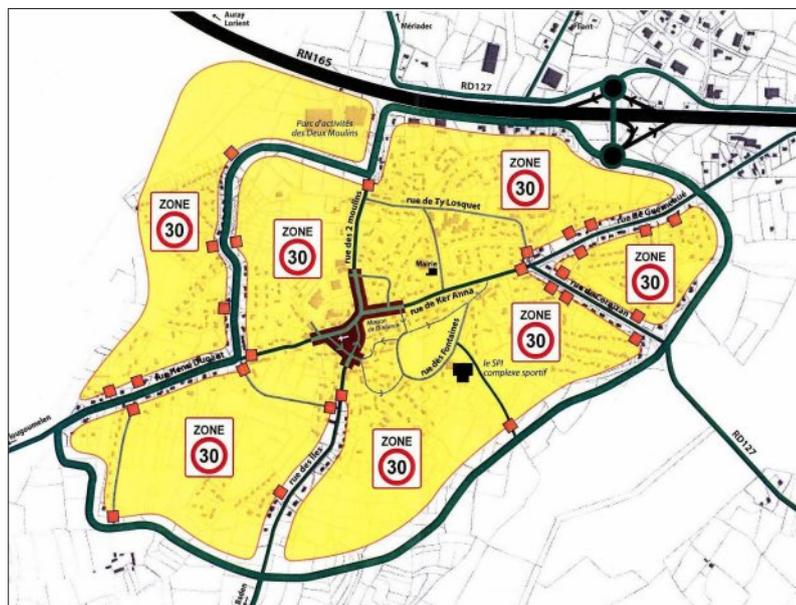
Le bourg avant la requalification des espaces publics



Cete Ouest

Le bourg après la requalification des espaces publics

> L'intégration des zones de circulation apaisée dans le projet de ville



Yan Le Gal Consultants

Le plan de circulation et de sécurité définit un réseau de voies dont le statut est adapté à ses fonctions (transit, desserte, prégnance de la vie locale) :

- blanc : limitation traditionnelle à 50 km/h,
- jaune : zones 30 (les entrées sont caractérisées par les carrés oranges),
- marron (centre) : zone de rencontre.

Une vision globale du fonctionnement du réseau

Définir les types de réglementation à appliquer aux voies nécessite de connaître dans quel environnement elles se situent, de comprendre comment l'ensemble du réseau fonctionne et d'avoir une vision à long terme des différents projets de la commune. Il ne s'agit pas de répondre à des demandes ponctuelles qui ignorent le fonctionnement du réseau en dehors de cette zone. Les choix se font suivant les types de quartier ou par itinéraire.

Ainsi, les voies qui ont des fonctions de transit et ont un impact modéré sur la vie locale conserveront une limitation classique à 50 km/h. Des aménagements cyclables spécifiques tenant compte du différentiel de vitesse entre véhicules motorisés et vélos pourront être créés le long de ces voies. Il s'agit en l'occurrence des voies de contournement du bourg de Ploeren et des premiers tronçons des voies principales pénétrantes.

Modérer les vitesses pour favoriser les modes actifs

À l'exception du centre bourg et d'une partie des voies structurantes, le plan de sécurité et de circulation prévoit de mettre en place une réglementation de zones 30 sur l'ensemble de la voirie. La prise en compte des déplacements des piétons et des cyclistes a un rôle primordial dans ce choix. En effet,

l'intégration des voies fréquemment empruntées par ces usagers dans une vaste zone 30 les conforte dans leurs pratiques existantes. Lorsque la fréquentation est moins forte, le passage en zone 30 a pour objectif de soutenir et d'encourager les modes doux, en offrant de meilleures conditions de sécurité pour les déplacements quotidiens, à pied ou à vélo. Il s'agit par là de favoriser la qualité de vie dans les espaces publics, en particulier dans les quartiers résidentiels.



Cécile Oueïst

Le plan de sécurité et de circulation prévoit de mettre en place une réglementation de « zones 30 » sur la majeure partie du réseau de voirie. Cette réglementation doit permettre de sécuriser la circulation des piétons et des cyclistes et de respecter la tranquillité des riverains. Elle encourage donc les modes doux et favorise les échanges. Les cyclistes peuvent circuler sur la chaussée sans qu'il leur soit dédié un espace spécifique.

Le cœur de bourg en zone de rencontre

Le cœur de bourg se voit quant à lui appliquer la réglementation liée à la zone de rencontre. Une cour urbaine avec limitation des vitesses était prévue à l'origine du projet. L'apparition de la zone de rencontre dans le Code de la route (décret du 30 juillet 2008) a permis d'adapter le projet à la réglementation nationale tout en conservant les objectifs initiaux : priorité aux piétons et prise en compte de l'accessibilité des handicapés sur l'ensemble de l'espace public. La zone de rencontre voit le jour en 2011 après d'importants travaux de réaménagement du centre.



Cete Ouest

Insuffisamment mis en valeur au cours des dernières décennies, le bourg est l'objet de toutes les attentions afin d'en faire un lieu d'échanges privilégié. Son aménagement en zone de rencontre permet au piéton d'y circuler librement et en toute sécurité. Les véhicules motorisés y trouvent leur place, mais jamais au détriment des autres usagers.



