

Avantages et limites des zones 30 km/h

Les zones 30 km/h, apparues il y a une quinzaine d'années, se développent dans les centres villes. Sont-elles une solution?

La limitation de vitesse à 30 km/h dans les villes est plutôt récente. Elle a été instaurée par un décret le 29 novembre 1990. Elle a depuis tendance à se développer en milieu urbain, dans les zones à risques, aux abords des écoles, dans les zones résidentielles, dans une rue commerçante... sur des sections de routes, courtes et empruntées par un grand nombre de piétons.

SES AVANTAGES

L'objectif est une sécurité accrue des piétons, notamment des enfants qui traversent la route devant leur établissement scolaire, mais aussi celle des deux roues... Réduire la vitesse, c'est réduire le nombre d'accidents: si un enfant surgit devant vous à une douzaine de mètres, une vitesse de 30 km/h vous permettra de vous arrêter. A 50 km/h, le choc serait fatal. Les bénéfices de la mesure ne sont pas seulement sécuritaires. Rouler à 30 km/h doit permettre une diminution du bruit et de la pollution pour concourir à une meilleure qualité de vie des riverains, diminuer leur stress et créer une convivialité dans le quartier. Elle doit permettre aussi une meilleure fluidité des déplacements, ceux des piétons, des deux roues et des voitures. Tous ces avantages poussent les maires à développer les zones 30 sur leur territoire. Sur les routes départementales, ils doivent consulter le conseil général, maître d'ouvrage. La décision est prise et fait l'objet d'un arrêté municipal. S'il s'agit d'une route à grande circulation, c'est le préfet qui en définit le contour, après avoir recueilli l'avis du maire ou du président du conseil général en cas de route départementale.

Mais n'y voyez pas une solution miracle. Il ne suffit pas d'un panneau pour mettre les automobilistes au pas. D'où l'intérêt d'indiquer très clairement la limitation par des panneaux, voire de la «forcer» par des infrastructures routières, types gendarmes couchés, îlots, bandes centrales... Un coût d'ailleurs non néglig-



Le panneau de limitation de vitesse ne suffit pas à lui-même. La ville de Soisy-sur-Seine a acquis des jumelles laser pour davantage sensibiliser les automobilistes. Ça marche !

geable pour les collectivités. «En l'absence d'un vaste et coûteux programme de mesures de modération du trafic, la réduction de la vitesse à 30 km/h risque de ne jamais se concrétiser autrement que sur les panneaux». Il faut même imaginer d'autres dispositifs, plus dissuasifs. La commune de Soisy-sur-Seine a pris le parti d'acquiescer un eurolaser, pour mieux surveiller le village et en particulier, la zone 30 située dans une zone pavillonnaire, déjà équipée d'énormes pots de fleurs pour obliger les automobilistes à ralentir. Des opérations ponctuelles, environ deux par semaine, sont menées en présence d'un agent de la police municipale ou de la gendarmerie, qui avec des jumelles relève la vitesse des voitures. «Nous ne verbalisons pas systématiquement», précise Xavier Le Gloannec, responsable de la police municipale, mais la simple présence de ces agents suffit à porter ses fruits. Des progrès

très nets ont été constatés. Précisons que les amendes vont au Trésor Public. Une infime partie revient à la commune en fin d'année. Pour que la zone 30 fonctionne, l'automobiliste doit comprendre son utilité. «Il faut que la zone 30 ait l'aspect d'une rue paisible et que l'environnement n'incite pas à la vitesse» réagit l'Institut national pour la sécurité des enfants. Si tel n'est pas le cas, la limitation ne sera sûrement pas respectée.

La zone 30, à tout va, n'est pas une solution. «Il existe des endroits où il n'est pas difficile de rouler à 30 km/h, dans les voies étroites. Ailleurs, sur les voies roulantes, cela me paraît plus compliqué», estime Marie-Thérèse Courme, déléguée essonnoise de l'association Victimes en colère, basée à Bruyères-le-Châtel. *Tout ce qui peut contribuer à diminuer le nombre d'accidents me semble une bonne idée.* Richard Feeser, directeur départemental de la

prévention routière, reconnaît dans cette mesure, une bonne idée: «Ce n'est pas un gadget, notamment sur les zones de marchés. On a intérêt à mettre tout le monde à la même vitesse dans ces endroits-là. Les zones 30 sont propices au juste partage harmonieux de la chaussée».

SES INCONVÉNIENTS

Pour autant, toute intéressante que soit la mesure, elle a aussi ses travers. «Ceux qui sont habitués à rouler plus vite contournent les zones 30 et empruntent des rues parallèles où les petites dames promènent leurs chiens... On constate cela à Morsang-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois, et dans d'autres villes aussi sûrement. On a crû trouver une solution idéale mais, Français latin, Français malin, il contourne l'obstacle» regrette Richard Feeser. Les zones 30 ne sont pas du goût de tout le monde. Certains les trouvent inadaptées aux conducteurs de deux roues, pour qui «la circulation à 30 km/h relève plus de l'équilibrisme que de la conduite».

