

Expérimentations d'une signalisation routière Nouveaux arrêtés du 29 juin 2018 autorisant l'implantation d'un marquage au sol pour signaler un passage pour piétons avec un effet tridimensionnel - marquage PP3D



NOUVELLES EXPERIMENTATIONS ?

Oui. La première expérimentation, générale, a pour but de pouvoir étudier une amélioration de la sécurité des piétons, lorsque ces piétons traversent une route dont la vitesse autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h.

Un effet tridimensionnel du passage pour piétons, le marquage **PP3D**, permet d'accroître sa perception par les usagers circulant sur la chaussée.

Cette nouvelle signalétique est souhaitée par les collectivités territoriales, et elle ne concerne que les passages pour piétons existants.

La seconde expérimentation, propre à la ville de Paris, vise, outre l'amélioration de la sécurité des piétons, à accroître les diminutions de vitesse relevées depuis la suppression de feux tricolores.

Pour quels utilisateurs ?

Collectivités, personnel des services de voirie, usagers de la route, entreprises de signalisation routière, personnels des services de police de la circulation.

Quel est le principe d'un marquage PP3D ?

La perception du marquage au sol est accentuée par un effet d'optique, en trois dimensions, utilisant plusieurs couleurs et des figures géométriques produisant un effet de relief.

Le principe du **PP3D** de la commune de Paris est défini dans un dossier technique distinct. (se reporter au verso)

Référence de ces nouveaux référentiels ?

Arrêté du 29 juin 2018 (NOR : INTS1816623A) - JORF du 13 juillet 2018 pour la commune de Paris

Arrêté du 29 juin 2018 (NOR : INTS1808413A) - JORF du 21 juillet 2018 pour les autres collectivités territoriales



QUAND FINIRONT-ELLES ?

Le 1^{er} avril 2020 pour la première expérimentation, et le 14 Juillet 2020 pour les PP3D parisiens



QUEL EST LE PRINCIPE DE LA PREMIERE EXPERIMENTATION ?

Toute création d'un marquage au sol, **PP3D** doit faire l'objet d'une déclaration préalable. Cette déclaration est envoyée, par voie électronique (bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr), au ministre en charge de la sécurité routière - délégation à la sécurité routière/bureau de la signalisation et de la circulation.

L'implantation du **PP3D** est rendue possible par l'envoi d'un accusé réception.

Chaque marquage au sol **PP3D** fait l'objet d'un suivi et d'une évaluation individuelle.

Ces PP3D sont-ils répertoriés ?

Oui, la liste des marquages de l'expérimentation est accessible depuis le site internet de la sécurité routière <http://www.securite-routiere.gouv.fr>

L'expérimentation est-elle suivie ?

Oui. Deux rapports dématérialisés seront envoyés au délégué à la sécurité routière et à la directrice des infrastructures de transport, avant le :

- 1^{er} janvier 2019, pour le rapport intermédiaire au format PDF,
- 1^{er} janvier 2020, pour le rapport final d'évaluation.

Quels sont les passages visés ?

Les passages *cloutés* éligibles au marquage **PP3D** sont des passages pour piétons existants, installés :

- Sur des chaussées dont la vitesse maximum autorisée est d'au plus 50 km/h.
- Sur une section rectiligne de la route.
- À plus de 50 m d'une courbe ou d'une intersection.

L'interdistance entre deux marquages **PP3D** est d'au moins 100 m, les **PP3D** successifs se trouvant sur la même voie ou dans les rues adjacentes.

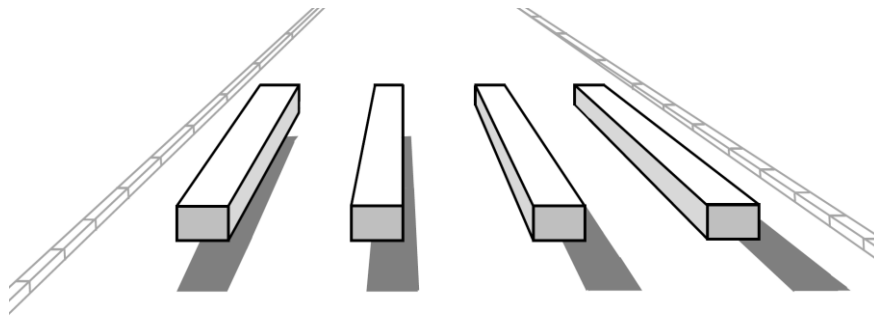
Quand ont commencé les deux expérimentations ?

