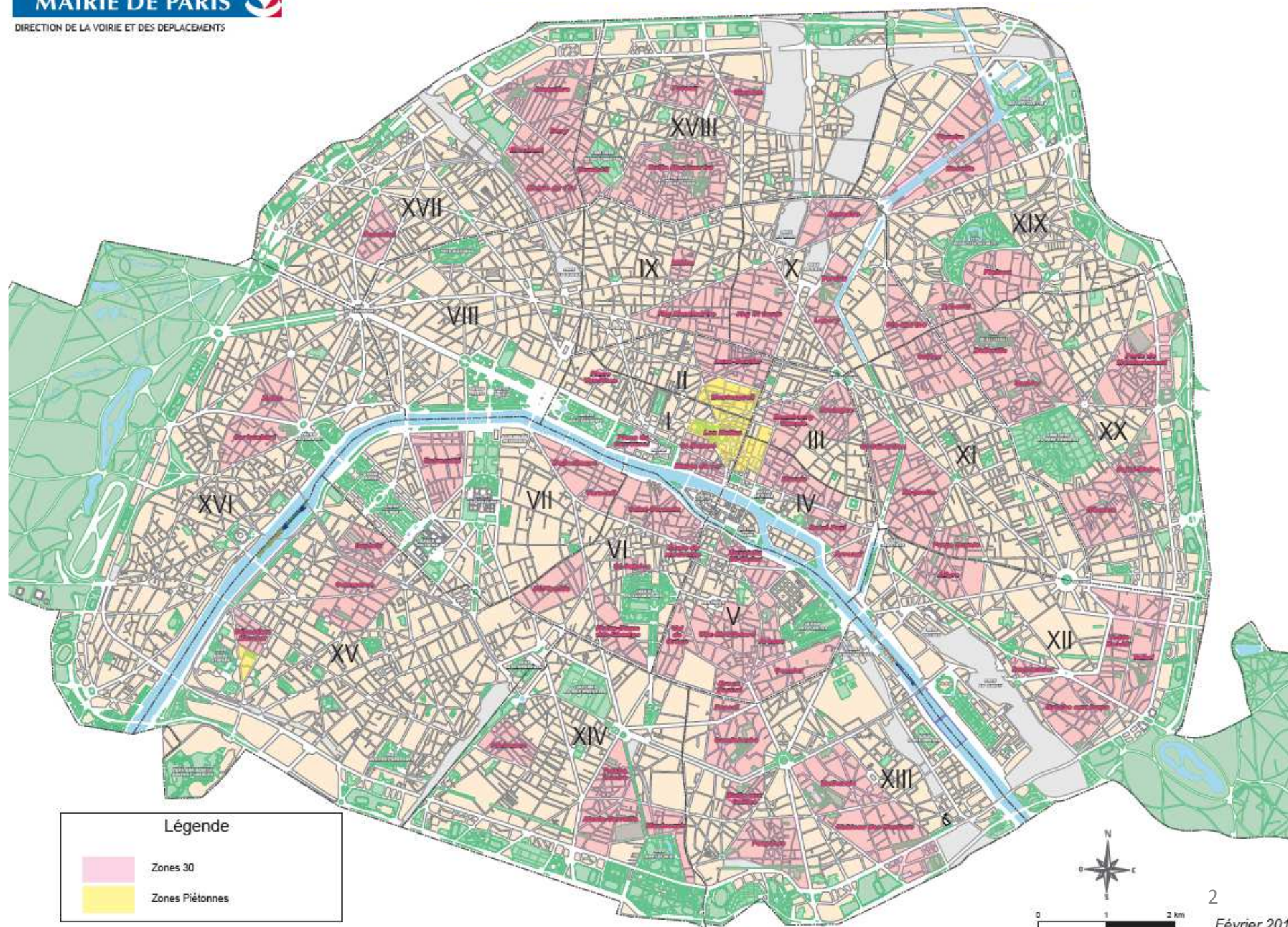




Nouveaux Passages Piétons









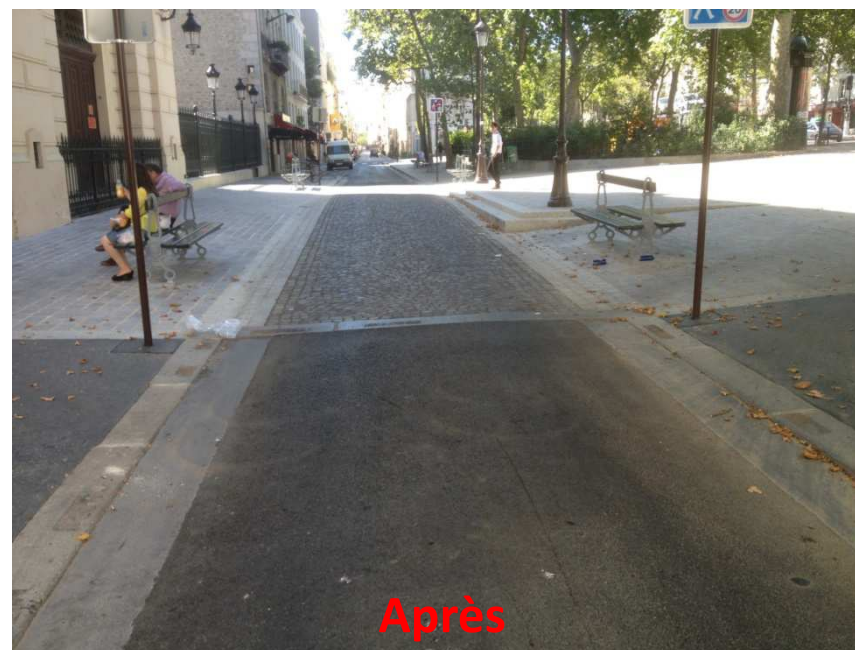
Rue Rambuteau Paris 3 et 4

270€ TTC/m²



Rue Amelot Paris 11

310 € ttc/m²



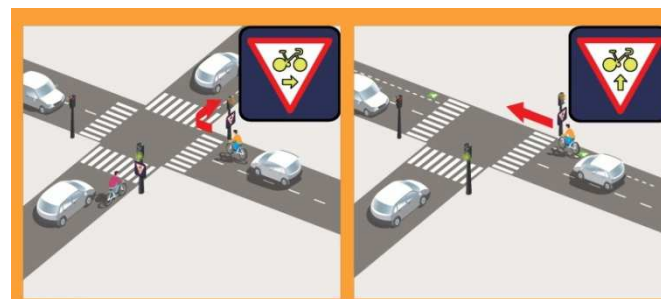
Le programme : la rue en partage



Ambition

Espace public sécurisé et apaisé
Mobilité facilitée au profit de l'ensemble des usagers
Adéquation avec les nouveaux usages de l'espace public
Développement de nouvelles mobilités

