

GLOSSAIRE DES ÉLÉMENTS PROPRES À LA GESTION ET À LA SÉCURITÉ DES ESPACES PUBLICS

Insertion paysagère,
réglementation,
prescriptions

apur
ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Décembre 2005



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**PRÉFECTURE
DE PARIS**

Direction de l'urbanisme,
du logement
et de l'équipement

MAIRIE DE PARIS



DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
**Culture
Communication**

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE ET DES LIBERTÉS LOCALES

PP

PREFECTURE DE POLICE



Service
Départementale de
l'Architecture et du
Patrimoine
de Paris

Introduction

Dans le cadre du groupe de travail piloté par la Préfecture de Paris sur l'espace public parisien qui rassemble le Service Départemental des Architectes des Bâtiments de France, la Préfecture de Police, la Ville de Paris (Direction de la Voirie, Direction de l'Urbanisme), et l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) il a été demandé à l'APUR de réaliser un glossaire qui recense et analyse les dispositifs propres à la gestion des espaces publics.

L'objectif de cette analyse est d'intégrer le mieux possible dans le paysage parisien ces dispositifs tout en garantissant la sécurité des usagers. Il s'agit de dispositifs ponctuels qui compte tenu de leur multiplication dans les nouveaux aménagements mais aussi dans l'ensemble des voies de Paris, ont un impact important sur le paysage des voies.

Le glossaire s'organise de la manière suivante. Chaque élément est classé par ordre alphabétique pour des raisons de commodité de lecture. Chaque dispositif est défini (rôle, types, raison de présence), ainsi qu'il est précisé ce qui relève de la réglementation et ce qui relève de la recommandation. Une analyse a été faite de l'insertion paysagère des différents modèles d'un même type de mobilier ou des différents dispositifs mis en place pour gérer tel ou tel aspect du fonctionnement de la voie. Il ressort de cette analyse qu'il existe assez souvent plusieurs « modèles » avec des insertions paysagères de qualité très variable (en quelque sorte des bons et des mauvais exemples en terme d'insertion).

Pour aller au-delà de ce diagnostic, dès lors qu'il n'existe pas à ce stade un accord consensuel sur un type d'aménagement, le groupe de travail s'est fixé comme objectifs :

- d'élaborer des recommandations consensuelles entre les services de l'État et de la Ville. Une réflexion est ainsi en cours pour élaborer en commun un nouveau modèle de stationnement pour les 2 roues sur chaussée qui s'intégrerait mieux dans le paysage ;
- de poursuivre la réflexion sur les mobiliers qui nécessitent des études complémentaires (par exemple les avancées des arrêts de bus) ou sur les dispositifs nouveaux qui amélioreraient le respect des règles de l'espace public par les usagers.

Ce document a été réalisé avec l'aide de la Préfecture de Police et de la Direction de la Voirie et des Déplacements.

Il s'agit d'un document d'étude destiné à évoluer en fonction de l'avancée des travaux du groupe de travail.

Sommaire

A

- 2** Aménagement cyclable
- 4** Arceau rabattable
- 6** Arrêt de bus

B

- 7** Balise souple type J.11 dite balisette
- 8** Bande podotactile au sol d'éveil de vigilance
- 9** Banquette végétale
- 10** Barrière
- 11** Borne basse de protection
- 12** Borne Devault ou socle Devault
- 13** Borne lumineuse haute
- 14** Bordure Haute et double bordure

C

- 15** Couloirs de bus
- 17** Croisillons ou quadrillages jaunes en carrefour

D

- 18** Damier bus

F

- 19** Feu

G

- 20** « Galinette »

J

- 21** Jardinière

L

- 22** Lincoln
- 23** Livraison

O

- 25** Oreille

P

- 26** Panneau sens interdit
- 27** Panneau d'interdiction de stationner et arrêt interdit
- 28** Panneau pour les traversées
- 29** Panneau pour le stationnement 2 roues
- 30** Passage Porte Cochère (PPC)
- 31** Pictogramme (vélo, bus) et sas vélos
- 34** Plots rétro réfléchissants
- 35** Potelet

R

- 37** Ralentisseur (entrée de quartiers verts, dos-d'âne, coussins berlinois)
- 38** Refuge et passage piétons

S

- 39** Séparateur
- 41** Séparateur végétalisé
- 42** Stationnement des vélos et des 2 roues motorisés
- 44** Stationnement GIG-GIC
- 45** Stationnement de transport de fonds

T

- 46** Terre-plein ou îlots

A

Aménagements cyclables

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Différents types d'aménagements cyclables sont réalisés à Paris :

- bande cyclable sur chaussée,
- couloir bus ouvert aux vélos protégé ou non protégé par un séparateur,
- piste cyclable sur chaussée (avec séparateur),
- piste cyclable sur chaussée derrière une file de stationnement (avec protection de 70 cm),
- piste cyclable sur trottoir,
- contre sens.



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

La bande cyclable sur chaussée séparée par une bande blanche discontinue du type de l'aménagement des quais du 5^e arrondissement présente une bonne insertion en terme de paysage et évite le sentiment de laniéragé des chaussées.

De même les contre sens matérialisés par une bande blanche sont discrets.

Les couloirs de bus ouverts aux vélos n'ajoutent pas d'impacts paysagers supplémentaires à celui du couloir de bus.

Les pistes cyclables sur

chaussée peuvent présenter davantage de difficultés en terme d'insertion. Les sinuosités des séparateurs sont parfois très perceptibles dans le paysage. Le parallélisme aux bordures de trottoirs est à rechercher. Lorsque la piste cyclable est située entre le trottoir et une file de stationnement, le séparateur doit avoir une largeur de 0,7 m pour l'espace de l'ouverture des portières. L'utilisation du granit pour le séparateur est bien entendu préférable à celle du béton (cf. aménagement de la rue de Rivoli/à l'aménagement de l'avenue Daumesnil). Les bandes cyclables sur trottoir ont un impact très



Aménagements cyclables

variable. La linéarité est préférable (cf. aménagement du bd Magenta/à l'aménagement de l'avenue Jean Jaurès), l'emploi d'un matériau dans la tonalité grise (asphalte, béton ou pavage) est préférable à l'enrobé vert trop présent dans le paysage. La cohabitation entre les piétons et les cyclistes n'est pas toujours évidente comme le témoignent les lettres de piétons insatisfaits de ce type d'aménagement. Un léger décaissé de 2 cm permet d'indiquer la présence de la piste cyclable. On notera que l'espace partagé n'existe pas dans la réglementation. Aux carrefours, un soin particulier est à apporter afin de minimiser l'impact dans le paysage et ne pas pénaliser les cyclistes par des longs temps d'attente. Soit le cycliste passe dans la même phase de feux que le flux des piétons traversant les voies transversales et la piste cyclable peut passer de façon rectiligne à côté du passage pour piétons, soit les cyclistes sont ramenés dans la circulation générale avant le carrefour. Dans ce dernier cas, un feu spécifique pour les

cyclistes était jusqu'à présent aménagé. Des réflexions sont en cours à la DVD pour implanter un panneau « cédez le passage » remplaçant le feu pour les cyclistes.



