

Zone 30 **des solutions économiques**

*C'est désormais une question fréquente : quel est le coût de mise en œuvre d'une zone 30 ?
Vu de Mars on peut observer que beaucoup disent renoncer aux zones 30 en raison de leur coût. Un autre observateur pourrait sans doute dire que beaucoup prennent prétexte du coût supposé d'une zone 30 pour y renoncer.*

L'expérience de nos voisins helvètes, en particulier, mais également de certaines villes françaises, tend à démontrer que des solutions économiques et efficaces existent.

1^{ère} mesure économique : la maîtrise du transit

Le premier acte de cohérence est la suppression ou la forte dissuasion des conducteurs de véhicules motorisés pressés à l'intérieur de la zone 30. Pour illustrer le propos : cela fait 10000 ans environ que la ville de Strasbourg a mis en œuvre un plan de circulation « en pétale » dans son centre ville. Ce plan de circulation ménage l'accessibilité au centre sans en permettre la traversée (sauf évidemment pour les cyclistes et pour les TC)

Le coût de cette première mesure est quasi nul : panneaux de signalisation et, si vraiment nécessaire, bacs à fleurs clôturant une rue. Le coût des bacs à fleurs pourra être pris sur la ligne budgétaire : « espaces verts ».

Si le transit doit être sauvegardé (cas d'une petite agglomération constituant une seule zone 30) deux solutions sont envisageables.

Soit l'axe de transit sépare deux zones 30. Dans ce cas l'axe peut être exploité à 50 avec nécessité d'y réaliser tous les aménagements nécessaires à la sécurité et confort des modes actifs : cheminements piétonniers, traversées en carrefour, bandes cyclables. Le coût n'est pas imputable à la zone 30.

Soit l'axe de transit est inclus dans la zone 30 et on peut imaginer un fonctionnement type « Köniz » avec les aménagements qui vont avec, en section courante et aux accès pour prévenir la saturation qui viendrait dégrader (inutilement) le cadre de vie. Le coût est le prix à payer pour que le trafic de transit se fasse « sur la pointe des pneus... »

Ce premier point particulièrement important ne pose un problème que vis à vis des deux-roues motorisés. Là le travail d'information d'abord puis de répression si nécessaire s'impose. Mais, la ville aime sa Police....

2^{ème} mesure économique : l'aménagement de « portes »

Les « portes » doivent être réalisées à chaque entrée dans la zone 30.

Le coût de cette première mesure est là encore quasi nul : panneaux de signalisation et, mise en œuvre de mobilier urbain pour marquer « la porte » (bacs à fleurs par exemple ; le coût des bacs à fleurs pourra être pris sur la ligne budgétaire : « espaces verts »).

La porte peut également marqué par l'implantation de totems bon marché. On peut aussi placer sur la chaussée de simples bandes rugueuses « réveillant » l'automobiliste qui se croit encore sur une route. Le marquage de la chaussée avec des signaux « zone 30 » est également économique.

Les portes peuvent comporter des mentions de « bienvenue » à l'adresse des automobilistes étrangers à la zone.

On comprend que plus la zone est grande et globale moins on multiplie le nombre de « portes » à aménager.

3^{ème} mesure économique : agir sur la largeur des chaussées

Dans de nombreuses zones 30 on trouvera le moyen de réduire la largeur des chaussées de manière à modérer les vitesses.

Parmi les mesures particulièrement économiques on peut citer le rétablissement du stationnement (lorsqu'il est fonctionnellement justifié) ou encore le rétablissement du double sens dans certaines rues à sens unique.

4^{ème} mesure économique : établir le contresens cycliste (ou double sens sauf véhicules motorisés)

L'établissement du contresens cyclistes dans les rues à sens unique est particulièrement efficace et économique pour une action sur les vitesses. Même les rues très étroites se prêtent à cette possibilité, sans compter que si elles sont vraiment très étroites elles ont vocation à fonctionner sous le régime « zone de rencontre »

Cette mesure peut dans certains cas conduire au rétablissement du double sens de circulation pour la circulation générale (*évoqué dans le point suivant*)

5^{ème} mesure économique : rétablissement du double sens de circulation

Comme expliqué en « 3 & 4 »

En se souvenant que les sens uniques ont été mis en œuvre dans les années '70 afin de favoriser le stationnement et de simplifier les carrefours pour en améliorer le « rendement ». C'était au siècle dernier et nous n'en sommes heureusement plus là !

Une rue en double sens peut être envisagée dès une largeur de 4,20m

6^{ème} mesure économique : aménagement de chicanes et écluses

Ces aménagement ont pour but soit de briser les alignements droits incitateurs de vitesse, soit d'imposer aux véhicules d'être attentifs afin de négocier l'ordre de passage de l'écluse.

Ces aménagements peuvent être réalisés par l'implantation d'équipements urbains (bacs à fleurs ; encore !) ou par une organisation astucieuse du stationnement.

Une mesure sensiblement différente peut être évoquée. Il s'agit d'aménager l'impossibilité de dépasser au droit d'un arrêt de bus par l'implantation d'équipements centraux économiques.

7^{ème} mesure économique : règles de priorité aux intersections

La généralisation du régime de « priorité à droite » a une grande efficacité quant à la modération des vitesses. Inutile d'insister sur le caractère très économique de cette mesure.

Les feux tricolores, les « stop » et les balises de « cédez le passage » sont donc à supprimer à l'intérieur de la zone 30.

8^{ème} mesure économique : suppression des traversées piétonnes

En même temps qu'une réponse apportée au besoin des piétons de jouir des deux côtés d'une rue sans contrainte, notamment celle de ne pas traverser à moins de 50m d'un passage piéton, cela force l'attention des conducteurs de véhicules motorisés sur l'ensemble du linéaire des rues. L'économie en peinture est significative

La mise en œuvre de cette recommandation entraîne souvent des réticences compréhensibles en raison des habitudes et des pratiques de certains usagers (enfants, non-voyants).

9^{ème} mesure économique : suppression des attributs routiers

Il s'agit du marquage axial des chaussées qui est tout à fait inutile et qui de plus risque de laisser croire qu'on est encore sur une route (où d'ailleurs il n'est pas obligatoire non plus) ; ne pas oublier qu'il ne s'agit que d'un aménagement de confort pour guider ces gentils automobilistes sauf quand il a son utilité pour marquer une interdiction de dépasser.

Non seulement cette mesure ne coûte rien mais elle entraîne une économie de peinture et de la main d'œuvre pour sa mise en œuvre.

10^{ème} mesure économique : les tâches de police

Elles consistent à relever et sanctionner les infractions. Elles consistent également à conseiller et informer l'ensemble des acteurs de la zone. Il s'agit des tâches « normales » dans une ville.

L'organisation de ces tâches peut être aidée par la mise en œuvre temporelle de radars pédagogiques (mais ils ont un coût !)

1+2+3+4+5+6+7+8+9+10 = pas beaucoup d'euros !

La possibilité de mettre en œuvre une « zone 30 » de qualité est également conditionnée par la réalisation de deux autres tâches normales d'une ville : des études sérieuses et de la communication. Cette dernière doit expliquer et valoriser les objectifs poursuivis.

Cette présentation n'est pas une incitation à rechercher et mettre en œuvre systématiquement les solutions les plus économiques. Elle a seulement pour but de dire que c'est possible !

Il est effectivement possible d'agir maintenant, sans tarder inutilement, et se donner le temps d'étudier des améliorations plus lourdes des rues et de l'espace public.