

90 % des ralentisseurs seraient illégaux

Sécurité. Les ralentisseurs qui se multiplient sur nos routes seraient quasiment tous illégaux. L'association Ligue de défense des conducteurs part en guerre contre eux.

Le but : faire ralentir

Ces reliefs installés sur les chaussées ont une seule fonction : vous inciter à abaisser votre vitesse, par la réaction désagréable qu'ils causent, si vous les passez trop vite.

Mais pour ne pas aller trop loin dans leurs effets négatifs, les ralentisseurs doivent obéir à des normes définies par un texte de loi de 1994. Problème : la plupart sont hors norme. Environ 90 % selon la Ligue de défense des conducteurs.

Profil bien précis

Selon la loi, seulement deux types de ralentisseurs sont autorisés. Le premier, le dos-d'âne de forme arrondie, sur toute la largeur de la chaussée, de 4 m de long. Il ne doit pas comporter de passage pour piétons.

Le second, le ralentisseur de type trapézoïdal : un plateau de 2,50 à 4 m de long, avec des pentes d'approche de 10 % maximum. Celui-ci doit comporter un passage pour piétons. Sa hauteur doit être de 10 cm maximum.

Argumentaire juridique

Rémy Josseaume, avocat spécialisé en droit routier, détaille le volet juridique de l'affaire : « Dans les mairies, les décideurs ont été induits en erreur depuis des années. On leur a fait croire qu'à côté de la réglementation, ils pouvaient se fier à des recommandations qui continuent à préconiser des formes de ralentisseurs hors normes. Mais seul le décret a une valeur légale et réglementaire. Il fait autorité pour définir les formes des ralentisseurs. Ces normes sont très précises, très contraignantes, et n'autorisent qu'un profil bien défini. Tous les autres sont hors normes, donc illégaux. »

Tests grandeur nature

Pour évaluer les effets excessifs causés par les ralentisseurs trop hauts, la



Les ralentisseurs doivent obéir à des normes définies par un texte de loi de 1994.

PHOTO : ARCHIVES BEATRICE LE GRAND, OUEST-FRANCE

Ligue de défense des conducteurs a mené une expérience grandeur nature. Elle a fait construire sur un circuit fermé un itinéraire avec des reliefs dans les normes et d'autres de 24 cm de haut, valeur couramment relevée sur de vraies chaussées.

Un protocole de test rigoureux a été élaboré. Pour des mesures chiffrées précises, constat d'huissier à l'appui. Deux voitures cobayes ont été utilisées : une Renault Clio et un Peugeot 3008 essence. Les ralentisseurs étaient abordés après un freinage faisant passer leur vitesse de 40 à 25 km/h. Les résultats sont surprenants.

Consommation

Un ralentisseur dans les normes fait grimper la consommation de 10,5 à 13 %. Un ralentisseur hors norme majore la consommation de 26 à 28 %. Soit autant de CO₂ en plus.

Secousse

Un ralentisseur normal provoque une secousse tout à fait admissible à 25 km/h. Un relief trop haut crée des chocs beaucoup plus violents. Ces secousses ont été mesurées. Si fortes que les personnes fragiles (malades, femmes enceintes) peuvent très mal les encaisser. Les conducteurs professionnels qui en passent des

dizaines par jour (jusqu'à 300 pour un chauffeur de bus) peuvent à la longue développer des douleurs dorsales chroniques.

Bruit

Un ralentisseur dans les normes ne génère aucun bruit supplémentaire. Seulement, à la ré-accélération après l'obstacle, la voiture devient un peu plus sonore. Au contraire, avec les ralentisseurs trop hauts, la nuisance sonore est multipliée par 2,5. Même sans être très basses, les voitures peuvent frotter à l'avant, ce qui accroît encore le bruit.

Jean-Rémy MACCHIA.