A

4

Arceau rabattable

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Un arceau rabattable est un élément métallique en forme de "U" inversé destiné à réserver les places de stationnement aux usagers concernés (place G.I.G – G.I.C. – place pour les transports de fonds). Sa présence ne répond pas à une réglementation mais elle est liée à l'irrespect de la part de certains automobilistes.

Posé sur une place sur chaussée, en tête d'une file de stationnement non protégé par une "oreille", il constitue un obstacle qui doit être signalé aux automobilistes pour une raison de sécurité. Cette protection est assurée par une « galinette » ou parfois des balises souples.

En cas d'une place réservée sur un Lincoln, derrière une "oreille", celle-ci est protégée côté stationnement par des "balisettes".

0,5 % des places GIG-GIC sont équipées d'arceau télécommandé depuis les véhicules.

L'arceau placé pour protéger un emplacement de transport de fonds est installé et géré par l'établissement concerné. La loi demande simplement que le camion s'arrête le plus près possible de la façade et sous vidéo surveillance.



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Commentaires – remarques sur l'insertion paysagère
Lorsque l'arceau est placé sur une aire de stationnement en Lincoln ou sur trottoir, la présence de l'arceau ne pose pas de problème particulier d'insertion. Par contre, sa présence sur une aire de stationnement placée sur chaussée constitue un obstacle qui implique l'installation de « galinettes », parfois de balisettes dont l'insertion est problématique.

Les arceaux sont finalement très peu demandés par les établissements bancaires pour

réserver les emplacements de transports de fonds.

Les arceaux sur les emplacements GIG-GIC nous semblent pouvoir être évités car ces aires sont plutôt bien respectées. Ce point est confirmé par la préfecture de police et la Direction de la Voirie et des Déplacements.

Arrêt de bus

Définition, rôle, types, raison de sa présence

L'arrêt de bus nécessite plusieurs aménagements spécifiques. **Sur chaussée**, l'arrêt et le stationnement devant un arrêt bus est réglementairement interdit. En principe, il n'est donc pas obligatoire de matérialiser l'arrêt.

Selon la configuration de l'arrêt, les services de la DVD préconisent les dispositifs suivants :

- Si l'arrêt se trouve sur un segment de stationnement interdit et se fait dans la file roulante, il est bien souvent nécessaire de marquer l'arrêt sur chaussée par un zig zag car l'interdiction n'est pas respectée.

- Si le stationnement est autorisé de part et d'autre de l'arrêt de bus : soit le trottoir est élargi au droit de l'arrêt qui se fait sur la file roulante ; soit le trottoir n'est pas élargi, l'arrêt se fait dans la file de stationnement ou sur Lincoln et dans tous les cas, il apparaît indispensable de délimiter précisément la longueur de l'arrêt (zig zag).

- Enfin, à l'intérieur d'un couloir bus, la matérialisation de l'arrêt n'est pas obligatoire sauf s'il est autorisé aux livraisons susceptibles d'encombrer l'arrêt. Le marquage de l'arrêt bus est réalisé par un zigzag en lignes jaunes de 12 cm de large thermocollées sur la chaussée sur une trentaine de mètres au minimum. La DVD recommande de prolonger le zigzag jusqu'à une proche interdiction de stationner, passage piéton ou passage de porte cochère. La longueur du marquage prend en compte le nombre de lignes et le type de bus, articulé ou non, susceptibles de s'arrêter au même arrêt.

Sur le trottoir, l'arrêt du bus, en l'absence d'abri bus, est signalé par un panneau d'arrêt et d'information de la RATP implanté à proximité de la bordure. Pour le confort des usagers et si le trottoir est suffisamment dimensionné, l'arrêt est équipé d'un abri bus. Deux types d'abris bus dont un dessiné par Norman Foster sont généralement implantés : le premier, le modèle à caisson publicitaire latéral gauche s'étend sur une longueur de 4 m pour une largeur de 1,70 m. Le deuxième, le modèle auvent, avec ou sans panneau publicitaire est de même longueur mais d'une largeur de 1,30 m.

Les recommandations de la DVD pour implanter les abris bus sont les suivantes : 0,95 m entre le caisson et le nez de bordure, 0,60 m minimum entre l'aplomb de la toiture et le nez de bordure, 0,90 m minimum de distance d'un mur plein et à 1,80 m d'une façade, latéralement à 2 m des arbres ou à 1,50 m de tout mobilier urbain susceptible de gêner l'accès à l'abri.

Sur terre-plein, une largeur minimale de 2,5 m est recommandée.



A

Arrêt de bus

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Pour un arrêt de bus situé dans l'avancée ponctuelle d'un trottoir dans la largeur de la file de stationnement, il est souhaitable que le stationnement soit aménagé sur un Lincoln afin d'assurer la continuité du fil d'eau.

En terre-plein, lorsqu'il est placé en milieu de chaussée, la présence de l'abri de bus dans le paysage urbain est très perceptible. Dans les sites historiques, dans les grandes perspectives ou en co visibilité avec un monument, l'abri de bus est à éviter. Dans les autres situations, l'abri de bus devrait être de type « auvent » sans panneau publicitaire afin d'intégrer le plus discrètement possible le terre-plein situé en milieu de chaussée. Le mobilier urbain

d'accompagnement et de protection du terre-plein doit être limité au strict nécessaire.

Il est souhaitable de supprimer les barrières implantées en travers du terre-plein et derrière l'abri bus si la sécurité le permet. Le terre-plein doit être aménagé de façon à intégrer le passage piéton et la signalisation verticale sans borne Devault.

Sur chaussée, la signalisation de l'arrêt bus qui est simplement recommandée, doit être utilisée en cas d'absolue nécessité. Dans les couloirs bus, il apparaît que ce dispositif pourrait être bien souvent évité. À l'inverse, certains souhaiteraient davantage souligner la présence de l'arrêt de bus.

Le marquage de l'arrêt par une

différence de revêtement de la chaussée est très perceptible dans le paysage ; il est à éviter. Sur trottoir, l'implantation des abris bus ne doit en aucun cas pénaliser le cheminement piéton. Notamment sur les trottoirs étroits et fréquentés, il est souhaitable d'implanter des abris bus de type auvent sans panneau publicitaire.



Balise souple type J.11 dite balisette

Définition, rôle, types, raison de sa présence

La balise est un cylindre en plastique souple, d'une hauteur de 75 cm pour un diamètre de 20 cm, fixé par boulonnage. Le modèle J11 de couleur blanche est notamment utilisé pour signaler un obstacle sur la chaussée. Le modèle J12 de couleur verte est utilisé pour indiquer deux circulations divergentes et le modèle de couleur jaune est réservé aux aménagements provisoires. La balise comporte sur sa hauteur deux anneaux au revêtement rétro réfléchissant. Posée exclusivement sur chaussée, elle constitue un balisage de la circulation destiné à signaler au conducteur la présence d'un obstacle pouvant s'avérer dangereux. En cas de choc, sa souplesse évite des accidents.