Le 14 Juillet 2018 pour les marquages **PP3D** parisiens.

Le 22 juillet 2018 pour les autres marquages **PP3D**.



POUR EN SAVOIR PLUS



Exemple d'un marquage PP3D

Quelles sont les caractéristiques du marquage ?

Les bandes de couleur blanche du **PP3D** sont conformes à l'article 118 « Passage pour piétons » - septième partie de l'IISR. En voici quelques spécificités :

Ce sont des bandes rectangulaires ou parallélogramiques blanches parallèles à l'axe de la route.

Leurs dimensions sont :

- longueur $\geq 2,50$ m en ville, et de 4 m à 6 m en rase campagne ou dans la traversée d'une petite agglomération ;
- largeur 0,50 m et une interdistance de 0,50 m à 0,80 m.

Le marquage axial ou de délimitation de la chaussée est interrompu de part et d'autre du passage pour piétons, à une distance de 0,50 m.

Sur un ralentisseur de type trapézoïdal, les bandes blanches sont prolongées de 0,50 m de part et d'autre du plateau constituant le passage pour piétons.

Le nombre de bandes (*N*) dépend de la largeur roulable de la chaussée. (se reporter au tableau ci-contre)

Et au sujet de la glissance ?

L'arrêté modifié du 10 mai 2000 exige, pour les produits de marquage blancs d'une signalisation permanente, les performances suivantes :

Classe d'adhérence S1 : SRT 45 - Classe d'adhérence S3 : SRT 55 si un niveau d'adhérence plus élevé est souhaité

Le coefficient SRT (*Slip* ou *Skid-Resistance Tester*), ou PTV - *Pendulum Test Value*, est déterminé par essai au pendule de frottement, muni du patin large 57, sur une surface humide.

Et dans le cas de l'expérimentation parisienne ?

L'expérimentation parisienne est définie dans un dossier technique spécifique. Elle ne porte que sur ces cinq lieux :

- au 58 de la rue de Varenne (7^{ème} arrondissement), aux trois carrefours des rues Raymond-Losserand et de Gergovie / rues Raymond-Losserand et Pernety /
- rues de l'Ouest et du Château (14^{ème} arrondissement),
- et au 69 de la rue Damrémont (18^{ème} arrondissement)

Le suivi de l'expérimentation donnera lieu à un rapport d'évaluation, qui sera remis, avant le 14 avril 2020, au délégué à la sécurité routière et à la directrice des infrastructures de transport.

Quelles sont les couleurs de l'effet 3D ?

L'effet tridimensionnel est rendu possible par des couleurs différentes du blanc, du jaune, du bleu, du vert et du rouge.

Antagonisme

Le marquage **PP3D** n'est pas associable avec un passage équipé de signaux bicolores R12 destinés aux piétons. Ces feux R12 sont associés à la présence de feux tricolores.



Feux R12 horizontaux



Feux R12 verticaux

Largeur roulable de la route				
4 à 6 m	6 à 8 m	8 à 10 m	10 à 12 m	12 à 14 m
<i>N</i> = 3 à 5	<i>N</i> = 5 à 7	<i>N</i> = 6 à 9	<i>N</i> = 8 à 11	<i>N</i> = 9 à 13

Signalisation complémentaire à Paris

Dans le but d'aviser les conducteurs et d'anticiper un effet de surprise, des panneaux AK14 avec panonceaux « signalisation expérimentale » peuvent être installés en amont de chaque intersection.



Autres textes de référence

Code la route articles L. 411-6 et R. 411-25

Arrêté modifié du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes

Arrêté modifié du 10 mai 2000 (NOR : EQU0000777A) relatif à la certification de conformité des produits de marquage de chaussées.

Instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) modifiée du 22 octobre 1963