

**PROGRAMME DE CREATION DE ZONES 30
ELIGIBLE AUX SUBVENTIONS REGIONALES POUR 2016**

Les aménagements de zones 30 proposés par la Ville de Paris au titre du programme de modération de la vitesse sont pour l'année 2016 :

Tableau récapitulatif

Arrdt.	Zones 30	Linéaire voies sens unique	Coût TTC	Coût HT
8	Mairie du VIII	4 709 m	237 600 €	198 000 €
9	Châteaudun et Maubeuge	25 867 m	1 303 800 €	1 086 500 €
10	Saint Vincent de Paul, Gare du Nord et Château d'Eau	5 249 m	264 600 €	220 500 €
13	Banquier, Moulins, Bollée, Caillaux, Klee, Pinel, Poterne, Rungis, Ext Croulebarbe et Ext Pascal.	28 748 m	1 449 000 €	1 207 500 €
14	Catalogne, Daguerre, Château, Larousse, Paul Appell et Maurice d'Ocagne	26 835 m	1 352 400 €	1 127 000 €
15	Georges Brassens, Falguière et Vaugirard	28 071 m	1 414 800 €	1 179 000 €
18	Évangile, Poissonniers et Jules Joffrin	7 691 m	387 600 €	323 000€
19	Curial, Mathurin Moreau, Petit-Jaurès, David d'Angers et Pré Saint Gervais	24 142 m	1 216 800 €	1 014 000 €
	Total	151 312 m	7 626 600 €	6 355 500 €

Programme de création de zones 30 et zones de rencontre à Paris

Cette action s'inscrit dans une démarche d'apaisement de la circulation à généraliser sur l'ensemble du territoire parisien. La voirie serait ainsi hiérarchisée entre un réseau primaire à 50 km/h, une voirie locale à 30 km/h et un ensemble d'aires piétonnes et zones de rencontre. Ce réseau serait constitué de voies dont la configuration géométrique, le nombre de files et le volume de circulation rendraient plus crédible pour l'usager le maintien de la vitesse limite à 50 km/h. Par ailleurs, certains axes dont la géométrie est cohérente avec un maintien de la vitesse à 50 km/h pourraient néanmoins être limités à 30 km/h en fonction de leur accidentologie et de leur fréquentation piétonne.

Le programme 2015 de zones 30 prévoyait de réaliser un ensemble de zones 30 dans les 4 premiers arrondissements, constituant au centre de Paris un périmètre cohérent, de compléter le maillage des zones 30 existantes dans les 11ème, 12ème et 20ème arrondissements, et de réaliser une zone 30 par arrondissement dans les 8ème, 13ème et 17ème arrondissements dans des secteurs à vocation de desserte locale.

Le programme 2016 prévoit la réalisation d'un ensemble de zones 30 dans les 9ème, 10ème, 13ème, 14ème, 15ème, 18ème et 19ème arrondissements venant compléter totalement ou partiellement le maillage des zones existantes. Cette approche permettrait de constituer à l'échelle de Paris, un périmètre cohérent composé de voies limitées à 30 km/h. Sur les grands axes, restant à 50 km/h, l'objectif est de réaliser ultérieurement des aménagements cyclables protégés de la circulation automobile notamment dans le cadre du plan vélo 2015-2020.

Par ailleurs, une zone 30 serait réalisée ponctuellement dans le 8ème arrondissement aux abords de la Mairie dans un secteur à vocation de desserte locale.

A l'occasion de ce programme de zones 30, il est envisagé de créer quelques zones de rencontre, qui pourraient compléter ce programme de modération de la vitesse en sélectionnant des sites très fréquentés par les piétons, ou bien des voies situées dans des secteurs plus résidentiels, aux trottoirs étroits, à vocation desserte locale. Les projets de zones de rencontre seront concertés étroitement avec les mairies d'arrondissement concernées.

Principes d'aménagement des doubles sens cyclables

La réforme du Code de la Route intervenue en juillet 2008 impose aux collectivités la mise en œuvre des contre sens cyclables dans les zones 30 existantes ou à créer, sauf disposition motivée de l'autorité investie du pouvoir de police.