L'emploi des balises souples J11 et J12 est encadré par des textes réglementaires et normatifs.

Employée de manière très restrictive auparavant à Paris, elle tend à se généraliser du fait des nouveaux partages de la rue. Elle est placée en particulier pour signaler aux automobilistes la présence des séparateurs de couloirs de bus, parfois pour border les aires de stationnement GIG-GIC qui ont un arceau ou les aires de stationnement 2 roues. Particulièrement inesthétique, et la plupart du temps en état dégradé (pliée au sol, donc sans effet) par suite de chocs répétés, elle porte fortement atteinte à la qualité du paysage de la rue.



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

L'installation de balisettes pour les emplacements GIG-GIC pourrait être évitée si l'arceau est supprimé. Concernant le signalage du séparateur du couloir de bus, il semble qu'une piste de réflexion pourrait être d'intégrer la borne lumineuse directement sur le séparateur. Une solution pourrait être de placer un séparateur de granit bas bordé de plots rétro réfléchissants en amont et de placer une borne lumineuse basse directement sur le séparateur ou borne encastrée du type Soluplat. Cette proposition qui ne reçoit

pas l'aval de la Préfecture de police et de la Direction de la Voirie en l'état pourrait être analysée et évoluer. Un test pourrait avoir lieu permettant de vérifier l'éclairage de nuit du séparateur.



B

Bande podotactile

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Bande podotactile au sol d'éveil de vigilance

Définition, rôle, types, raison de sa présence

La bande podotactile d'éveil de vigilance est implantée sur le trottoir, avant la bordure, afin de signifier à une personne malvoyante la présence d'une traversée piétonne de la chaussée grâce à de petits éléments demi-sphériques en relief. Cette bande est réglementée par les décrets n° 99-756 et 99-757 du 31 août 1999, la circulaire du 23 juin 2000 qui imposent un revêtement de sol différencié ou dispositif podotactile au sol d'éveil de vigilance pour les personnes malvoyantes au droit des passages pour piétons.



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Elle est, la plupart du temps, constituée d'une bande souple thermocollée de couleur blanche.

Son aspect dans le paysage de la rue est peu satisfaisant, surtout lorsqu'il s'agit de lui faire suivre une courbe de trottoir. Des éléments en béton moulé ou en granit, sous forme de petits modules, apportent une réponse de bien meilleure qualité.

Envisageable pour des aménagements neufs, le dispositif se révèle onéreux lorsqu'il s'agit d'une pose sur

l'existant dans la mesure où cela nécessite une découpe du revêtement du trottoir pour son engravement. Des tests sont à réaliser pour ajuster « l'effet contrasté ».



Banquette végétale

Définition, rôle, types, raison de sa présence

La banquette végétale est aménagée sur un trottoir et garnie de plantations en pleine terre. Située généralement dans la bande de service le long du trottoir, elle est généralement de forme rectangulaire. La plupart du temps, la végétation est protégée par une grillette ou une lisse basse métallique posée à sa périphérie. Un arrosage automatique assure la pérennité des végétaux.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Sur un trottoir étroit et très fréquenté, un tel aménagement est à éviter afin d'éviter la dégradation des végétaux et la présence de débris divers rendant son aspect insatisfaisant et son entretien difficile. Il est préférable que les végétaux soient à petit développement pour ne pas dépasser une

hauteur d'environ 0,80 m. La réalisation d'une bordure en saillie vis-à-vis du niveau du trottoir permet d'éviter l'arrivée des eaux de lavage et les débris poussés par le vent.



B

Barrière



Définition, rôle, types, raison de sa présence

La barrière est un élément en serrurerie implanté après la bordure du trottoir.

En éléments isolés, elle est utilisée pour éviter le stationnement illicite sur le trottoir. Sa pose est parfois complétée par des potelets selon un rythme proposé par le concepteur. Dans ce cas, le résultat est souvent insatisfaisant car il porte atteinte à l'unité et à la simplicité de l'espace public.

En éléments continus, elle est utilisée dans différentes situations :

a/ Garantir la sécurité devant les établissements scolaires : dans ce cas, la barrière est grillagée pour garantir la sécurité des enfants,

b/ Canaliser le cheminement des piétons au droit des carrefours et des terre-pleins, afin de les faire emprunter les traversées piétonnes sécurisées,

c/ Éviter les débordements sur la chaussée dans des secteurs à forte fréquentation piétonne,

d/ Éviter des traversées dangereuses pour les piétons ou des débordements sur la chaussée au droit des arrêts de bus situés au milieu de celle-ci (couloir bus situé à gauche de la rue dans le sens de la circulation).

La hauteur de la barrière Croix de Saint André à Paris est de 80 cm à l'exception des barrières Losange ou double Croix de Saint André hautes de 1 m. La Préfecture de Police a demandé un nouveau modèle de Croix de Saint André haute de 1 m.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

En terme de paysage, les barrières implantées pour éviter le stationnement illicite sur trottoir posent les mêmes problèmes que les potelets.

Dans certains cas, elles apportent cependant une réponse efficace pour garantir la sécurité des piétons.

La barrière la plus utilisée à Paris est la barrière dite "Croix de Saint André".

Les barrières placées perpendiculairement à l'arrêt de bus situé sur un terre-plein en milieu de chaussée ne sont pas nécessaires.

Borne basse de protection

Définition, rôle, types, raison de sa présence

La borne basse est utilisée en protection d'un trottoir pour empêcher un stationnement illicite.

Pour des raisons de sécurité, pour les malvoyants, la pose de bornes basses a été écartée en protection transversale d'un trottoir, en particulier au droit d'un passage pour portes cochères.

Les bornes basses sont implantées près de la bordure du trottoir, contre une file de circulation.

Présentant généralement une emprise au sol plus importante qu'un potelet ou une barrière, elles ne doivent pas être utilisées sur des trottoirs étroits.

La borne basse la plus utilisée est la borne "Passy" en granit massif ou en béton préfabriqué d'un diamètre de 30 cm.

La borne type "Cabestan" intéressante pour son design et sa discrétion doit être réservée pour identifier des secteurs très particuliers de tissu de petite échelle.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Tout d'abord, l'implantation d'un même modèle dans l'ensemble d'une rue est une première préconisation ce qui n'est malheureusement pas la règle car l'ajout de bornes se fait bien souvent au coup par coup étalé dans le temps.