Y aurait-il abus de certains édiles? Cela ne saute pas aux yeux sur notre département, comme ailleurs en France d'ailleurs. Il est d'autres pays européens, beaucoup plus fervents de la zone 30. L'Allemagne, en premier lieu. Berlin, un modèle du genre. 70% de son territoire est limité à 30 km/h. La restriction de vitesse est également fortement répandue aux Pays-Bas, notamment dans les quartiers résidentiels. En Grande-Bretagne, une étude a confirmé l'efficacité de la mesure. Le nombre d'accidents a chuté de 60%, les accidents impliquant des enfants à pied de 70%, les accidents d'enfants à vélo de presque 50%. En Suède, toutes les routes susceptibles d'être empruntées à la fois par des voitures et des piétons sont à 30 km/h.

Même si la sécurité routière a gagné du terrain depuis ces derniers mois, si les radars sont devenus communément admis et incitent à lever le pied, on n'en est pas encore à vouloir rouler au pas, partout en ville. Il reste en France encore beaucoup de chemin à faire pour faire évoluer les mentalités.

Anne Rohou

LA VILLE-DU-BOIS *A La Ville-du-Bois, l'ensemble du centre-ville est en zone 30 km/h*

Une zone 30 pas assez étendue ?

Le 7 janvier 2003, démarrait le vaste chantier des travaux en centre-ville. Un an et demi plus tard, et après une inauguration en décembre dernier, la grande zone 30 qu'est le cœur de ville satisfait le plus grand nombre.

Le cœur de ville de La Ville-du-Bois, outre son aspect esthétique totalement transformé, séduit les habitants par sa "zone 30". D'ailleurs, la municipalité n'hésite pas à multiplier les enquêtes d'opinion et les questionnaires afin d'y adapter la circulation, y compris alentour. Du côté des services techniques, peu de retours ont été signalés concernant la limitation de la vitesse en centre-ville. « Il faut dire qu'outre les panneaux indicateurs, la municipalité a eu recours à nombre de dispositifs pour inciter les automobilistes à réduire leur vitesse : chicanes, rétrécissements de chaussée avec "cédez-le-passage", stationnements matérialisés à cheval sur la chaussée et les trottoirs, potelets, bornes et autres "coussins berlinois" (NDLR : dos-d'âne progressifs sur les côtés, permettant le passage rapide des engins de secours) », souligne Alain Mathieu, directeur des services techniques.

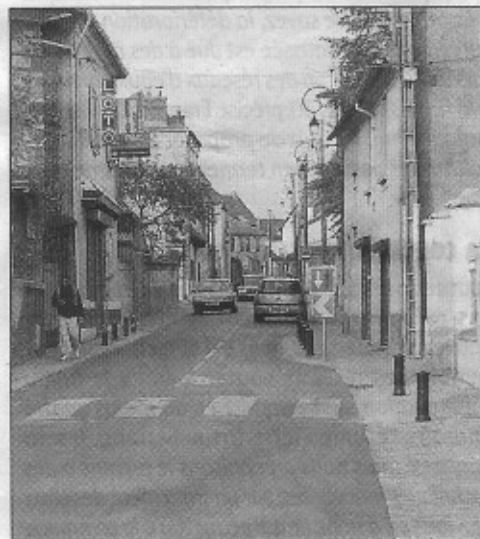
Du côté des usagers du centre-ville, les riverains ne critiquent pas la limitation imposée, mais déplorent le "surplace" aux heures de pointe. « On ne pouvait pas repenser toutes les rues, car le centre-ville est ancien, mais tout a été fait pour inciter les gens à utiliser les parkings extérieurs au centre ville, qui ne sont pas encore réhabilités », indique une habitante de la Grande-Rue. « Les nouveaux aménagements autour de l'Institution du Sacré-Cœur ont considérablement amélioré la situation, répond Alain Mathieu. La volonté municipale était de rendre le centre-ville aux piétons et d'en faire un endroit convivial où l'on peut circuler à pied sans craindre un accident. Aujourd'hui, c'est une réalité. Le petit parking de la salle de l'Escale est rénové et sera bientôt



A La Ville-du-Bois, les panneaux zone 30 sont même agrémentés de grosses flèches.

"marqué", tandis que la réhabilitation de la Grande-Rue puis de la place Beaulieu s'effectueront dans le courant de l'année ». Toutefois, si tout a été fait pour améliorer le déplacement des piétons, certains habitants des rues extérieures ont le sentiment de "trinquer". Plusieurs associations locales, déjà en prise avec la circulation des automobiles désireuses d'éviter la Nationale 20, dénoncent la politique de stationnement de la municipalité et le changement de sens de certaines rues. Au mois de janvier, l'une d'elle évoquait même la nécessité de mettre en place une zone 30, dès les entrées de ville. « Nous n'avons pas effectué de comptages, mais il semble normal que des personnes se rendant à Nozay, par exemple, évitent aujourd'hui le centre-ville. Le principal, c'est que la circulation au cœur du village soit fluidifiée. Une fois l'ensemble des travaux réalisés, ce sera bénéfique pour tout le monde », assure le directeur des services techniques.

F. Herran



Si la circulation est restée à double-sens, le cédez-le-passage est devenu la règle.