



CIRCULATION | Accidents, casse, nuisances... des associations demandent l'arrêt de la construction de dos-d'âne illégaux. Elles réclament aussi la mise aux normes des équipements existants.

Des automobilistes en guerre contre les ralentisseurs hors-la-loi

HENDRIK DELAIRE

« **ICI, IL NE FAUT PAS AVOIR** une Porsche car nous sommes les champions de France des dos-d'âne ! » S'il préfère en rire, Jean-Luc, un habitant de Moussy-le-Neuf (Seine-et-Marne), peine à cacher son exaspération face au nombre de ralentisseurs qui y jalonnent les rues et transforment la plupart des trajets en parcours de montagnes russes. Dans cette commune de 3 200 habitants, il y a environ une trentaine de ralentisseurs, dont une partie n'est pas aux normes.

« Ma voiture est basse, elle frotte partout. Dans la rue Pasteur, il y a quatre dos-d'âne en 200 m. On en a à peine passé un que l'on doit déjà ralentir pour le suivant. On peut aussi faire ralentir les automobilistes avec un cédez-le-passage ou un stop », témoigne Fabien, un autre habitant de cette ville qui avait fait les gros titres en 2013, présentée comme la détentrice du record de France du nombre de dos-d'âne hors-la-loi.

En France, 40 % d'entre eux ne seraient pas aux normes

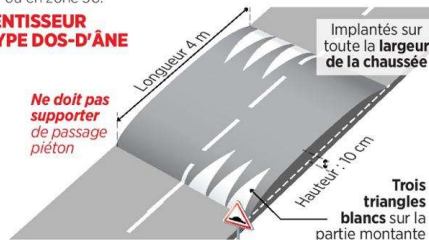
« Il y en avait alors 54 en tout, rappelle Philippe Guérin, l'ex-président de la Fédération des motards en colère de Seine-et-Marne (FFMC77), qui suivait le dossier à l'époque. Sous la pression du conseil départemental, qui avait conditionné son financement des travaux de voirie à la mise aux normes de ces dos-d'âne, la municipalité en a fait enlever une vingtaine sur les routes départementales traversant la commune, mais il en reste encore beaucoup qui sont hors normes. Certains sont pavés, c'est une hérésie pour les motos. »

« Beaucoup d'habitants s'en plaignent, sauf le garagiste », ironise le conseiller départemental et conseiller municipal d'opposition (Gauche républicaine et socialiste) Anthony Gratacos : « Même si je suis partisan d'autres équipements comme les plateaux traversants ou les radars pédagogiques, c'est incohérent d'avoir mis des ralentisseurs partout sauf aux abords de l'école, où ils pourraient être utiles. Par contre, il y en a plusieurs sur le parcours de la ligne de bus 702 alors que c'est interdit. »

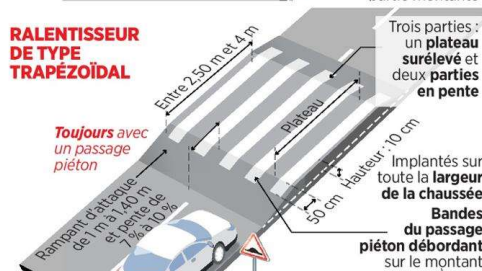
LE POINT SUR LA RÉGLEMENTATION

30 Un ralentisseur ne peut être implanté que sur une voie routière ponctuellement limitée à 30 km/h ou en zone 30.

RALENTISSEUR DE TYPE DOS-D'ÂNE



RALENTISSEUR DE TYPE TRAPÉZOÏDAL



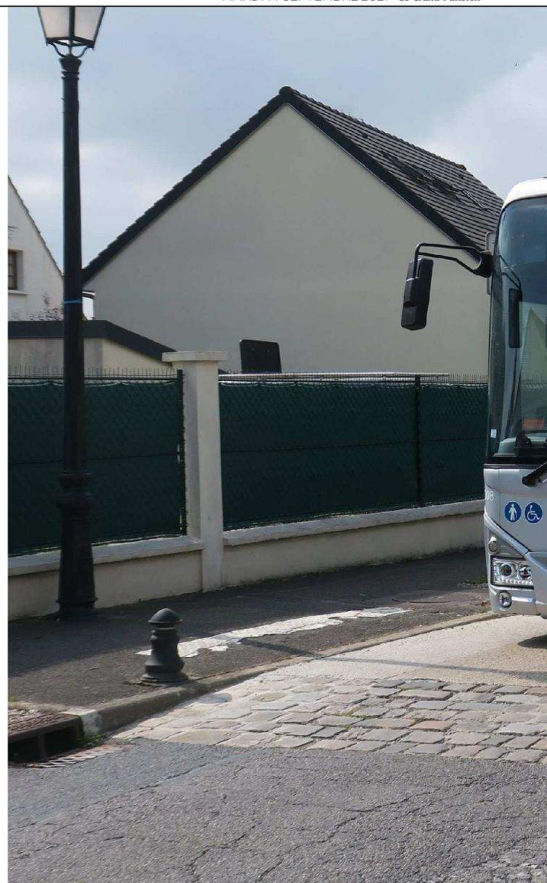
COUSSIN BERLINOIS

Exemple pour une chaussée de 6 à 7,40 m de large



Si, à Moussy-le-Neuf, le nombre de ralentisseurs semble bien supérieur à la moyenne, la commune seine-et-marnaise est tout sauf une exception. Trop hauts, trop abrupts, mal

signalés ou situés dans des zones non autorisées... d'après une enquête du magazine « Auto plus » publiée en 2018, près de 40 % des ralentisseurs en France seraient hors-la-loi.



C'est ce que pointent les associations de la Ligue de défense des conducteurs (LDC). Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD) et l'Automobile-Club des avocats (ACDA), qui dénoncent les casses matérielles et les accidents provoqués par ces équipements, mais aussi la hausse de la pollution et des nuisances sonores qu'ils génèrent. La LDC, avec Activ'route ou encore l'association 40 Millions d'automobilistes, a même créé des plates-formes en ligne pour que les usagers puissent signaler les dos-d'âne illégaux.

Les recours en justice se multiplient

« À quel titre les citoyens devraient-ils tolérer que leurs collectivités territoriales installent des équipements faisant fi, volontairement ou pas, de la réglementation ? Alors qu'eux-mêmes font l'objet d'une intransigeance absolue dans le cas d'un dépassement de la limitation de vitesse de 1 ou 2 km/h, si l'on demeure dans le domaine de la sécurité routière ? » interroge la LDC, qui réclame l'arrêt de la construction de ralentisseurs illégaux et la mise aux normes des équipements existants ne respectant ni les dimensions légales ni les restrictions d'implantation.

Si, durant des années, les automobilistes et motards se sont contentés de pester contre ces « fossyeurs de train avant », comme certains les ont rebaptisés, ils sont de plus en plus

nombreux à saisir la justice contre les ralentisseurs illégaux. « Les gens se battent de plus en plus et portent des recours devant les juridictions administratives, voire parfois au pénal », confie M^e Remy Josseaume, avocat spécialisé en droit routier.

Parmi les clients défendus par ce dernier figure une habitante de Conflans-Sainte-Honorine (Yvelines), qui a déposé un recours devant le tribunal administratif de Versailles pour demander le retrait d'un ralentisseur hors normes situé devant chez elle. « Chaque fois qu'un camion passe devant chez nous, notre maison tout entière vibre ! » confie cette habitante qui souhaite garder l'anonymat.

Mais si la plupart des recours à l'encontre des collectivités territoriales sont portés devant les tribunaux administratifs pour des nuisances ou de la casse matérielle sur les véhicules, certains usagers de la route poursuivent au pénal.

C'est notamment le cas d'un motard de 56 ans qui a porté plainte contre X à la suite d'un accident de la route survenu en août 2016 à Roissy-en-Brie (Seine-et-Marne). Ce jour-là, il avait perdu le contrôle de son deux-roues sur un ralentisseur de la rue d'Ozoir avant de heurter un panneau de signalisation. Il est désormais invalide à 80 %. L'affaire est pour le moment entre les mains d'un juge d'instruction du tribunal de Melun.

Face aux critiques des usagers, certains maires restent droits dans



Moussy-le-Neuf (Seine-et-Marne), le 31 août. Plusieurs dos-d'âne ralentissent les véhicules de l'avenue Pasteur, dont les bus de la ligne 702. Ces équipements sont pourtant interdits sur les axes utilisés par les transports en commun, selon un décret du 27 mai 1994.

leurs bottes, comme Bernard Rigault (LR) à Moussy-le-Neuf, qui assure qu'aucun moyen n'est plus efficace : « Il n'y a pas d'autre solution pour lutter contre les excès de vitesse en agglomération. Je préfère gêner 90 % des gens mais éviter qu'un gamin se fasse écraser. »

« Je ne suis pas sûr que ces associations défendent les intérêts des piétons »

Un point de vue partagé de manière plus nuancée par Elisabeth Théodose, la maire (SE) de la commune de Saint-Cyr-sur-Morin, où l'un des ralentisseurs a fait l'objet d'un signalement sur l'application Activ'route qui a été transmis à la municipalité : « Ce ralentisseur avait été construit avant l'entrée en vigueur de ces normes et il sera refait dans le cadre de prochains travaux de voirie pour réaménager l'avenue et son stationnement, mais il est au bon endroit pour réduire la vitesse sur un axe traversant assez passant qui dessert toute la vallée du Petit Morin. »

« Ces associations nous permettent d'identifier un équipement qui n'est pas aux normes, mais je ne suis pas sûr qu'elles défendent les intérêts des piétons, poursuit-elle. Nous avons essayé toutes sortes d'équipements, comme des bandes rugueuses ou des radars pédagogiques pour faire ralentir les automobilistes. La plupart d'entre eux s'en moquent et ne respectent les règles que dans leur hameau. » ■

“ Ma voiture est basse, elle frotte partout. Dans la rue Pasteur, il y a quatre dos-d'âne en 200 m. [...] On peut aussi faire ralentir les automobilistes avec un cèdez-le-passage ou un stop. ”

FABIEN, HABITANT DE MOUSSY-LE-NEUF (SEINE-ET-MARNE)

TEST | Plus bruyant, plus polluant... le dos-d'âne illégal à la loupe

LA RÉGLEMENTATION sur les ralentisseurs est encadrée par le décret n° 94-447 datant du 27 mai 1994. Il impose les principaux points suivants : ils doivent être situés en zone 30 km/heure, avoir un plateau compris entre 2,5 et 4 m, ne pas dépasser 10 cm de haut... Enfin, ils ne doivent pas être implantés sur des axes empruntés régulièrement par des transports publics de personnes ni sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour en moyenne.

« C'est le seul texte qui encadre les équipements de mobilier routier, précise M^e Rémy Josseaume, avocat spécialisé en droit routier. Tous les autres types d'équipement ne sont pas normés et les collectivités peuvent inventer les aménagements qu'elles souhaitent, comme des rétrécisseurs faits de pots de fleurs en béton, par exemple. Les coussins berlinois et les ralentisseurs de type plateau traversant sont dans une zone grise. Devant les tribunaux administratifs, les collectivités plaident que ces structures ne relèvent pas du décret de 1994 car elles n'auraient pas de forme trapézoïdale, alors que géométriquement ce sont bien des trapèzes ! »

Afin de démontrer les nuisances, la Ligue de défense des conducteurs a décidé de mener en mai un test comparatif entre un ralentisseur aux normes et un autre haut de 24 cm sur les voies privées d'une entreprise de BTP à Marcoussis (Essonne) : « L'exaspération de nos usagers vis-à-vis des ralentisseurs trop hauts va grandissant, leurs témoignages se multiplient. Ils nous signalent de plus en plus d'équipements ayant provoqué des casses matérielles ou même des accidents. Il était temps d'agir et d'expliquer, chiffres à l'appui, pourquoi ce type d'infrastructure doit cesser de proliférer. »

Réalisé avec deux modèles de voitures différents, le test souligne que le « ralentisseur illégal fait grimper les consommations et les émissions de CO₂ supplémentaires d'environ 15 % » et génère « une augmentation sensible du bruit à la réaccélération : de 2 à 3 dB acoustiques supplémentaires, soit un bruit doublé, due à la franche décélération jusqu'à 15 km/h nécessaire pour passer sur le modèle illégal. Et si le bouclier frotte, ce qui n'est pas rare – et qui devient inévitable dès 18 km/h –, le bruit est multiplié par huit ! » ■

H.D.

INTERVIEW | « Ils ont sans doute permis de sauver des centaines de vies d'enfants »

JACQUES ROBIN, INGÉNIEUR ROUTIER, RÉDACTEUR DU DÉCRET DE 1994 SUR LES RALENTISSEURS

PROPOS RECUEILLIS PAR BENOÎT HASSE

Les ralentisseurs sont très critiqués par certains usagers de la route. Qu'en pensez-vous ?

JACQUES ROBIN. Comme tout dispositif contraignant, les ralentisseurs gênent surtout ceux qui ne veulent pas respecter la contrainte. Ils ont été conçus pour ralentir la vitesse en agglomération et protéger les piétons, en particuliers les enfants. Avant de rédiger le décret « ralentisseurs », nous avions fait beaucoup d'essais sur le terrain. Ils ont permis de démontrer que le franchissement d'un ralentisseur au gabarit que nous avons choisi ne pose aucun problème si on respecte la limite de 30 km/h.

Plusieurs associations d'automobilistes dénoncent cependant l'existence de milliers de ralentisseurs illégaux.

Les normes de formes et d'implantations sont très précises. Sur mon site (www.securite-routiere-plus.com), je donne une méthode simple pour vérifier – avec deux canettes et une planche – qu'ils ont bien la hauteur réglementaire de 10 cm. Les ralentisseurs ne peuvent pas être installés à proximité d'un virage, dans des voies qui accueillent plus de 3 000 véhicules par jour ou une ligne régulière de transport public... Il est possible que certains équipements ne répondent pas à tous ces critères. Je n'ai pas de chiffre sur ce point. Mais je suis sûr qu'il y a beaucoup plus de contestataires que de ralentisseurs hors-norme.

D'autres dispositifs de ralentissement ne sont-ils pas préférables ?

Après les ralentisseurs, on a vu apparaître les plateaux surélevés, les coussins berlinois (NDLR : des rectangles surélevés au centre de la voie), dont les modèles en plastique sont peu satisfaisants, ou encore les écluses simples ou doubles (des resserrements de chaussée ne permettant le passage que d'un véhicule à la fois) qui présentent l'avantage de ne pas secouer les automobilistes. Ces équipements ne doivent répondre qu'à des recommandations et non à des règles et peuvent faire l'objet d'une utilisation plus souple. Mais ils n'enlèvent rien à l'intérêt des ralentisseurs classiques. Encore une fois, ils ont sans doute permis de sauver des centaines de vies d'enfants. ■