La borne "Passy" placée sur un large trottoir revêtu de dalles de granit derrière la bordure conduit à une homogénéité de matériaux préférable à l'utilisation de potelets ou barrières. Un modèle de taille plus limitée en référence à la taille du modèle de la place Vendôme s'insère mieux dans le paysage mais ses dimensions ne rentrent pas dans l'abaque des bornes déterminé dans la circulaire du 23 juin 2000. Cet abaque impose une largeur de borne d'autant plus importante que la hauteur de la borne est faible. À titre d'exemple, une

borne haute de 40 cm devrait présenter une largeur de 80 cm au minimum. On notera que cette même circulaire relative aux personnes handicapées préconise l'absence de bornes ou potelets.

Les bornes Cabestan sont jugées dangereuses par les personnes malvoyantes dans le Schéma d'accessibilité des personnes à mobilité réduite de Paris.

Sur un Lincoln, afin de limiter une place de stationnement particulière ou en bout d'un emplacement pour les deux roues, elle peut assurer une protection efficace et bien intégrée au paysage.

Sur le parvis d'un monument ou en entrée d'un site remarquable, les bornes de granit ou de calcaire surmontées de têtes de bornes en acier moulé portant des



chaînes sont bien adaptées pour signifier la présence d'un élément remarquable tout en étant en continuité avec le mobilier ordinaire de l'espace public parisien.



B

Borne Devault ou socle Devault

Définition, rôle, types, raison de sa présence

La borne Devault est un élément bas, circulaire, engravé dans la chaussée, réalisé en béton préfabriqué de teinte grise ou en granit massif.

Elle est utilisée pour assurer diverses fonctions :

- Délimiter un refuge en milieu de chaussée au droit d'une traversée piétonne de grande longueur ou nécessitant un temps d'arrêt intermédiaire en cas de traversée en deux temps (nécessité de deux éléments). Pour la sécurité des piétons, son diamètre est réglementé à 1m50 quand la traversée se déroule en deux temps.
- Recevoir plusieurs types de signalisations et en particulier les feux tricolores.
- Servir de socle à une borne haute lumineuse signalant la présence d'un obstacle sur chaussée pouvant s'avérer dangereux comme un séparateur de couloir de bus en saillie. Son diamètre peut être limité à 0,80 m. Des tests ont toutefois été réalisés par la DVD qui montrent que les socles de diamètre limité à 0,8 m ne protègent pas assez les bornes lumineuses contre les chocs.

A l'origine, la borne conçue par l'ingénieur Devault avait un diamètre de 1,2 m.



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Ce mobilier classique de la voirie parisienne n'en est pas moins très massif par sa taille et son esthétique. Utilisée auparavant surtout aux carrefours afin de recevoir les feux tricolores et protéger une traversée piétonne, elle tend à se généraliser du fait des nouveaux partages de la voirie. Son utilisation doit cependant se limiter à

répondre à un réel besoin, car elle contribue à encombrer le paysage de l'espace public. Il nous semble que la borne Devault est adaptée lorsqu'elle sert d'îlot refuge. Par contre lorsqu'elle sert à signaler un obstacle comme un séparateur de couloir de bus, il nous semble que son utilisation est plus discutable. Le moule d'une nouvelle borne vient d'être mis au point avec un socle moins large et en béton moulé mais l'esthétique de la borne est toujours massive. Un nouveau modèle intégrant directement la borne lumineuse sur l'obstacle lui-même pourrait être étudié (cf. Borne lumineuse haute).



Borne lumineuse haute

Définition, rôle, types, raison de sa présence

La borne haute, de teinte blanche, d'une hauteur de 1m42, et constituée d'une ossature en acier supportant des diffuseurs lumineux verticaux.

Fixée par boulonnage sur une borne Devault, une tête d'îlot ou dans un séparateur végétalisé (rue du Renard).

Elle est utilisée pour signaler une traversée piétonne ou avertir les automobilistes de la présence d'un séparateur en saillie sur la chaussée.



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Utilisée depuis très longtemps sur l'espace public parisien où elle fait presque partie du paysage, son design daté et son apparente fragilité pourraient conduire à imaginer ou rechercher une borne lumineuse de meilleure qualité et d'un dessin contemporain.

L'ensemble borne Devault – borne lumineuse présente une hauteur de 1m66 très importante dans le paysage de la rue. Une réflexion pourrait s'engager sur le dessin d'une nouvelle borne lumineuse basse posée directement sur le séparateur. La hauteur de la borne lumineuse ne paraît pas réglementée.



B

Double bordure et bordure haute



Définition, rôle, types, raison de sa présence

La double bordure en granit constitue une alternative à la bordure haute afin d'éviter le stationnement illégal des véhicules sur le trottoir.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Consommatrice d'un espace plus important, au détriment du trottoir, que la bordure haute, elle s'adapte bien aux larges rues ou avenues où elle apporte une solution qui peut paraître plus élégante. Elle

peut entraîner cependant des difficultés de traitement au droit des passages piétons et des P.P.C avec parfois des raccords de nivellement compliqués.

Définition, rôle, types, raison de sa présence



La bordure haute de granit, d'une hauteur de vue supérieure à vingt centimètres a été imaginée pour éviter le stationnement des véhicules sur le trottoir. Ce dispositif efficace (sauf pour les 4x4) permet d'éviter la pose de potelets ou de barrières.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

En terme de paysage, cette solution s'adapte très bien aux larges rues ou avenues. Elle est plus contestable en cas de voies étroites car elle présente un effet de "canyon" en limite chaussée - trottoir, tout en conduisant à des nivellements du trottoir, dans le sens longitudinal, trop contrastés au droit des P.P.C. et des passages piétons.



Couloir de bus

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Globalement, cinq configurations de positionnement des couloirs de bus sont employées actuellement, qui ont des impacts en terme de paysage et de gestion différents :

- 1- Couloir bus en position latérale unidirectionnelle (couloirs bus à droite)
- 2- Couloir bus en position unidirectionnelle à gauche
- 3- Couloir bus en position axiale bi directionnelle
- 4- Couloir bus en position latérale bi directionnelle
- 5- Couloir bus à contre sens

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

- Les couloirs de bus à droite constituent le cas le plus fréquent avec une insertion paysagère satisfaisante. L'inconvénient est parfois la présence de stationnement illicite dans le couloir qui bloque le bus (livraisons, déménagement, Afin d'améliorer la gestion des carrefours (conflits des voitures tournant à droite avec les bus, les cyclistes et les taxis allant tout droit), deux tests ont été réalisés : soit créer une phase spécifique pour les mouvements de tourne à droite comme au carrefour du Pont Neuf, ce qui complique la compréhension du fonctionnement du carrefour, soit donner un temps de vert aux couloirs de bus quelques secondes avant le vert de la circulation générale. La Préfecture de Police ajoute une troisième solution qui consisterait à arrêter le couloir de bus avant le carrefour et à autoriser les véhicules tournant à droite à emprunter le couloir de bus. On notera que cette solution

permettrait d'éviter la présence de feux supplémentaires en milieu de chaussée, entre le couloir de bus et la file de circulation.

- Les couloirs de bus à gauche (boulevard de Clichy par exemple) présentent l'inconvénient de créer des arrêts de bus en milieu de chaussée très perceptibles dans le paysage.

- Les couloirs de bus en position latérale bi directionnelle (boulevard Saint Marcel) introduisent une organisation de l'espace public beaucoup plus inhabituelle pour les automobilistes et les piétons. Ce type d'aménagement est complexe et pose des problèmes de compréhension. L'insertion paysagère est difficile en raison des dispositifs fonctionnels sécuritaires mis en place. Les carrefours sont gérés à 2 ou 3 temps.



C

Couloir de bus



- Les couloirs de bus en position axiale (boulevard du Montparnasse) apparaissent efficaces en terme de performance pour les bus et offrent une réponse satisfaisante pour les livraisons (dans la file de circulation en heures creuses). L'insertion paysagère doit pouvoir s'améliorer en diminuant l'effet « route bus ». Pour cela, l'absence de revêtement de sol spécifique pourrait rendre les couloirs de bus plus discrets et la signalisation horizontale et verticale pourrait être allégée.

- Un contre sens bus marqué uniquement par une bande blanche sans séparateur (bd Saint Michel) présente une très bonne insertion paysagère.



Croisillon ou quadrillage jaune en carrefour

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Le quadrillage est une signalisation horizontale non réglementaire sur chaussée située à un carrefour.

Ce quadrillage n'est pas nécessaire en principe puisque l'article R 415-2 du code de la route suffit, car il indique que le conducteur ne doit pas s'engager dans un carrefour quand il est ou risque d'être saturé.

Le quadrillage se présente sous la forme de lignes jaunes d'une largeur de 18 cm tracées suivant les diagonales du carrefour distantes les unes des autres de 2 m et couvrant la zone critique de l'intersection.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Ce dispositif non réglementaire n'est pas respecté d'après la Préfecture de Police et la DVD. Il figure cependant dans le guide de la signalisation horizontale à Paris publié par la DVD en mai 2005.

Par sa couleur et ses dimensions, le quadrillage est très perceptible dans le paysage de la rue.

Les quadrillages jaunes pourraient ne plus être mis en oeuvre et supprimés à terme du guide de la signalisation horizontale de la Ville de Paris.



D

Damier bus

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Le damier est une signalisation horizontale sur chaussée signalant la présence d'une circulation bus dans un carrefour. Ce dispositif dont le dessin seulement est réglementé est destiné à éveiller la vigilance des usagers. Le guide de la signalisation horizontale à Paris n'impose pas sa présence à chaque carrefour, il indique simplement qu'on peut matérialiser le passage d'un couloir bus par un marquage en damier.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Avant 2003, les damiers étaient placés uniquement dans les grands carrefours et pour les lignes de bus en site protégé. Depuis 2003, un groupe de travail rassemblant la Préfecture de Police et la DVD a préconisé l'implantation systématique à tous les carrefours de damiers. Cette décision ne repose pas sur une étude d'accidentologie mais sur la volonté d'améliorer la lisibilité des aménagements de couloirs bus.

La présence systématique n'est pas souhaitable car elle peut au contraire faire baisser la vigilance des cyclistes ou des automobilistes habitués à voir ces damiers. Il nous paraît préférable de les réserver uniquement aux grands carrefours avec un grand nombre de voitures tournant à droite. À minima, les damiers devraient être supprimés dans les carrefours sans mouvement de tourne à droite ou à faible flux de véhicules tournant à droite.

Le remplacement des chevrons et pictogrammes de couleur blanche par des damiers de

couleur verte dégraderait le paysage parisien en marquant de manière trop fonctionnelle les espaces. Par ailleurs, le signalement à chaque carrefour donne un sentiment de sécurité au cycliste qui peut se sentir prioritaire. Souligner uniquement les carrefours dangereux avec des mouvements de tourne à droite importants nous paraît préférable. On notera que la couleur blanche est réglementaire alors que la couleur verte est informative.



Définition, rôle, types, raison de sa présence

Lorsque le couloir de bus est protégé par un séparateur, il est considéré qu'il y a deux chaussées. Si les phases de feux sont les mêmes pour le couloir de bus et les files de circulation il n'est pas obligatoire de poser un deuxième feu au milieu de la chaussée sur le séparateur. Par contre, si les phases de feux sont différentes (le feu du couloir de bus passe au vert quelques secondes avant le feu de la circulation par exemple), le deuxième feu est obligatoire en milieu de chaussée.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

L'implantation de feux en milieu de chaussée pourrait ne pas être systématique (après analyse de la sécurité). Par ailleurs, l'implantation d'un

feu bas « répéteur » du type de celui de l'avenue de l'Opéra pourrait être étudiée en milieu de chaussée, tout particulièrement pour les grandes perspectives. Ce matériel n'apparaît pas cependant réglementaire.



G

« Galinette »

Définition, rôle, types, raison de sa présence

La galinette est un îlot de forme trapézoïdale ou triangulaire aménagé sur la chaussée.

Elle est utilisée pour protéger un passage pour porte cochère (deux éléments) ou signaler la présence d'un obstacle sur la chaussée en bordure du trottoir tel que le début d'une file de stationnement ou une place de stationnement à usage particulier protégée par un arceau. Constituant un obstacle sur la chaussée, elle doit être signalée par un panneau de signalisation constitué d'un carré bleu avec une flèche blanche orientée vers la chaussée (J4).



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Cet aménagement est économique à mettre en œuvre car il ne nécessite pas une reprise du fil d'eau. Mais, particulièrement disgracieux et source d'encombrement de l'espace public, il s'insère très mal dans le paysage de l'espace public parisien.



Jardinière

Définition, rôle, types, raison de sa présence

La jardinière mobile est un mobilier posé sur le trottoir destiné à recevoir une plantation. Le modèle utilisé à Paris est la jardinière « Cribier ». Il se présente sous la forme d'un cube en acier laqué porté par quatre pattes scellées dans le sol. Sa hauteur est de 1 m et son emprise au sol de 0,9 m par 0,9 m.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère ou d'éventuelles contradictions

La présence de jardinières n'est pas souhaitable sur l'espace public en terme de paysage et d'encombrement. Son utilisation doit se limiter à des sites où une décoration végétale participe à mettre en valeur une composition urbaine et où elle ne peut pas être réalisée en pleine terre.



Lincoln

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Le Lincoln est une bande aménagée à mi-niveau entre le trottoir et la chaussée. Il permet d'accueillir le stationnement des véhicules particuliers, des deux roues, les livraisons et les transports de fonds.

Limité côté chaussée par une bordure basse de granit d'une hauteur d'environ deux centimètres, il constitue un palier intermédiaire entre le niveau du trottoir et celui de la chaussée. Généralement aménagé dans le prolongement d'une "oreille", il permet d'assurer la continuité du fil d'eau.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Réalisé en dallage, pavage ou asphalte, il s'intègre particulièrement bien dans le paysage de la rue.



Livraison

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Plusieurs aménagements sont proposés pour organiser les emplacements pour les livraisons :

- intégrés dans une file de stationnement,
- sur le trottoir,
- dans le couloir de bus en demi-lincoln ou Lincoln,
- dans la file de circulation, où la livraison est autorisée à certaines heures en neutralisant une des deux files.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

En terme de paysage, la meilleure solution de gestion des livraisons est bien entendu la livraison dans une file de stationnement. Dans le cas d'un couloir de bus, les livraisons dans les voies transversales sont à rechercher en priorité.

La gestion des livraisons dans une file de stationnement côté opposé au couloir de bus nous paraît intéressante dans les voies à sens unique.

Le stationnement sur trottoir présente l'inconvénient d'empiéter encore davantage sur l'espace des piétons. L'aire

de livraisons entre arbres serait mieux intégrée si elle était légèrement rehaussée en Lincoln. Le renforcement d'une bande de service technique en bordure de chaussée au-delà des plantations comme dans le projet du tramway des Maréchaux sud est à explorer. La gestion en demi-Lincoln paraît un compromis qui désorganise le paysage de la rue en obligeant les véhicules à stationner à cheval sur la chaussée et le trottoir. Afin d'améliorer la rotation des places de livraisons, une



L

Livraison

Définition, rôle, types, raison de sa présence



étude est menée par la DVD afin d'introduire des zones de livraisons à durée limitée à 30 minutes gérées par disque. On notera que la signalisation au sol « Livraison » de couleur jaune est parfaitement lisible. L'introduction d'un panneau vertical « stationnement réservé aux livraisons » n'apparaît pas nécessaire.





Oreille

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Une oreille est une surlargeur ponctuelle du trottoir prise sur la largeur d'une file de stationnement au droit d'un passage protégé pour les piétons. Généralement aménagée à un carrefour, l'oreille a pour but d'arrêter la file de stationnement et de sécuriser la traversée des piétons en diminuant la longueur de cheminement sur la chaussée.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Intéressante pour la sécurité des piétons, son intégration dans le paysage de la rue n'est pas toujours satisfaisante, en particulier lorsqu'elle conduit à interrompre la continuité du fil d'eau ou à être séparée du trottoir par un caniveau grille afin de simplifier l'écoulement des eaux et réaliser des travaux à moindre coût.

L'efficacité en terme d'accidentologie des piétons n'a pas été évaluée.

L'intégration de l'« oreille » est beaucoup plus aisée et satisfaisante lorsqu'elle est prolongée par un stationnement en Lincoln.



P

Panneau sens interdit

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Le panneau « sens interdit » situé à droite d'une chaussée est réglementaire. Lorsque le couloir de bus est protégé par un séparateur, le couloir de bus est considéré comme une chaussée et implique donc un panneau sens interdit sur le séparateur du bus selon les spécialistes de la réglementation.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Il apparaît que les panneaux sens interdit placés sur le trottoir de gauche pourraient être supprimés si les conditions de lisibilité le permettent.



Panneau d'interdiction de stationner et arrêt interdit

Définition, rôle, types, raison de sa présence

D'un point de vue réglementaire, des panneaux d'interdiction de stationner ou d'arrêt interdit doivent être mis en place le long des trottoirs et de certains séparateurs de bus qui constituent des bordures de chaussée.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Afin de ne pas encombrer l'espace, la signalisation verticale est à réduire à ce qui est réellement indispensable. Ainsi, les panneaux d'interdiction de stationner sur les séparateurs en milieu de chaussée ou sur les terre-pleins pourraient être évités. S'il s'avère qu'après la réalisation, des voitures se garent en milieu de chaussée, des panneaux pourraient être ajoutés très ponctuellement. L'idée de faire des zones où il est interdit de stationner est à l'étude au sein de la DVD ce qui permettrait de mettre un panneau de zone « interdit de stationner » à l'entrée de la zone et de ne pas le répéter à chaque carrefour. Un test est à l'étude dans le quartier Saint André des Arts.



P

Panneau pour les traversées

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Les panneaux indiquant aux piétons la présence de bus à contre sens ne répondent pas à une réglementation spécifique mais ils sont implantés pour éveiller la vigilance des piétons.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Il n'existe pas d'étude sur leur efficacité. En l'état, ils paraissent plutôt confus. Une étude est en cours à la DVD pour améliorer la lisibilité du message.



Panneau pour stationnement des 2 roues

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Comme un arrêté est nécessaire pour créer une aire de stationnement 2 roues, un panneau vertical indiquant les emplacements est réglementairement demandé.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Afin de ne pas remplir l'espace, la signalisation verticale est à réduire au minimum. Comme l'aire de stationnement est en soi bien lisible, les panneaux verticaux indiquant le stationnement vélo et 2 roues motorisés pourrait être supprimés ou à minima un seul panneau placé parallèlement aux façades bâties pourrait être implanté.



P

Passage porte cochère (PPC)

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Le passage pour porte cochère est un passage carrossable traversant le trottoir pour accéder à une emprise privée ou publique riveraine de la voie. La bordure du trottoir continue et s'abaisse à une hauteur de 3 cm sur la largeur du passage.

De forme trapézoïdale, dont le plus grand côté s'ouvre vers la chaussée, le passage est recouvert de pavés de grès, de granit ou plus généralement en asphalté quadrillé. Les différents types de traitement assurent la continuité du trottoir.



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Pour empêcher le stationnement illicite sur trottoir, des potelets surélevés à boule blanche ont été implantés en travers des cheminements piétons de part et d'autre du passage.

L'implantation en grand nombre de potelets sur des larges trottoirs, notamment lorsque des passages portes cochères sont très proches, nuit au confort des cheminements.

Le potelet à boule blanche, plus haut que les potelets ordinaires et isolé dans le vide de l'espace public, s'intègre difficilement dans le paysage de la rue.



Pictogramme (vélo, bus)

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Globalement, le dessin des pictogrammes est réglementé mais l'implantation n'est pas imposée par la réglementation. Par contre, le guide de la signalisation horizontale à Paris établi par la DVD recommande un certain nombre de pictogrammes. Le pictogramme Bus est inscrit en tête du couloir et peut être répété pour des tronçons de très grande longueur (>200 m) si le couloir est mal respecté. Le logo vélo est systématiquement marqué en tête de la voie cyclable et après chaque intersection. Il est répété généralement tous les 50 m. Le guide de la DVD paru en mai 2005 prévoit aussi des logos sur un fond vert sauf pour les logos implantés en carrefour. En carrefour, ce guide offre deux possibilités: soit le logo vélo blanc, soit le marquage d'un damier vert.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Le pictogramme vélo de couleur blanche est réglementaire, le pictogramme blanc sur un carré vert répond à une demande des élus parisiens.



P

Pictogramme (vélo, bus)



Pour les emplacements GIG
GIC, seuls les deux petits
pictogrammes sont demandés
par la réglementation, le
grand pictogramme placé au
centre de la place de
stationnement est préconisé
par la doctrine de la DVD.



Pictogramme (sas vélo)

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Un sas est un emplacement sur chaussée réservé aux vélos à l'amont de la ligne de feux dans un carrefour. Le sas est délimité par une ligne d'arrêt des véhicules motorisés située 5 m en amont du passage piéton. Cet espace permet au cycliste arrivant au feu de se positionner devant les voitures à droite ou à gauche suivant sa direction.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Le sas, matérialisé par un simple marquage au sol, est rapidement installé et d'une grande souplesse d'utilisation. Malheureusement, il est souvent encombré par des véhicules motorisés. Il ne pose pas de problèmes particuliers en terme d'insertion paysagère.

P

Plot rétro réfléchissant

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Des plots rétro réfléchissants ou pastilles en verre holopane sont incrustés dans les séparateurs de couloirs de bus, afin de les signaler de nuit.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Ces pastilles de verre produisent un signal lumineux élégant de nuit et sont très discrètes de jour.

L'implantation de ces pastilles devrait pouvoir se généraliser et des tests devraient être faits pour les incruster sur les parois verticales du séparateur à ces extrémités. Certains plots rétro réfléchissants fonctionnent à énergie solaire.



Définition, rôle, types, raison de sa présence

Le potelet est un élément métallique destiné à empêcher le stationnement des véhicules sur le trottoir. Le potelet est implanté en limite de trottoir ou au niveau des passages piétons et des passages de portes cochères. En cas de trottoir étroit, le potelet peut-être implanté sur la bordure de granit par carottage de celle-ci.

Au niveau des passages piétons et en section transversale des trottoirs, le potelet est surélevé et sa partie supérieure peinte en blanc pour la sécurité des malvoyants conformément au Schéma d'accessibilité des personnes à mobilité réduite validé par le Conseil de Paris en juillet 2002. Moyen efficace de protection du trottoir, l'implantation continue de potelets, conséquence de l'incivilité des automobilistes et de l'absence réelle de mesures répressives, nuit au paysage de la rue tout en engendrant des travaux onéreux.

Trois types de potelets sont principalement utilisés à Paris :

- le potelet à boule
- le potelet "jardins Champs Elysées"
- le potelet " Champs Elysées – Huet".



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

L'implantation de potelets ne devrait pas être systématique. Dans certains quartiers, les trottoirs ne sont pas protégés et les automobilistes ne se garent pas sur les trottoirs. À minima, les potelets sont à supprimer lorsqu'il existe du

stationnement sur la chaussée. Par ailleurs, leur présence est problématique pour border les Lincoln de livraison et les passages de portes cochères.



P

Potelet



Ralentisseur (entrée de quartier vert, dos-d'âne, coussins berlinois)

Définition, rôle, types, raison de sa présence

La présence de ralentisseurs pour limiter la vitesse de la circulation automobile est réglementée puisque la réglementation autorise leur implantation uniquement dans les voies où les flux automobiles s'élèvent au maximum à 3 000 véhicules jour (vérifier).

La forme et la pente des ralentisseurs sont également réglementées.

À Paris, les passages piétons surélevés sont largement répandus et notamment aux entrées et sorties de quartiers verts où la vitesse est limitée à 30 km/h. À l'amont et l'aval du passage piétons, le ralentisseur est réalisé en pavés. Les ralentisseurs en enrobés bitumineux avec triangles de peinture blanche sont peu utilisés.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Les premiers ralentisseurs aménagés dans le quartier tranquille « nationale » il y a une dizaine d'années avec des enrobés de couleur orange présentaient une très mauvaise insertion paysagère avec un dispositif beaucoup

trop fonctionnel et perceptible. Depuis, les entrées et sorties de quartiers tranquilles puis quartiers verts ont été aménagées avec des ralentisseurs réalisés en pavés qui s'insèrent assez bien dans le paysage parisien.



R

Refuge et passage piéton

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Le refuge sur chaussée est placé au droit d'un passage protégé afin d'assurer la sécurité des piétons. Les recommandations dans ce domaine préconisent une largeur minimale de 1,5 m. Les bornes de 0,8 m ne sont pas réglementaires.

Le refuge est souvent limité par deux bornes Devault dont l'une est signalée par une borne haute. Parfois le refuge est constitué d'un terre-plein allongé avec des passages piétons décalés. Des barrières sont implantées en limite du refuge sur la totalité de son périmètre afin de contraindre les piétons à emprunter les passages protégés.



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Les refuges pour piétons ne répondent pas vraiment à une réglementation. Les 12 m de chaussée au-delà desquels il est nécessaire de placer un îlot refuge correspondent à une recommandation de la DVD. C'est « la durée du vert » consacré à la traversée des piétons qui est réglementée : un piéton engagé sur le passage pour piétons doit avoir le temps de traverser l'intégralité de la chaussée ou

de rejoindre le refuge à une vitesse de 1 m/s avant que le feu passe au vert pour les voitures.



Séparateur

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Le séparateur a pour fonction de dissocier des usages différents de la chaussée, comme par exemple la circulation générale "des circulations douces" (bus – vélos – taxis) ou une piste cyclable de la circulation.

Matérialisé à l'origine par une simple ligne blanche continue, il est aujourd'hui réalisé sous la forme d'éléments en saillie. Il est un palliatif à l'irrespect des automobilistes. Le séparateur, réalisé au début en béton coulé en place selon des profils et des largeurs variables, est aujourd'hui constitué d'éléments en granit massif dont la largeur varie entre 30 et 50 cm. Les éléments sont collés sur le béton de fondation de la chaussée et leur engravement limité à l'épaisseur du tapis bitumeux.

La présence du séparateur au droit d'un carrefour est généralement signalée par une borne haute lumineuse fixée sur une borne Devault.



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Élément aujourd'hui indispensable pour protéger "les circulations douces" de la circulation générale, il génère une fragmentation linéaire de la chaussée non souhaitable en terme de paysage.

Afin d'éviter une impression de désordre contribuant à accentuer cet effet de laniéragé, il doit être implanté selon un tracé parfaitement rectiligne et parallèlement au trottoir si possible.

Dans le cas d'un couloir bus à contresens de la circulation, une bande blanche continue apparaît suffisante.

Dans le cas d'une piste cyclable placée entre le trottoir et une file de stationnement, le séparateur doit avoir une largeur minimum de 0m70, afin de protéger les cyclistes de l'ouverture d'une portière de voiture.

L'emploi du granit est bien entendu préférable.

La recherche d'une hauteur de vue minimum est intéressante. La pose de pastilles rétro réfléchissantes, contribue à améliorer son insertion dans le paysage et apporter, de nuit, une image presque festive.

Selon la Préfecture de Police, les séparateurs devraient à terme disparaître et être remplacés par une simple bande blanche dans la mesure où la mise en place de radars automatiques avec reconnaissance de plaques minéralogiques devrait être suffisamment dissuasive. Il reste à régler la question des véhicules autorisés à circuler dans les couloirs de bus.

