

**CANTON D'ARPAJON** *Objectif : sécuriser la circulation en centre ville*

# Les zones 30 fleurissent sur le canton

*On n'y prête pas vraiment attention, mais elles sont pourtant de plus en plus nombreuses. Les zones limitées à 30 km/h deviennent incontournables. Sur le canton d'Arpajon, certaines communes, comme Guibeville et bientôt Avrainville, sont presque entièrement en zone 30. La mesure suffit-elle cependant à sécuriser les endroits à risques ?*

**L**es zones 30 fleurissent sur le canton, et surtout aux abords des écoles. La mesure est presque systématique sur le canton d'Arpajon : tous les groupes scolaires ont été sécurisés, notamment par la mise en place de zones 30 et de dispositifs de ralentissement au sol. Ces programmes sont financés à 100% par le conseil général de l'Essonne. Les abords du lycée René-Cassin, côté La Norville et côté Arpajon, ont été également placés en zone 30 l'année dernière. Ce sont également les centre-villes qui voient de plus en plus fréquemment fleurir les zones 30. Ainsi à Arpajon, les vingt rues et ruelles du centre-ville sont passées en zone 30 depuis 1999.

## CASSER LA VITESSE PAR TOUS LES MOYENS

C'est l'objectif poursuivi par des communes telles qu'Avrainville, Boissy-sous-Saint-Yon, ou encore Saint-Germain-lès-Arpajon. Car le problème principal de ces communes, c'est qu'elles sont situées sur des points stratégiques de contournement des grands axes routiers saturés. Elles sont donc la proie d'une circulation "parasite" d'automobilistes pressés qui tentent d'éviter les ralentissements. A Avrainville par exemple, le village est littéralement coupé en deux par le CD26, et la municipalité a dû déployer les grands moyens pour réduire la vitesse des automobilistes (lire



*Préoccupation majeure des communes du cœur de l'Essonne : sécuriser les centre-villes, et notamment la circulation piétonne.*

on met en place des zones 30 pour parer à la dangerosité des rues. C'est le cas par exemple de la route de Corbeil et de la rue de Leuville à Saint-Germain-lès-Arpajon. A La Norville, c'est le chemin de la Garenne qui est passé en zone 30 en septembre dernier.

Quel que soit le cas de figure, un constat s'impose chez les élus du secteur : le panneau seul ne suffit pas. « Installer seulement un panneau indiquant l'entrée en zone 30 permet de faire venir la gendarmerie ou la police et de dresser des PV, lâche Monique Goguelat, maire de la commune et conseillère générale du canton. Une chose est sûre : il faut obligatoirement accompagner le panneau par des dispositifs de ralentissement au sol, qui contraignent les automobilistes à lever le pied ». Coussins ber-

entre les deux voies de circulation, tout l'arsenal est déployé. Des mesures qui ont un coût important pour les budgets publics : « Installer un dispositif de coussins berlinois coûte 7 500 euros », rappelle la conseillère générale du canton d'Arpajon.

Qui, amère, ne voit pas d'autre solution que la sanction pour aider les automobilistes à lever le pied : « C'est vraiment dramatique d'en arriver là, souligne-t-elle. Si on se penche attentivement sur le sujet, on se rend compte qu'il n'y a pas une rue qui ne pose pas de problème. Les gens ne peuvent pas voir une route dégagée sans foncer. Ça devient infernal... »

**Béatrice Gendron**

• Sur ce thème, voir également notre article

Les élus aménagent les centres pour limiter la vitesse

# Zones 30 km/h : la ville au ralenti



Les zones de limitation de vitesse à 30 km/h ont tendance à se multiplier dans les centres-villes, aux abords des établissements scolaires, dans les zones pavillonnaires... outre l'aspect sécuritaire, elles permettent d'augmenter la qualité de vie des riverains. Pour autant, tous les maires n'y sont pas favorables. Le point dans votre commune.

**A lire dans les rubriques locales et page 19**

V.S.

**GRIGNY** *La sécurité des enfants comme priorité*

## Moins de vitesse, plus de sécurité

*Quatre quartiers de Grigny sont particulièrement touchés par le dispositif "zone 30 Km/h". Destiné à freiner la vitesse de circulation et à optimiser la sécurité, les automobilistes Grignois semblent jouer le jeu.*

