

Notes sur la 1/2 journée PAMA 1 du 12/05/2016

Ver; la ville et le village des courtes distances, la ville et le village apaisés

Début du PAMA 2014, réglementation date 2015 (obligations en date du 23/09/2015) + Loi transition énergétique => fiches CEREMA

Chapitres présentés

Mes Notes

1) La généralisation du 30 km/h pour tout ou partie de la voirie d'une commune,

Art 47 Loi sur transition énergétique : possibilité de fixer toutes les voies à 30 km/h d'une agglo=> panneaux Z30 sur le panneau entrée de ville => Réduction cout par marquage localisé

Question : Si Entrée de ville sur Route Départementale ? La régulation des vitesses est du Pouvoir du maire (Attention si travaux voir avec le CG)

Voir la ville de Grenoble, Lorient & Rospordem qui sont passer en Agglo 30

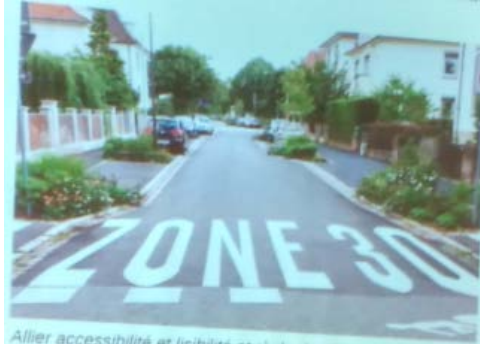
REX sur les Zones 30:

- Pédagogie ? Rien d'analyser globalement
- Qui doit faire respecter les limitations ? Rien d'analyser globalement

2) Les nouveaux marquages possibles dans les Zones de Circulation Apaisée pour améliorer la perception du statut de la voie,

Signalisation verticale obligatoire mais peu lue=> marquage au sol nécessaire.

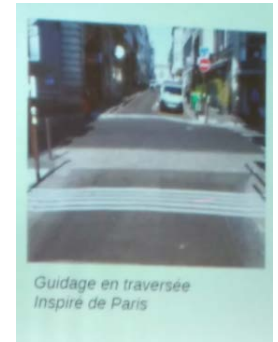
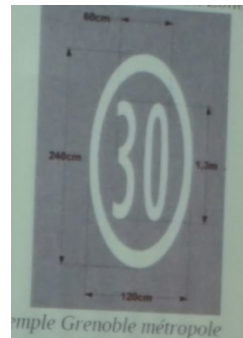
En entrée de Z30 : Possibilité de remplacer un passage piétons par logo Z30.



Il faut écrire complètement Zone 30 identiquement à un passage piéton (arrêté du 23/09)

Marquage d'animation dans la Zone :

- ellipse 30 dans la zone
- changer des couleurs (ni blanc, ni bleu, ni rouge ni jaune)
- trouver un élément caractéristique



Information (panneaux, drapeaux...) mise en place temporairement

3) Plus de cohérence dans le déploiement du double-sens cyclable dans les voies limitées à 30 km/h ou moins,

Etude accident double sens cyclable : pas d'influence (étude sur 180 km en double sens Paris)

Pictogramme au sol avec vélo + double flèche en milieu de rue+ marquage bien marqué en entrée de zone (la majorité des accidents en entrée de zone)

4) Mieux faire respecter les cheminements piétons et les aménagements cyclables : le stationnement très gênant,

Passage amende de 35 euros à 135 euros

5) La recommandation de neutralisation du stationnement motorisé délimité dans les 5 à 10 mètres en amont du passage piéton,

Attention : c'est forte recommandation et ne pas la respecter peut être utilisé contre la municipalité en cas d'accident...

Possibilité de remplacer le stationnement véhicules par stationnement vélos.

Info : Voir Toulouse-métropole pour les traversées piétonnes avec feu +détecteur (pas de

	bouton poussoir) utile également pour les aveugles.
6) Améliorer la sécurité des cyclistes et des piétons par un meilleur positionnement du cycliste sur la chaussée,	Pictogramme au sol notamment dans les giratoires !!!
7) Améliorer la sécurité du cycliste en matérialisant son positionnement sur la chaussée,	Sas cycliste : Espace devant les feux réservés aux cyclistes peut être utilisé pour dégager le bord de la chaussée devant une traversée piétons. Voir 5), ce sas peut être utilisé pour neutraliser le stationnement devant une traversée piétons
8) La traversée cycliste contiguë au passage piéton et gérée par feux,	
9) Limitation de l'accès au sas cycliste pour les cyclomoteurs,	
10) La chaussée à voie centrale banalisée légalisée en milieu urbain (appelé Chaussidoux)	Chaussidoux : Itinéraire potentiellement cyclable (bande de rive) sur les côtés mais franchissable par auto + voie centrale réduite (sans marquage au sol à env 5,5m). Objectif : réduire la vitesse et aménagement sans frais important. Fiche à sortir sur le sujet. Recommandation : * vitesse max 70 km/h pour une voie <1000 vh/jour) * changement de couleur dans la partie rive Expérimentation pour Pont de Save ?
11) L'extension du domaine d'emploi du cédez-le-passage cycliste au feu,	Feu devant le laboratoire ?
12) Permettre le chevauchement de la ligne continue pour doubler un cycliste,	Sans commentaires
13) Les aires de livraisons temporaires.	Sans commentaires

Note :

- Laboratoire CEREMA à Toulouse (prochaine journée info velo urbain/interurbain 24/11)
- CEREMA peut proposer de l'expertise sur les déplacements
- Pour un piéton, le risque d'erreur de décision pour traverser une voie est 19 fois plus important si la vitesse est à 50 km/h qu'à 30 km/h
- Re-communiquer vers les auto-écoles