Le contresens cyclable est par définition une voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles. La généralisation du double sens cyclable dans les zones 30 vise à accompagner le développement de l'usage des vélos. Ces doubles sens permettent d'offrir un véritable maillage du réseau cyclable : ils rendent la circulation

cycliste dans Paris toujours plus pratique et facile, en limitant les grands détours auxquels étaient contraints les cyclistes.

De manière plus générale, Paris compte une part très importante de voies à sens unique, la création de doubles sens cyclables sera donc d'un grand intérêt pour les cyclistes sur l'ensemble du territoire parisien et sera un élément primordial pour le développement de l'usage du vélo.

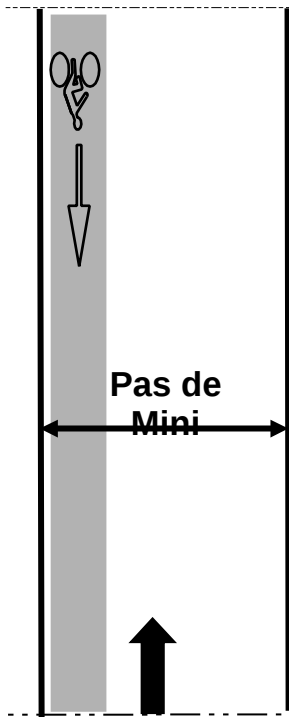
La mise en place de double sens cyclables sur le territoire parisien, au niveau des zones 30 et de manière ponctuelle au niveau de certaines voies limitées à 30km/h est conforme aux schémas d'aménagement suivants, en fonction des critères de débit et de largeur de voie, dans le respect des recommandations du CEREMA :

- Double sens sans continuité de marquage pour un débit inférieur à 5000 véhicules/jour : le DSC n'est pas matérialisé sur tout le linéaire ; le marquage au sol est composé de logos et de flèches
- Double sens avec une bande continue et si possible séparations physiques aux extrémités pour un débit inférieur à 8000 véhicules/jour
- Double sens avec aménagement d'une piste séparée physiquement de la circulation générale pour un débit supérieur à 8000 véhicules/jour

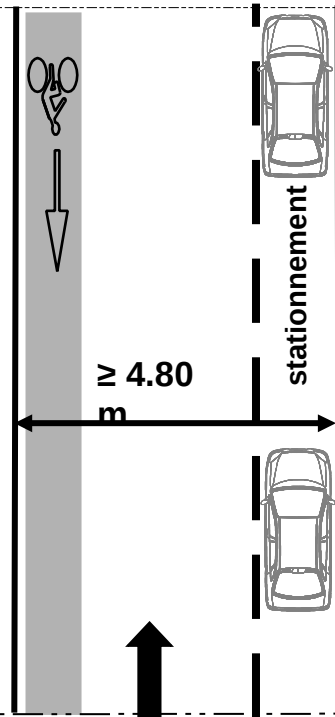
La gestion au niveau des carrefours est assurée par une matérialisation (logo / chevron) du cheminement cyclable, une signalisation verticale par panneaux B1 / M9v2 et panneaux optionnels C24c. La sortie d'un DSC au niveau d'un carrefour à feux est gérée sauf exception par un feu type R13c.

Dans une voie donnée, le type d'aménagement à mettre en œuvre pour matérialiser le contresens cyclable sera également conditionné par sa largeur (critères page suivante) :

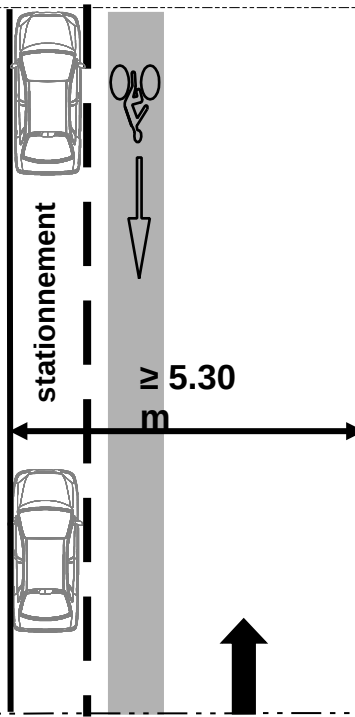
CAS N° 1
Sans stationnement



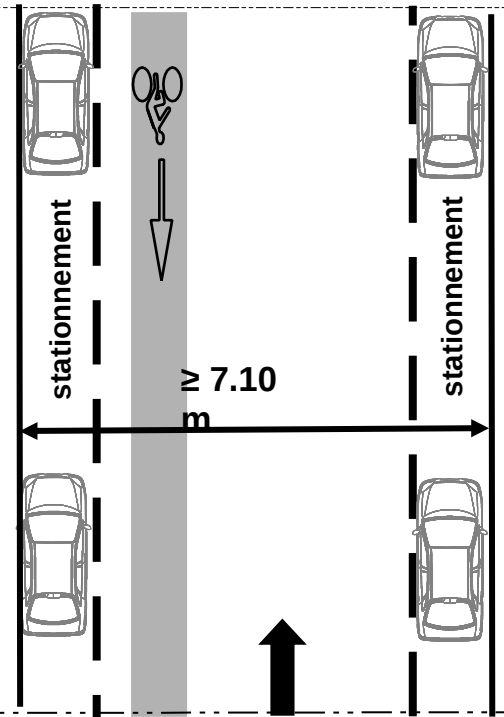
CAS N° 2
Circulation des vélos non
contiguë au stationnement