Yan Le Gal Consultants

Une esquisse de la « cour urbaine » qui préfigure la future zone de rencontre de Ploeren



Cete Ouest

Une rue du bourg après son réaménagement en zone de rencontre : il s'agit notamment de favoriser l'implantation et le fonctionnement d'activités à taille humaine telles que les petits commerces, les équipements publics, les bureaux.

> Un bourg rendu aux piétons

Élément de poids dans le plan de circulation et de sécurité, le centre du bourg se voit donc attribuer un rôle majeur dans l'organisation urbaine et dans l'animation de la vie locale. Des équipements publics récents, tels que l'espace culturel ou la maison de l'enfance, ont été construits volontairement dans ce secteur. Les commerces de proximité sont aussi amenés à s'y développer.

L'aménagement de la zone de rencontre répond tout naturellement à cet objectif de centralité urbaine.

Au terme d'importants travaux, l'espace public y est aujourd'hui largement dédié aux circulations piétonnes. Le périmètre de la zone de rencontre s'étend ainsi autour de l'église et à ses abords immédiats, là où la densité de commerces est la plus forte. La voirie a été repensée pour limiter les espaces dédiés à la

voiture au profit de cheminements élargis et revêtus de pavés. Une esplanade a été créée autour de l'église, participant ainsi à sa mise en valeur. Les traversées sont suggérées à certains endroits clés grâce à un traitement de chaussée également en pavés. L'ensemble de la zone est par ailleurs aménagé sur un seul plan pour faciliter le déplacement des personnes handicapées ou ayant des difficultés à se mouvoir.

Quelques potelets et barrières ont été mis en place pour empêcher le stationnement sauvage hors des emplacements prévus à cet effet. Des possibilités de stationnement ont ainsi été conservées, voire même ponctuellement renforcées à la demande des commerçants.

Enfin les abords de l'arrêt de bus ont été dégagés afin de permettre un accès aisé à ce service.

Après les travaux de réaménagement, le bourg favorise largement les circulations piétonnes.



Cete Ouest

L'aménagement circonscrit les possibilités de stationnement à quelques emplacements stratégiques, dans des proportions suffisamment raisonnables pour ne pas nuire à l'ambiance recherchée et à la praticabilité des lieux.



Cete Ouest

7

Certu

centre d'études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques

9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00

www.certu.fr



© 2011 Certu
La reproduction
totale ou partielle du
document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu

Une commune également accessible en vélo

Ploeren est situé à quelques kilomètres du golfe du Morbihan. Le territoire de la commune est donc soumis à des enjeux forts en matière de paysage et de tourisme. En complément des zones 30, il est prévu de réaliser tout un réseau de cheminements piétons et cyclistes le long des routes départementales, en collaboration avec les communes voisines d'Arradon et de Baden et avec le conseil général du Morbihan. C'est ainsi qu'une voie réservée aux piétons et aux cyclistes le long de la RD 127 doit permettre aux collégiens de Ploeren de se rendre en toute sécurité dans l'établissement scolaire de la ville d'Arradon. D'autres voies vertes sont également prévues, notamment pour rejoindre Vannes.

La question de la continuité de ces itinéraires s'est alors posée, en particulier lorsqu'il s'agit d'entrer dans les zones urbanisées de Ploeren. À l'initiative de son maire, un concept de voies vertes en ville a été développé et mis en pratique en 2007 dans les rues de Guernehué et de Ker Anna avec pour objectif de ne pas morceler la voie. Baptisée voie « Mollets » par opposition à la voie « Moteurs » qui n'est dédiée qu'aux véhicules motorisés, ce cheminement doit assurer la continuité avec les voies vertes de la campagne. Sur ces itinéraires, les modes actifs bénéficient d'une chaussée indépendante en site propre, séparée des voies existantes par une haie basse.



La mise en place de double-sens cyclables dans la zone de rencontre du bourg participe à la continuité des itinéraires cyclables.



Cete Ouest

Rue de Ker Anna, une voie de 2m50 de large a été réalisée pour accueillir piétons et cyclistes. Une signalétique locale précise cet usage, la règle voulant toutefois que ce soit le statut « voie verte » qui s'applique.

Contacts :

- Certu - Samuel Martin
- Cete Lyon - Isabelle Basset ; Catia Rennesson
- Cete Normandie-centre Jacques Couty
- Cete Méditerranée Jérôme Cassagnes
- Cete Sud-Ouest Martine Louveau
- Cete Nord-Picardie Catherine Deroo
- Cete Île-de-France Jean-François Durand
- Cete Ouest Michel l'Houtellier
- Cete Est - André Isler

Adresse électronique :
prenom.nom@developpement-durable.gouv.fr

Fiche rédigée par J. Hervé, Cete Ouest

Pour en savoir plus :

- Ville de Ploeren : www.mairie-ploeren.com
- M. Jacques Montfort - directeur général des services
- M. Serge Gloanec - directeur des services techniques

Pour aller plus loin :

- Certu - Série de fiches Zones de circulation apaisée - www.certu.fr
- Certu - Fiches techniques « Les zones de circulation particulières en milieu urbain - aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : trois outils réglementaires pour un meilleur partage de la voirie » - Novembre 2008 - www.certu.fr
- Brochure La démarche « code de la rue » en France, Octobre 2008, premiers résultats - www.certu.fr
- Site métier Voirie pour tous - www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr