

LUMIU

La T30 roule lentement mais sûrement vers sa sécurisation

La problématique de la sécurisation de la T30 sur la commune de Lumiu a été abordée à plusieurs reprises dans nos colonnes.

Les résidents et gens de passage auront constaté, la semaine passée, que l'alerte lancée par la mairie en fin d'année, a été suivie d'effets. L'enrobé a été refait dans les virages du tronçon particulièrement accidentogène, entre Sant'Ambroggio et Algaïola.

Selon les informations glanées sur le terrain, l'enrobé qui vient d'être posé aurait une plus forte adhérence *"avec une granulométrie plus importante"*.

Le document produit par la CTC précise toutefois que *"l'essence perdue des PL est une cause possible, mais, comme souvent, difficilement vérifiable"*.

Priorité : diminuer la vitesse

La première cause d'accident reste la vitesse, ce n'est donc pas le seul aménage-



Un enrobé avec une meilleure adhérence a été appliqué dans les virages les plus délicats, entre Sant'Ambroggio et Algaïola. D'autres aménagements seront effectués. / PHOTO I. L.-P

ment que la CTC a prévu. Dans les virages, dont le tracé en courbe inversé est particulièrement délicat, est prévue la *"mise en place de bandes rugueuses sur l'ensemble des délaissés que les usagers utilisent pour couper les virages."*

En cas d'accident, la vérification de l'état des glissières et éventuellement leur renforcement sont aussi prévus.

Autre point noir, la traversée du village. Outre le fait d'être coupé par un axe principal, le bas du village doit gérer la circulation saisonnière et scolaire, particulièrement en juin et septembre. Un flux scolaire qui sera d'autant plus problématique lorsque la nouvelle école ouvrira ses portes à côté du stade. Quelques solutions simples seront d'ores et déjà mises en place en 2017 :

La traversée du village, l'autre problématique

Le marquage tout d'abord, des études ont montré que, par effet d'optique, un marquage plus large sur les côtés, donnant l'illusion d'un rétrécissement de la chaussée, provoquait un ralentissement des automobilistes.

Le renforcement du marquage avec mise en place de bande de résine "50 km/h" viendra s'ajouter à l'existant.

Dernier point, encore en discussion, la création de car-

refours giratoires. *"Certainement la meilleure solution"* selon le maire Étienne Suzzoni, qui souhaiterait voir l'un de ces ouvrages au niveau de la pharmacie et du stade. *"Des travaux coûteux avec ouvrages de soutènement (...)"* Par ailleurs, la pertinence de ces ouvrages reste à vérifier selon le service des routes de la CTC. Nul besoin de s'étendre sur la *"manie des ronds-points"*, encore moins sur la probabilité que ceux-ci voient le jour.

S'il est certes aisé de concéder que la sécurité n'a pas de prix, on peut toutefois comprendre que la collectivité préfère être sûre de l'efficacité de tels ouvrages avant de débloquer un budget conséquent.

Cependant, on peut aussi se demander pourquoi une solution moins onéreuse et ayant fait ses preuves n'est pas envisagée, à savoir ces bons vieux dos-d'âne, qui porteraient là bien leur surnom de gendarme couché.

I. L.-PAOLI

Vitesse et tracé des courbes en cause

La vitesse avait déjà été abaissée à 70 km/h par la précédente mandature. La baisse des accidents n'a, elle, pas vraiment été significative. Si les aménagements prévus ont le mérite d'être réfléchis et d'avoir prouvé une certaine efficacité, on peut néanmoins se demander s'ils dissuaderont réellement les "pilotes" de grosses berlines et autres tous terrains survitaminés de courir une spéciale à chaque passage. Certains auront peut-être noté deux grands absents de la liste des aménagements : les bons vieux radars et dos-d'âne. Des absents d'une efficacité prouvée car ils touchent à ce que certains pensent plus précieux que la vie : la porte-monnaie et la carrosserie.