Grigny fait parti de ces villes ayant adopté le principe dit de "zone 30". En effet, la ville compte de nombreux quartiers où la vitesse est limitée à 30 km/h. De façon générale, la circulation est freinée grâce aux panneaux réglementaires mais aussi par le biais de procédés indirects comme des dodanes ou des cassis. « La sécurité est notre priorité, notamment à proximité des écoles où bon nombre d'enfants ont l'habitude de circuler à pieds », remarque M. Chauvard, directeur des voiries. Quatre grands pôles concentrent ces zones. Il s'agit des abords de la Grande Borne, du centre-ville, d'une partie du Village et de Grigny 2. Plus précisément, les voies périphériques de la Grande Borne, à proximité des habitations, des bâtiments publics et surtout des écoles sont concernées. Pour le centre-ville, un nouveau collège a vue le jour, et en réponse la ville a mis en place des cassis et dos d'ânes. Le village est un peu moins problématique, la circulation n'est pas à grand risque mais le quartier est tout de même classé "zone 30". En ce qui concerne Grigny 2, c'est la

présence importante des logements qui explique la limitation de vitesse. Elle est de rigueur grâce aux nombreuses rues en sens unique et aux ralentisseurs. Un projet de réaménagement est à venir : le centre-ville serait relié à la Grande Borne, au Village et à Grigny 2. Les artères limitées à 30 km/h sont donc amenées à se développer. Les Grignois semblent satisfaits et respectueux de ces règles de sécurité. « Les comportements changent, et c'est une bonne chose. Les habitants se rendent compte au fur et à mesure combien c'est important pour eux et pour la sécurité de leurs enfants. », précise M. Chauvard. Il souligne également que « la population infantine et adolescente de la ville est l'une des plus importante d'Essonne ». La mise en place de ces zones à 30 km/h est le plus souvent réalisée en accord avec la population. Plutôt favorable, celle-ci a déjà proposé d'elle-même des solutions pour limiter la vitesse. Une autre raison de ce respect est pour M. Chauvard la peur de la police : « J'ai le sentiment que l'aspect fliqué fait de plus en plus peur, et que ça porte ses fruits ». Les conducteurs irrespectueux, qui posent problème sont le plus souvent des voyageurs ne faisant que traverser la ville. Les plus réticents contournent généralement la difficulté en passant par d'autres voies.

Marie-Albane Uilly

MORSANG-SUR-ORGE

*Depuis presque deux mois, la rue du Bois-Pommier est en zone 30*

# Réduire la vitesse pour tous

*A Morsang-sur-Orge, la sécurité de tous les usagers de la route est une priorité. Du côté de la prévention, l'opération "Marchons vers l'école", qui incite les parents à emmener leurs enfants à l'école à pied, à vélo ou à roller, est aujourd'hui une réalité. Du côté des actions, partout où elle le juge nécessaire, la municipalité met également en place des "zones 30".*

**D**u point de vue du code de la route, un simple panneau d'entrée de ville stipule que la vitesse est limitée à 50 km/h. Pour autant, dans des zones où de nombreux équipements publics multiplient les passages piétons, abaisser la limitation de la vitesse s'avère une nécessité. Après deux mois de travaux, la rue du Bois-Pommier, comme la rue Félix-Périn et l'avenue René-Cassin, est ainsi devenue, il y a quelques semaines, la troisième artère morsainoise où la circulation est limitée à 30 km/h. « Les zones 30 ont été inscrites dans le code de la route en 1990, indique la municipalité. Dans la rue du Bois-Pommier, s'agissant d'une artère récente, la simple apposition d'un panneau 30 n'aurait pas suffi à matérialiser la zone. Pour inciter franchement les automobilistes à lever le pied, des aménagements spécifiques ont donc dû



*Certains sont tentés d'éviter la chicane en roulant au milieu de la chaussée, mais gare aux amortisseurs !*

être privilégiés ». En effet, contrairement à des centres-villes anciens où une limitation à 30 km/h ne fait que "s'adapter" à des rues étroites ou commerçantes, la rue du Bois-Pommier est une artère large desservant un lycée, un cimetière, un square et un stade. Pour briser la vitesse, la municipalité a eu recours à deux dispositifs. Tout d'abord, un système de plateau surélevé. La chaussée est "remontée" de plusieurs centimètres pour venir affleurer le parvis du lycée Ampère, zone de grande circulation aux heures de rentrée et de sortie des élèves. De même, un second

plateau est situé à l'entrée du stade Léo-Lagrange, secondé à cet endroit par un trottoir élargi qui crée une sorte de chicane, cassant une ligne droite propice à la prise de vitesse. « Aux heures de pointe, la vitesse est respectée, de toute façon, avec le passage des nombreux élèves, et les arrêts des bus scolaires, il est difficile de faire autrement, commente un riverain. Le soir, en revanche, l'artère n'est pas très fréquentée et même si une voiture ne peut éviter le plateau, contrairement à d'autres dos-d'âne, quelques-

*unes empruntent la voie au milieu pour éviter la chicane et on entend parfois le bruit de quelques amortisseurs, particulièrement sollicités ! ».*

Préserver la sécurité des piétons est un des objectifs de la zone 30. A Morsang-sur-Orge, les aménagements visent aussi à rendre la route à tous les usagers autres que les automobilistes. Les trottoirs, protégés par des bornes et des potelets, dissuadent ainsi les automobilistes à se garer. De quoi favoriser l'usage de la bicyclette, le recours au roller ou la marche à pied.

**Fabien Herran**