CAS N° 3
Circulation des vélos
contiguë au stationnement

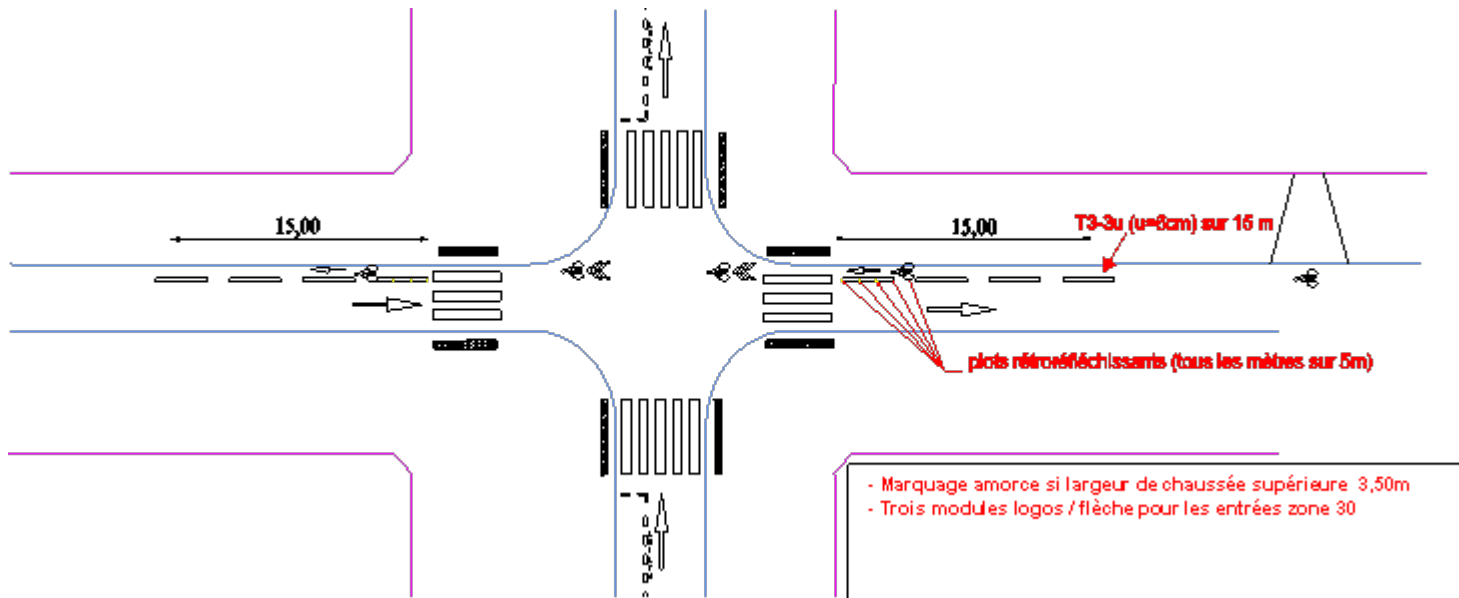


CAS N° 4
Stationnement bilatéral

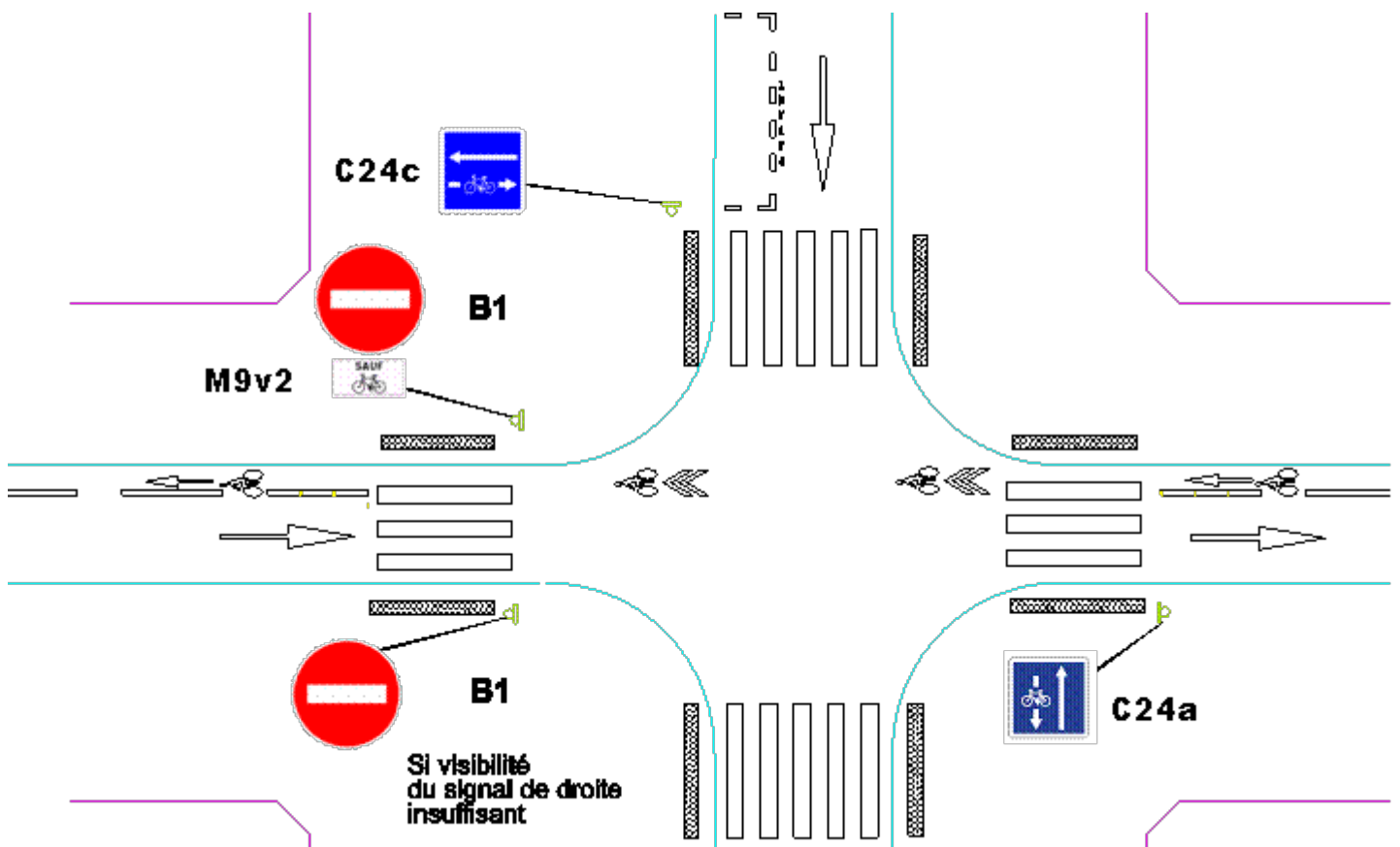


Aménagements proposés:

Ce programme prévoit principalement la mise en place de contresens sans séparateur continu.



Il est rappelé que les carrefours feront l'objet d'une attention particulière, avec la mise en œuvre de la signalisation verticale adéquate et d'une signalisation horizontale renforcée.