Afin d'alléger la signalisation horizontale pour les couloirs de bus dans le sens de la circulation, la bande blanche bordant le séparateur de couloir de bus pourrait être



S

Séparateur



supprimée puisque les automobilistes ne se garent pas en milieu de chaussée. À noter que la circulation dans un couloir de bus correspond à un PV de catégorie 4, circulation dans une voie réservée, et coûte 135 euros. La Préfecture de Police est favorable à des séparateurs bas qui éviteraient les blocages. Il en est de même pour les architectes des bâtiments de France qui préfèrent les séparateurs bas plus discrets dans le paysage.



Séparateur végétalisé

Définition, rôle, types, raison de sa présence

On peut distinguer plusieurs types de séparateurs végétalisés.

- Le séparateur situé entre un couloir bus et la circulation générale

Deux types ont été expérimentés à Paris :

Rue du Renard – Paris 4e

Ce modèle ne nécessite pas une découpe du béton de fondation de la chaussée pour la mise en place de la terre végétale. Dans ce cas, il est limité par des murets de granit d'une hauteur importante correspondant à l'épaisseur de terre nécessaire pour les plantations. Il est signalé en tête par une borne haute lumineuse posée dans le séparateur.

Avenue Daumesnil à Paris 12e

Le béton de fondation a été découpé, permettant ainsi l'engravement dans la chaussée de la terre végétale. Il est simplement limité par des bordures de granit et accueille une végétation basse.

- Le séparateur situé entre une piste cyclable et la circulation générale

Rue Albert Bayet à Paris 13e

Le béton de fondation a été découpé et le séparateur s'apparente à une banquette végétale avec des plantations en pleine terre sous la forme d'une haie taillée d'un mètre de hauteur environ.



Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Pour la discrétion recherchée, le minimum d'émergence et l'absence d'adjonction au séparateur sont souhaitables.

À ce titre, la végétalisation des séparateurs hauts expérimentée devant Beaubourg n'est pas convaincante. L'impact paysager de la présence de végétation sur les séparateurs est négatif. Le séparateur haut renforce le laniéragé des chaussées et rend l'espace de la rue peu lisible et inutilement encombré.

Ils posent aussi de difficiles problèmes d'entretien des végétaux. L'exemple de la rue

du Renard donne en outre l'impression d'un traitement de séparateur d'une voie rapide.

Le séparateur aménagé sous la forme d'une banquette végétale séparant une piste cyclable de la circulation générale, et cela dans des lieux bien spécifiques, peut être utilisé car il marque plus une limite de trottoir élargi sur lequel circulent les cyclistes qu'une coupure de la chaussée. Dans un souci d'unité et de simplicité, il doit utiliser des végétaux persistants de même essence pouvant être taillés.

S

Stationnement des vélos et des 2 roues motorisés

Définition, rôle, types, raison de sa présence



Le nombre des vélos et des deux roues motorisés augmentant régulièrement dans Paris, il importe de multiplier des aires de stationnement spécifiques afin d'éviter l'encombrement des trottoirs et des parvis de gares ou monuments, préjudiciable au cheminement des piétons et au paysage de l'espace public.

L'accrochage des deux roues se fait sur des arceaux métalliques de hauteurs et d'espacements variables (hauts et rapprochés pour les vélos - bas et espacés pour les deux roues motorisés).

Les aires de stationnement sont placées sur la chaussée, en interrompant une file de stationnement.



Un nouveau dispositif pour les deux roues motorisés sur une partie de trottoir «déclassé» est expérimenté boulevard Haussmann. Il consiste à créer une bande en asphalté quadrillé (comme les P.P.C.) sans mobilier d'accrochage. Deux panneaux spécifiques, très présents dans le paysage, signalent les emplacements réservés aux vélos et aux deux roues.



Stationnement des vélos et des 2 roues motorisés

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Il est préférable que le stationnement sur chaussée, derrière une "oreille" soit aménagé sur un Lincoln afin d'assurer la continuité du fil d'eau. Côté opposé à l'oreille, la protection pourrait être assurée par une borne "Passy" ou un potelet. La Préfecture de Police et la Direction de la Voirie soulignent toutefois l'insuffisance de lisibilité de la borne. L'aménagement d'une aire de stationnement limitée par des "galinettes" ou des "balisettes" n'est pas satisfaisant en terme de paysage. L'installation d'aires de stationnement 2

roues matérialisées avec simple bande blanche sur chaussées insérées dans une file de stationnement comme cela existe rue de Castiglione par exemple pourrait être adaptée dans certains secteurs et notamment dans le centre de Paris.

Les panneaux de couleur bleue annonçant les aires de stationnement 2 roues ou vélos sont très présents dans le paysage. Ces panneaux réglementaires ne peuvent pas être supprimés mais réduits à un seul et placé dans l'alignement du trottoir.



S

Stationnement GIG-GIC



Définition, rôle, types, raison de sa présence

La réalisation de places de stationnement pour les PMR est imposée par la loi. D'après le décret du 31 août 1999, une place sur 50 doit être réservée et accessible aux PMR. Par contre, la pose d'arceau rabattable n'est pas imposée par la réglementation mais elle répond à une demande des élus chargés des PMR. En l'absence d'arceau, la pose de balisettes ou de galinettes n'est plus nécessaire.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

D'après le service de la réglementation de la DVD, les emplacements sont aujourd'hui bien respectés sans doute en raison du coût de l'amende qui est passé en catégorie 4 depuis quelques mois (135 euros).



Stationnement de transport de fond

Définition, rôle, types, raison de sa présence

La réglementation impose de permettre au transporteur de fonds de stationner près de l'établissement. La création d'un emplacement délimité est en outre obligatoire lorsqu'il existe une file de stationnement ou à l'occasion d'un réaménagement de voie avec des créations de Lincoln ou de places de stationnement. La décision de mettre un arceau ou non de protection revient à l'établissement concerné.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

En terme d'insertion paysagère, l'aire de stationnement pour les transports de fonds ne pose pas de problème particulier lorsqu'elle est traitée en Lincoln ou dans une file de stationnement sans balisette et sans « galinette ». Seule la présence de « galinettes » ou de balisettes délimitant la place pose question en terme d'insertion ; elles devraient de notre point de vue être supprimées.



T

Terre-plein ou îlot

Définition, rôle, types, raison de sa présence

Certains terre-pleins sont créés en milieu de chaussée d'une part pour mieux gérer certains carrefours et d'autre part pour y installer les arrêts de bus lorsque le couloir de bus est à gauche.

Commentaires Remarques sur l'insertion paysagère

Pour réduire la présence spatiale des terre-pleins, l'absence d'éléments émergents est préférable. Ainsi, le mobilier de signalisation (interdiction de stationner, sens interdit) n'est pas opportun et l'utilisation de bordures hautes pour empêcher le stationnement des voitures permet d'éviter les potelets.