Favoriser la pratique du vélo



Zones de circulation apaisée



1) La problématique

LISIBILITE – APPROPRIATION DE L'ESPACE – EFFICACITE DE LA
SIGNALISATION - VALEUR REGLEMENTAIRE

2) Les besoins

IDENTIFICATION – LIBERTE DE CIRCULATION – RAPPEL – RASSURER

3) la réponse

TRAVERSEE SUGGEREE – SIGNATURE - RECURRENCE



UN NOUVEAU PASSAGE PIETON

UN NOUVEAU PASSAGE PIETON

UN NOUVEAU PASSAGE PIETON

UN NOUVEAU PASSAGE PIETON

UN NOUVEAU PASSAGE PIETON



Famille portées Eugène Varlin



Famille « ronds et clous » - Chabanaïs



Famille « rectangles » - J-J Rousseau



Famille « ronds et clous » - Olive



Famille « lettres » - Orillon



Famille rectangles Colonel Driant



Famille « portées » - Joubert



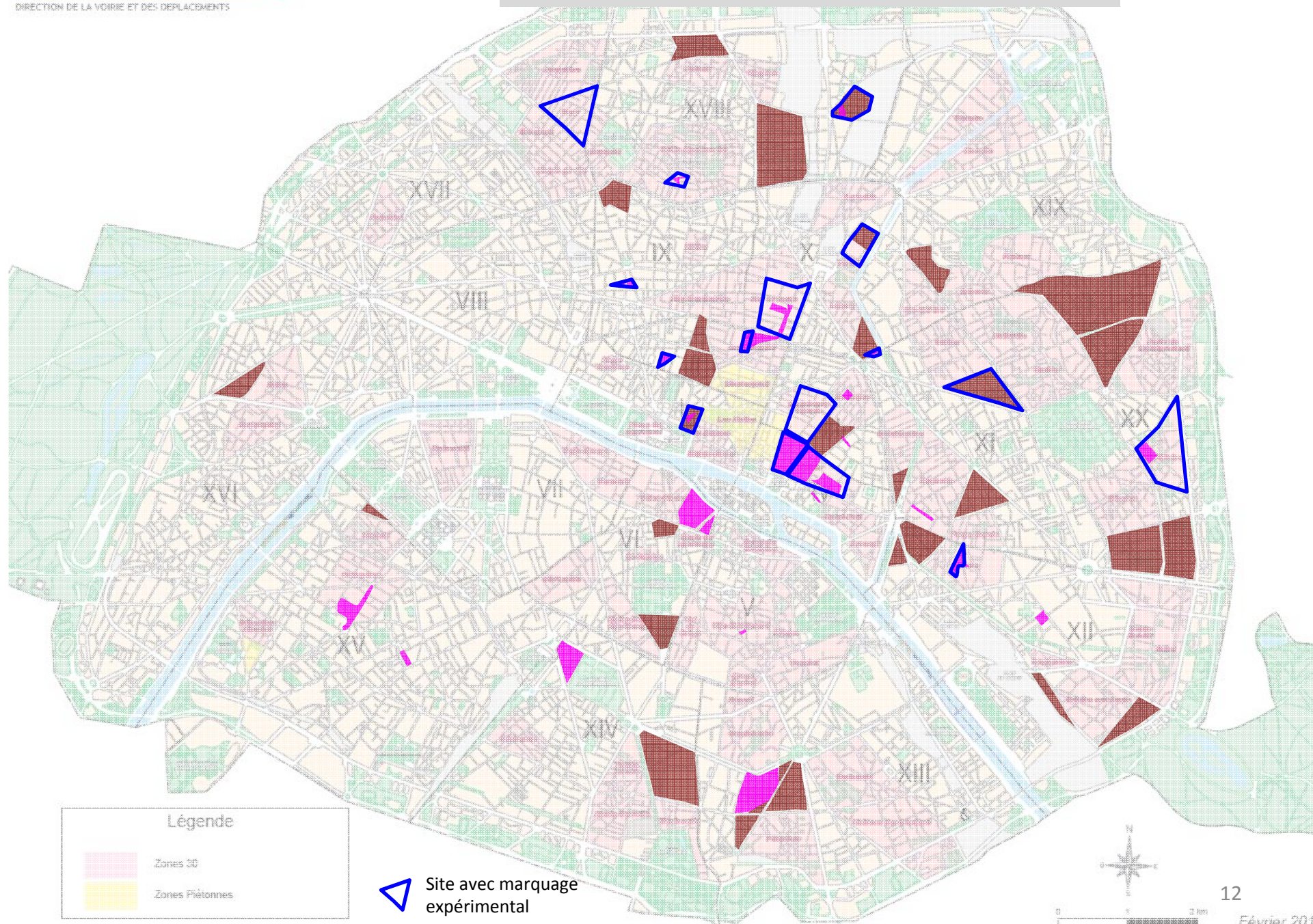
Famille « pixels » - FBG du Temple



Des nouveaux marquages



Sites expérimentaux





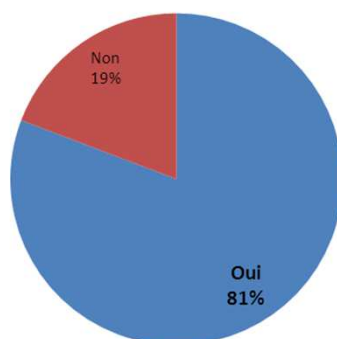
1. Vitesses avant, vitesses après
tubes sur chaussée, sur 68 sites, sur quinze jours entre le 22 mai et le 17 juin et entre le 2 septembre et le 9 octobre
2. Vidéo et audio embarqués
9 agents de la ville de Paris (DEVE, DPE, DPA, DVD) ont réalisé des parcours automobile, vélo et à pieds sur plusieurs zones de rencontre.
3. Entretiens
avec les 9 agents de la ville et avec des usagers (automobilistes, piétons, résidents, commerçants...)
4. Chronophotographie
rue Joubert, rue Chabanais, rue des Abbesses, rue du Faubourg du Temple, rue du Faubourg Saint-Denis, rue Florian, rue Orillon, et rue Jean-Jacques Rousseau de 17h à 20 h, rue Vieille du Temple de 8h à 10h, de 12h à 14h et de 18h à 20 h une photo toutes les 2 minutes.
5. Entretiens et visites in situ avec des associations
associations de cyclistes, de représentants de personnes handicapées, de piétons.



81% des répondants connaissent la dénomination « zone 30 ».

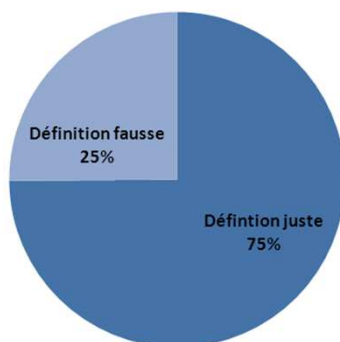
Parmi-ceux-là, 75% ont donné la bonne définition, ce qui représente 58% du total des répondants.

Savez-vous ce qu'est une zone 30?



Définition d'une zone 30

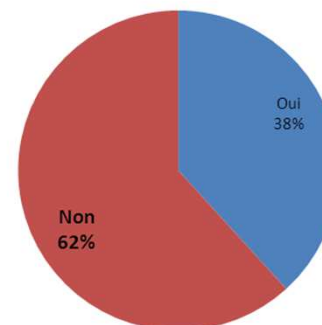
(parmi les répondants qui disent savoir ce qu'est une zone 30)



38% des répondants connaissent la dénomination « zone de rencontre ».

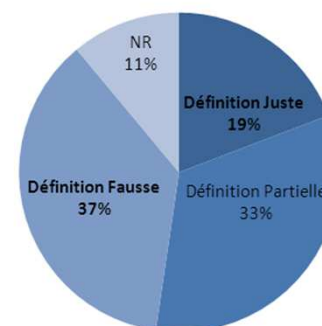
Parmi ceux-là, seuls 19% sont capables d'en donner la bonne définition, ce qui représente 7% du total des répondants.

Savez-vous ce qu'est une zone de rencontre?



Définition d'une zone de rencontre

(parmi les répondants qui disent savoir ce qu'est une zone de rencontre)



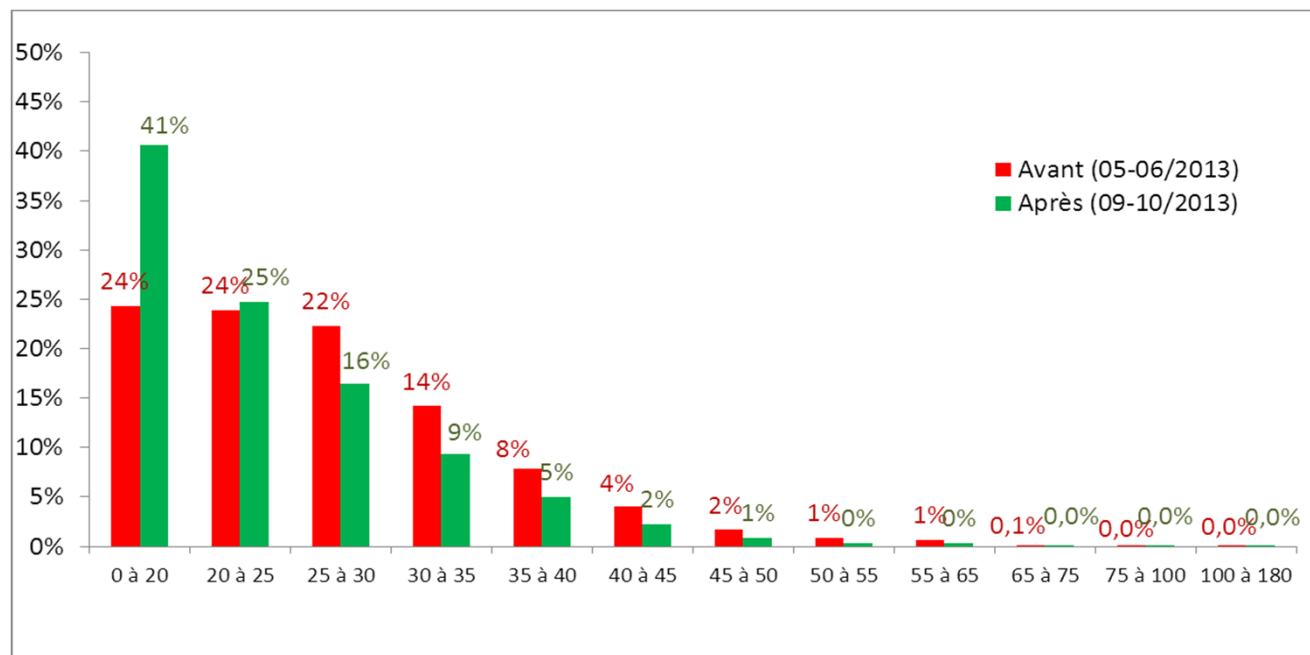
Sur les 6 sites correspondant au passage de voie normale à zone de rencontre

Baisse sensible de la vitesse

Profil conforme aux attentes

3 éléments matérialisent ce changement de statut de voirie :

les marquages expérimentaux, la signalisation verticale et les pictogrammes





Périmètre

Zone 30, en entrée, sortie
et passage piéton
intérieur

Handicapé

Bien perçu par les mal
voyants, les chiens guide,
les handicapés mentaux
légers

Technique

Adaptés au rail de guidage

Subjectif

Intuitif, voyant, marquant,
étrange



Périmètre

Zone de rencontre, en
entrée, sortie et passage
piéton intérieur

Handicapé

perçu par les mal voyants,
les chiens guide, les
handicapés mentaux
légers, mais ne canalise
pas

Technique

Adaptés au rail de
guidage, simple à réaliser

Subjectif

Intuitif, voyant, marquant,
étrange
effet de STOP, pas assez
large





Périmètre

Zone 30, en entrée, sortie
et passage piéton
intérieur

Handicapé

Bien perçu par les mal
voyants, les chiens guide,
les handicapés mentaux
légers

Technique

Adaptés au rail de
guidage, simple à réaliser

Subjectif

idée de passage piéton
non fini, trop proche du
passage piéton habituel,
le plus parlant



Périmètre

Zone de rencontre, en
entrée, sortie et passage
piéton intérieur

Handicapé

mal perçu par les mal
voyants, les chiens guide

Technique

Adaptés au rail de
guidage, peu coûteux

Subjectif

pas assez de marquage,
évoque la ligne de Cédez
le passage, effet de
couloir



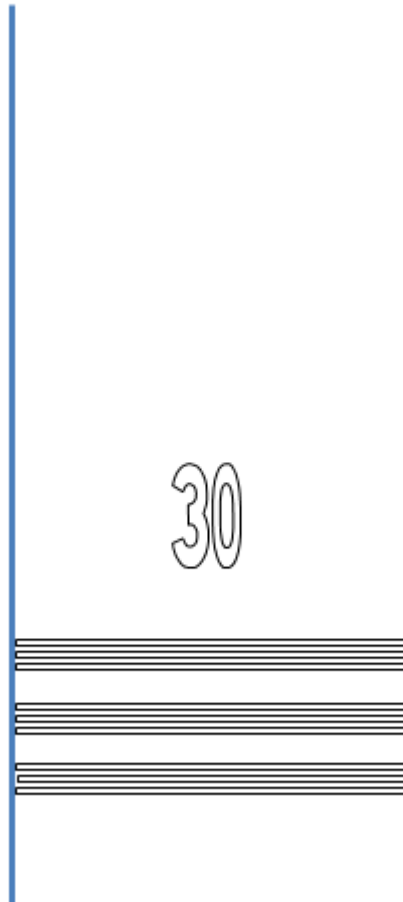
Je trouve ça très réussi !

Vive les nouveaux

marquages !!

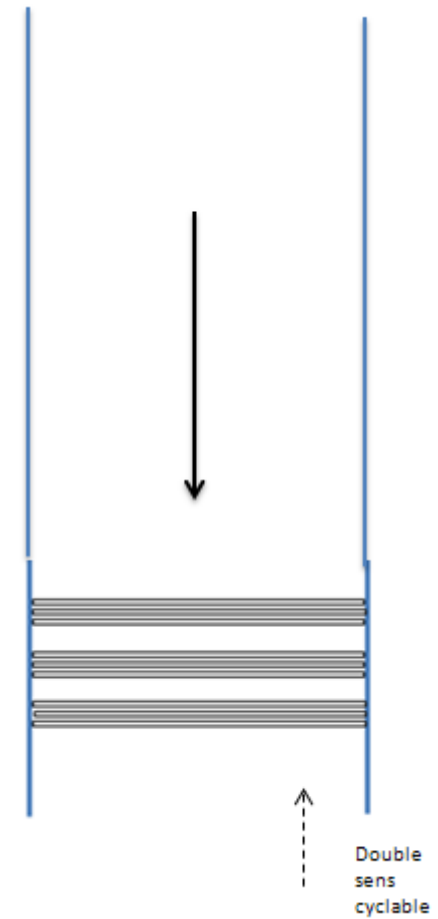
Annexe 1 : ZONE 30

Schéma d'entrée
Zone 30



Intérieur de zone: passages
piétons trois fois trois
bandes, optionnel

Schéma de sortie
zone 30 et à
l'intérieur



Annexe 2: ZONE DE RENCONTRE



Visualisation traversée piétonne à l'intérieur de la zone

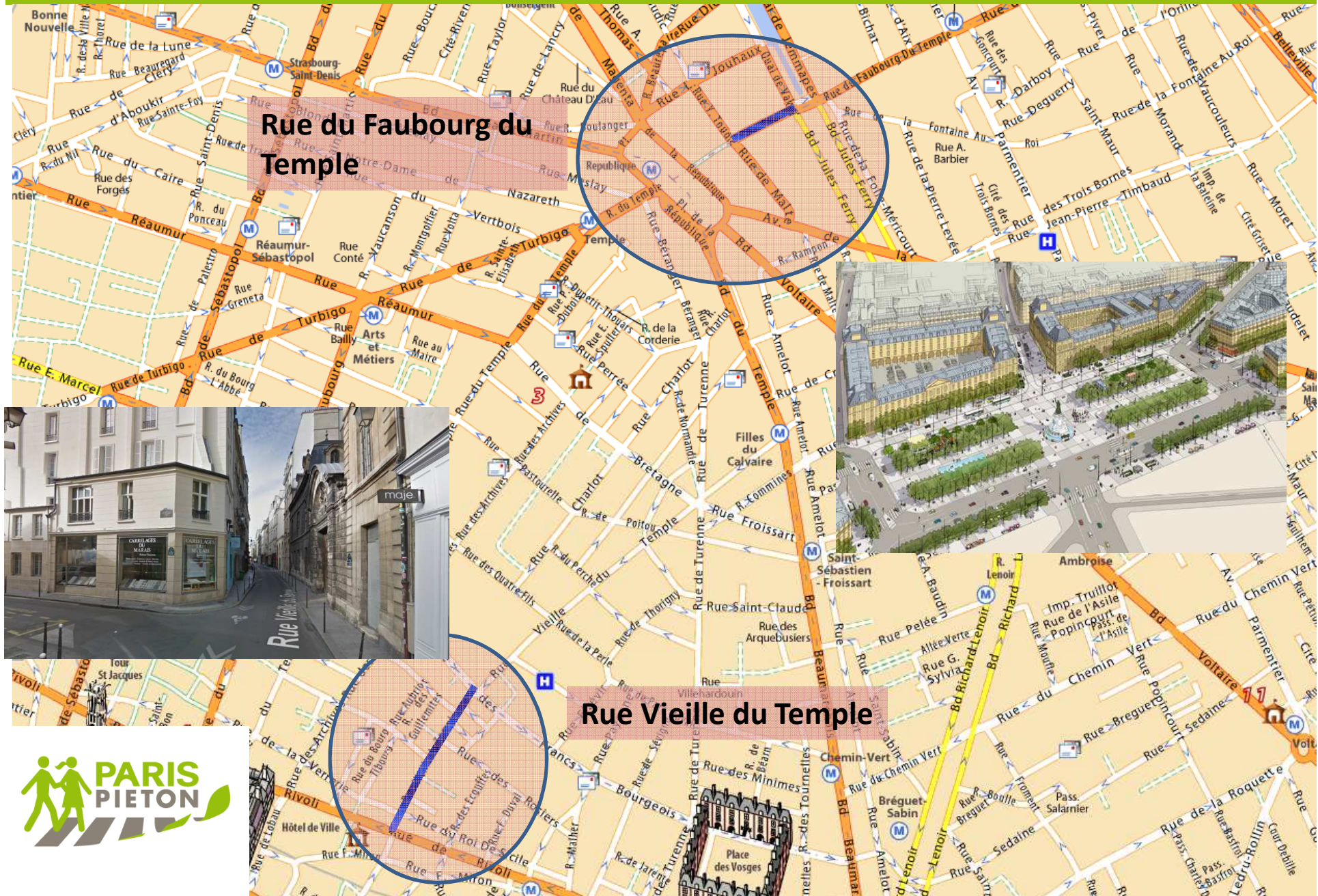
→ Guidage nécessaire pour les personnes déficientes visuellement

Portée avec 5 lignes



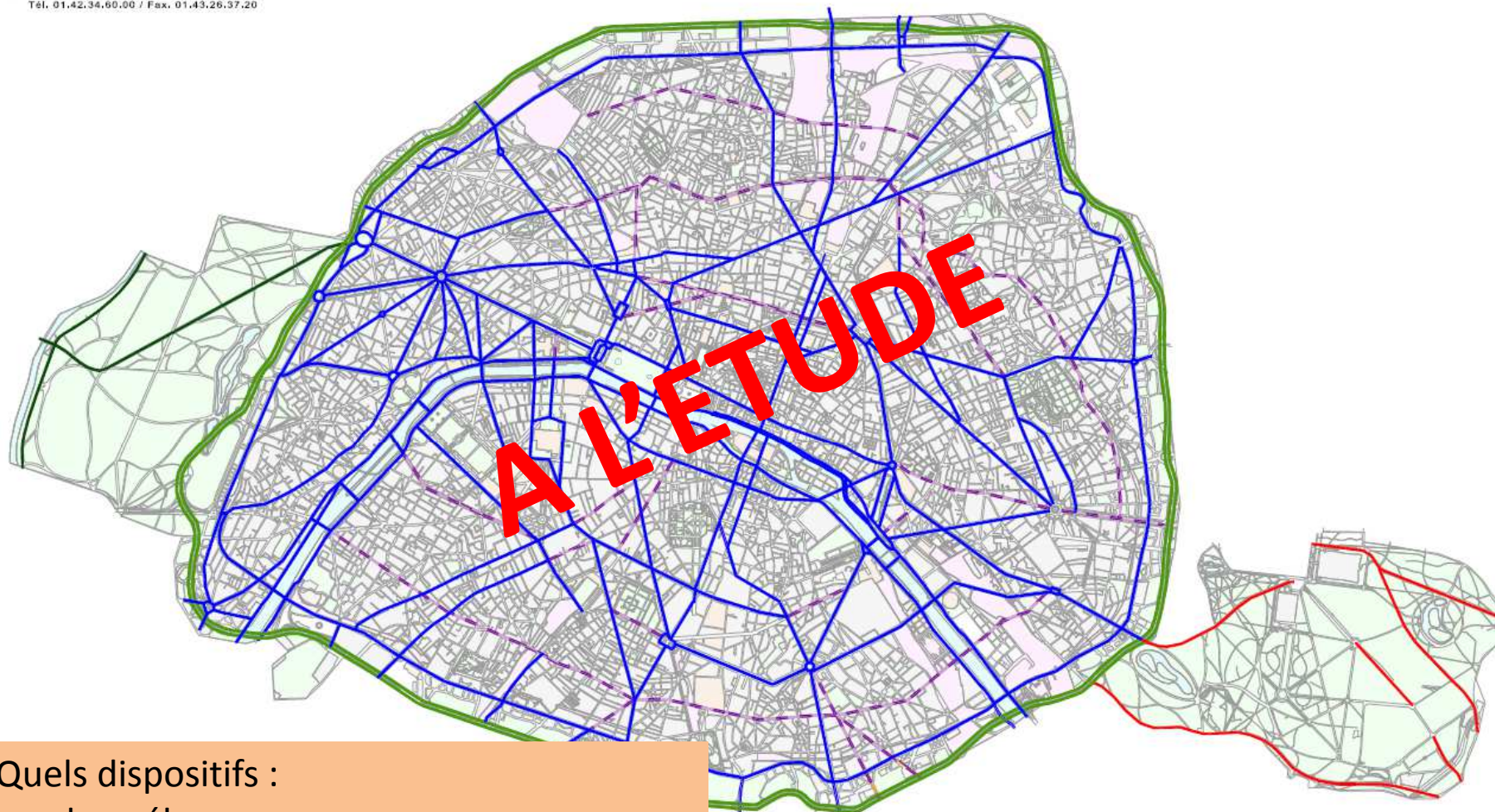
Deux cas différents

Rue du Faubourg du Temple



Rue Vieille du Temple





Quels dispositifs :

- plan vélo
- Modification du schéma de circulation
- cycles de feux à 70 s eu lieu de 90s.