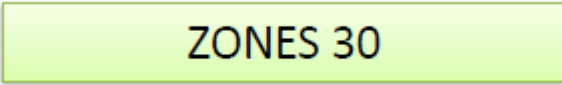
Principes de signalisation horizontale dans les zones 30 et les zones de rencontre

Il est à noter que dans le cadre du PAMA (Plan d'Amélioration des Mobilités Actives), l'Etat au travers du CEREMA doit proposer une nouvelle signalisation de passages piétons basée sur la mise en place de marquages de trois fois trois bandes pour les zones 30 (possibilité de conserver les passages bandes blanches réglementaires) et une fois cinq bandes pour les zones de rencontre; ces propositions font suite aux expérimentations parisiennes et il apparaît important de proposer un dispositif cohérent avec une future réglementation nationale.

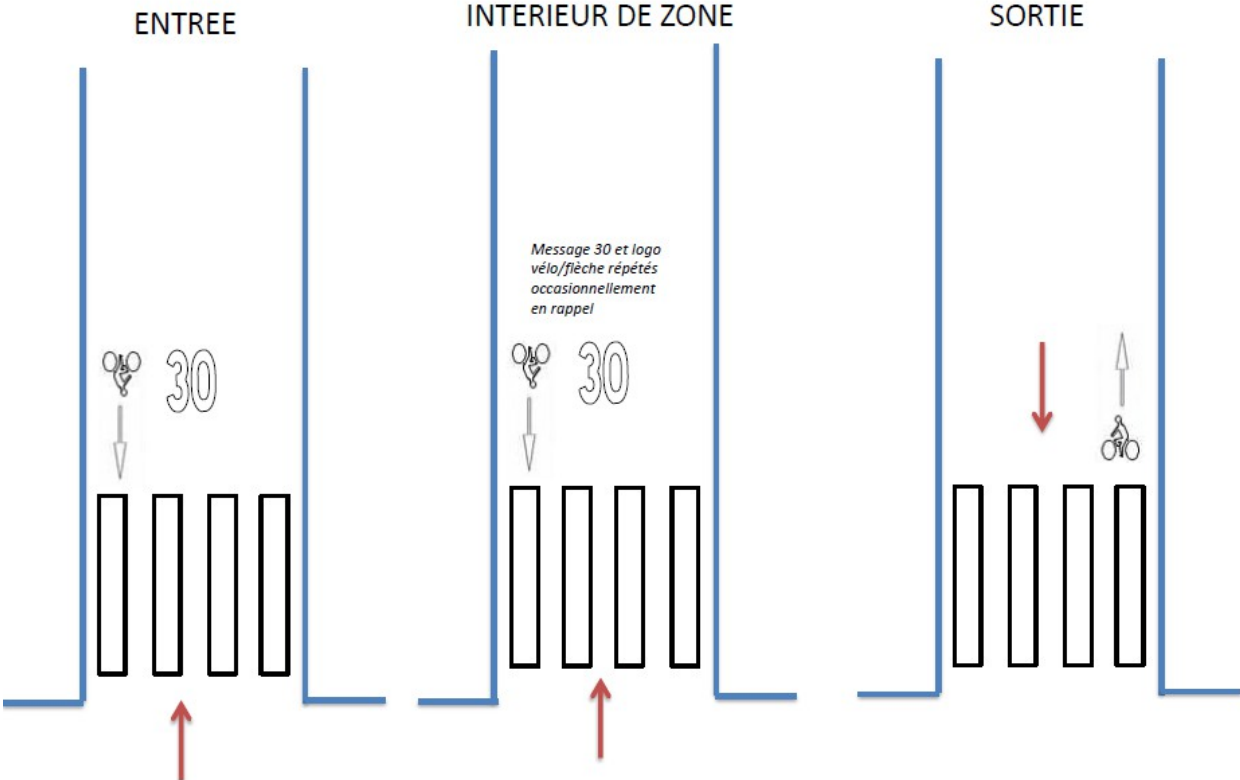
-Zones 30: La généralisation à terme des zones 30 a conduit à la proposition de conserver le passage piétons réglementaire reconnu et compris par tous, en ajoutant ponctuellement le message « 30 » en entrée et ponctuellement au sein de la zone.

