# 30 maxi, c’est se déplacer en harmonie !

**« [Illustration 1.png , Photos de marquage au sol] »**

**« [Illustration 2.jpg ; Photo de panneau de signalisation] »**

On entend bien que la soif d’aménagements sécurisés est réclamée et le plan vélo gouvernemental permettra d’agir dans ce sens. La piste cyclable est le dispositif le plus abouti car il permet de séparer complètement les flux de cyclistes du reste. Mais il peut nécessiter des investissements coûteux. Afin de consommer moins d’espace, les pouvoirs publics peuvent matérialiser des bandes cyclables. Les cyclistes sont toujours séparés des voitures mais il y a des risques que certains véhicules franchissent les marquages puisqu’ils n’ont aucun effet physique de protection. La situation de danger la plus redoutée des parents est même le passage de leur progéniture sur la voie empruntée par les véhicules motorisés plus que l’empiétement de la zone réservée aux 2-roues. La mise en place a minima de bandes cyclables est fortement recommandée à chaque côte montante car le sentiment de faire ralentir un véhicule plus puissant et donc la pression que l’on se met pour aller plus vite que ses propres limites exténuent. Mais encore une fois, un tel aménagement prend de la place, et c’est pourquoi nous voyons fleurir les zones 30.

Il s’agit d’un espace continu où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h : camions, bus, voitures, vélos, trottinettes, etc. On y entre et sort en franchissant des panneaux de début et de fin de périmètre. D’étendue variable, c’est un outil à destination des milieux urbains où circulent habitants, commerçants, travailleurs. Un village peut opter pour la création d’une zone de très faible étendue uniquement sur son cœur quand une agglomération pourra en matérialiser à l’échelle de la commune-centre dans son entièreté.

Ces espaces ne sont pas encore bien respectés par les automobilistes qui ne comprennent pas que l’on puisse brider à ce point des engins prévus pour se déplacer sur autoroute. On met donc actuellement des dos-d’âne, des chicanes pour obliger matériellement à ralentir, ce qui est pénible pour tout le monde. Des radars dits pédagogiques sont installés pour alerter des excès de vitesse, mais ce n’est pas encore assez dissuasif puisque l’on remarque qu’ils clignotent souvent en rouge et les véhicules accélèrent même après.

Mais on peut espérer que la prise de conscience d’une cohabitation entre modes de transport s’effectue par l’habitude de côtoyer des usagers de la route qui soient moins rapides que soi. On peut citer également la masse critique, phénomène qui est utilisé par les vélorutions pour mettre en évidence que lorsque les cyclistes sont suffisamment nombreux, ils imposent in fine leur allure à l’ensemble des usagers de la route qu’ils empruntent. Puisque maintenant les réglementations vont dans un sens théorique d’intégration du vélo, il faut donc espérer que l’usage fasse la règle (véritablement sur la route en pratique).

Ce développement est encore très récent, c’est donc normal que les changements d’habitude puissent être mal vécus par certains puisqu’ils rallongent la durée des trajets auto. On pourra féliciter la mise en place de marquages au sol de grande taille et répétés régulièrement. Ce sont autant de dispositifs visuels qui permettent à tous de prendre connaissance des règles en place. Un argument supplémentaire est le développement d’espaces plus radicaux : les « zones de rencontre » qui limitent cette fois-ci les vitesses à 20 km/h pour intégrer le flux piétonnier.

**Vincent Philipps.**