PROPOSITION DE RÉSEAU A 50 km/h

N°

Créé le : 23/05/2014

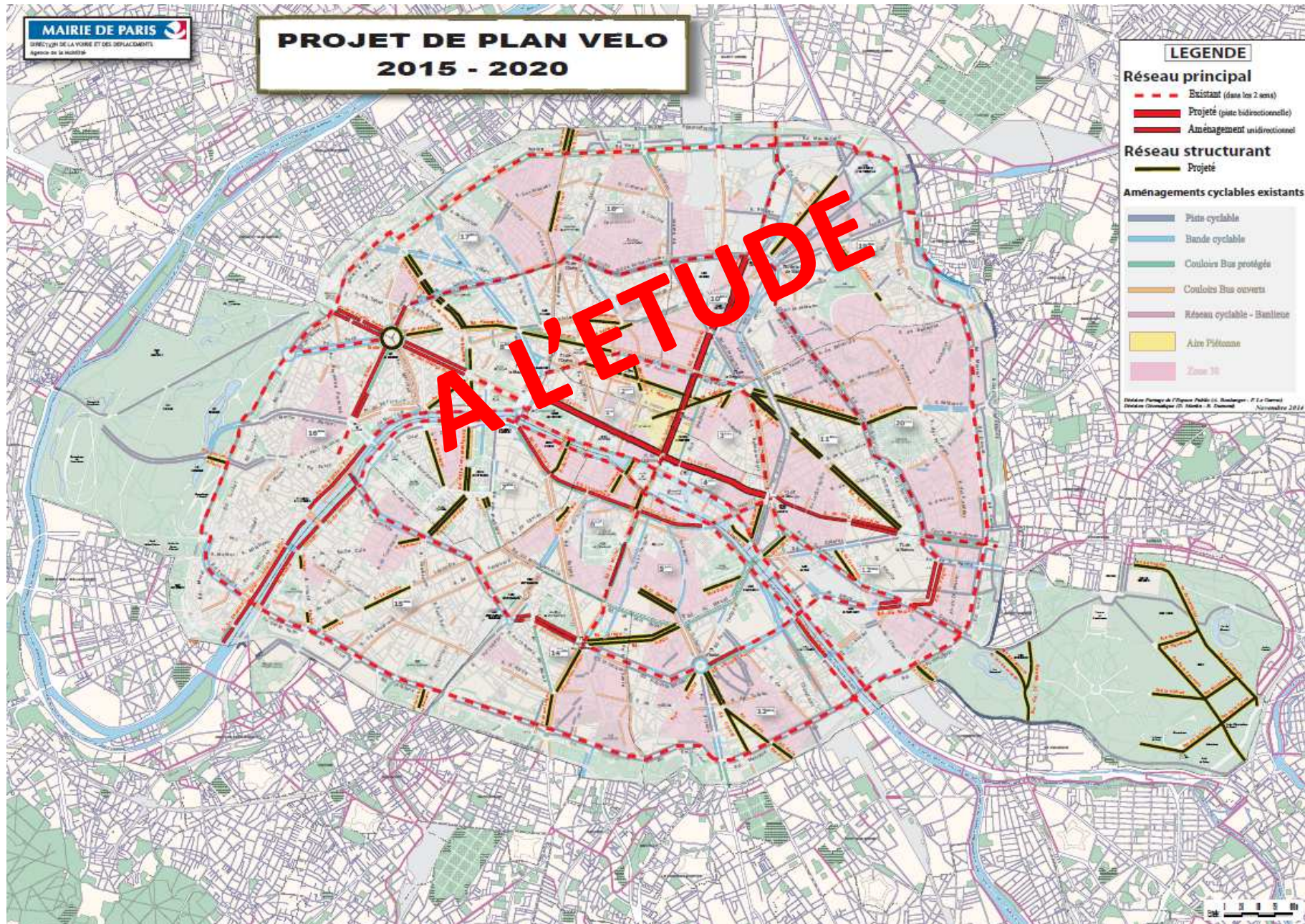
Paris ...

Echelle : 1/5000

Dessiné par
A.URBAN

Imprimé le : 28/05/2014

Aménagements cyclables Réseaux principal et structurant





Nouveaux Passages Piétons



16 avril 2014



Mise en place **optionnelle** (c'est en tout cas le message qui sera passé au niveau parisien, au vu de la généralisation programmée des zones 30) de marquages 3X3 bandes à l'intérieur des zones 30 / **motif** : il importe de préserver, à l'instar des bandes blanches actuelles, une bonne présence visuelle des marquages de traversée piétonne sur ce type de voies, tout en échappant à la règle du code de la route d'obligation de traverser sur un passage piétons s'il en existe à moins de 50m

Réglementation du marquage 1X5 bandes au niveau des zones de rencontres / **motif** : L'impact visuel des marquages doit être aussi faible que possible, tout en maintenant une matérialisation de la traversée indispensable pour les personnes mal voyantes.

Réglementation du logo seuil de rencontre (reproduction du panneau), à placer de manière optionnelle en entrée de voie

La nouvelle version proposée a donc été rendue cohérente avec ces principes ; une demande d'expérimentation dans ce sens permettra une assise réglementaire indispensable (possible responsabilité de la Ville en cas d'accident dû en partie à une mauvaise compréhension du marquage).