-Zones de Rencontre: La proposition est de mettre en place au niveau des traversées un marquage caractérisé par un ensemble de cinq bandes dans le sens du cheminement piétons. Ce marquage est, au vu de l'évaluation de l'expérimentation parisienne, compris et accepté par les personnes à mobilité réduite, et reconnu par les chiens guide. Il est complété en entrée par un marquage spécifique.

Schémas de principe :

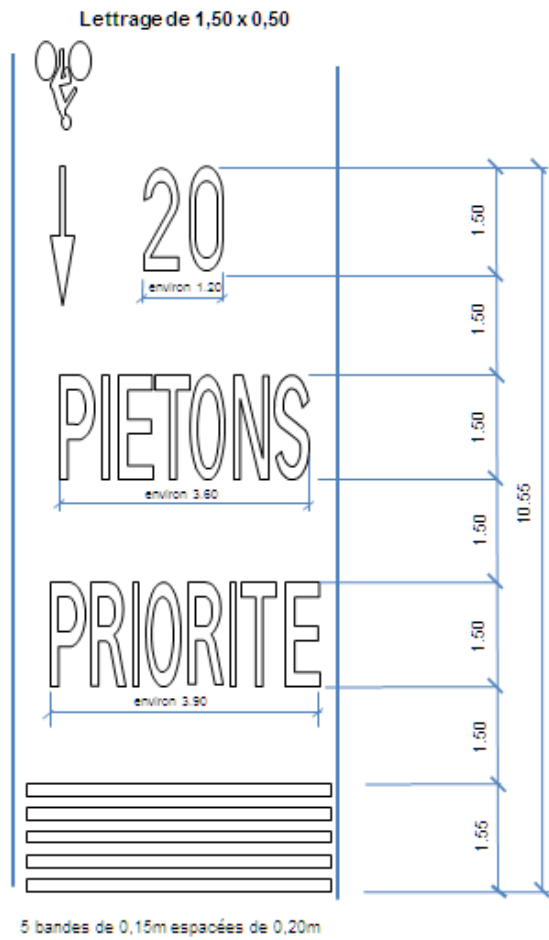


ZONES 30

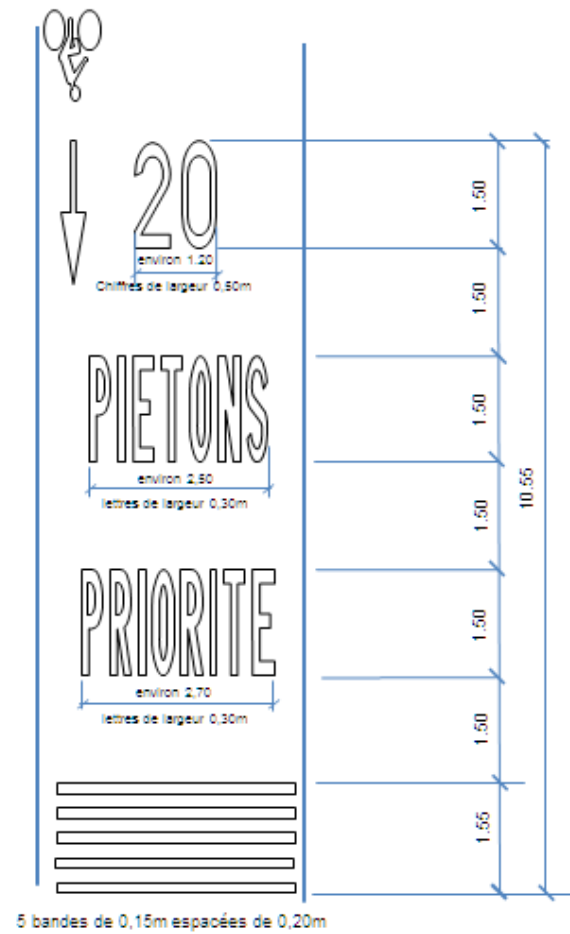


ZONES DE RENCONTRE

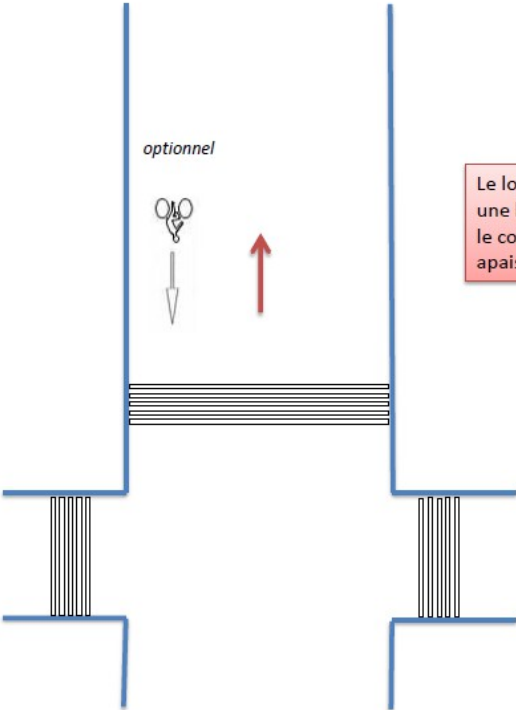
Exemple de marquage sur une chaussée de 4m environ



Exemple de marquage sur une chaussée de 3,50m environ

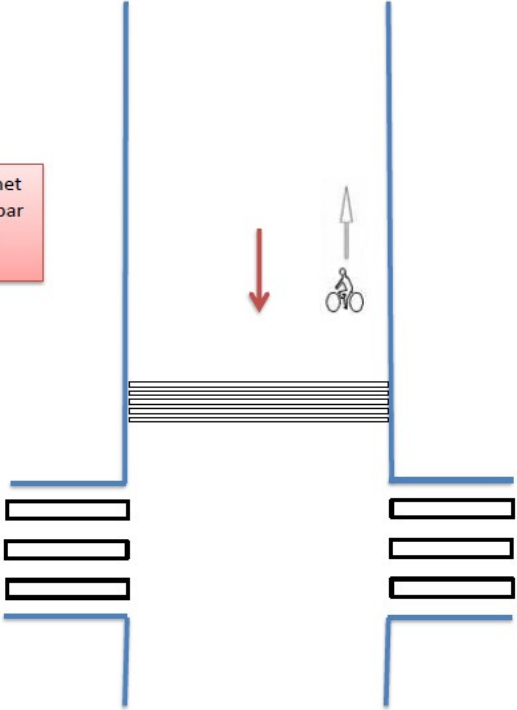


INTERIEUR DE ZONE



Le logo vélo + flèche permet une bonne identification par le conducteur d'une zone apaisée

SORTIE



Création de zones 30 - Programme 2016

Plan général périmètres zones 30 – 2016

Création de zones 30 - Programme 2016

