

Des ados provoquent un retraité, qui est condamné

LE BIEN PUBLIC



DIJON | 21D
Vendredi 28 octobre 2022

1,30 €

HALLOWINE
PORTES OUVERTES
DOMAINE BAPTISTE GUYOT
Marché artisanal & gourmand à Beaune

Le 31 OCTOBRE
de 17h30 à 20h30

- Couvert, chauffé (dans la mesure du possible)
- Restauration possible sur place, divers exposants de mets de bouche et de décoration.
- Convivial, familial, bonne ambiance.

Le 1^{ER} NOVEMBRE
de 10h à 18h

48, rue du faubourg Saint-Martin - BEAUNE
Tél. 03 80 22 46 55

277813000

CÔTE-D'OR

Ralentisseurs : la grogne s'accélère



Autrefois plébiscités par les collectivités, les ralentisseurs sont aujourd'hui contestés, notamment par l'association Pour une mobilité sereine et durable. On vous explique quels sont ses griefs. Photo LBP/Emma BUONCRISTIANI

PAGES 2 ET 3

DIJON

Une clinique de médecine esthétique annoncée au centre-ville



PAGE 13 Photo LBP/Nicolas DURDILLY



LE GAGNANT DU JOUR À 150€ !
MME BELIN BRIGITTE
21690 BOUX-SUR-SALMAISE

326256900

40^e
ANNIVERSAIRE

Au service de votre confort
Depuis 1982



DERNIERS JOURS !
Offres promotionnelles
sur l'ensemble de nos magasins*

MARSANNAY-LA-CÔTE - 03 80 51 23 85

literie-battistini.fr

QUETIGNY - 03 80 46 68 38

PEFC 10-31-3546
IMPRIM'VERT



CÔTE-D'OR

La fronde contre les ralenti



Le ralentisseur comporte un plateau surélevé et deux parties en pente. Photo LBP/Emma BUONCRISTIANI

L'association Pour une mobilité sereine et durable (PuMSD) mène la contestation contre les ralentisseurs, dos-d'âne, coussins berlinois... La Côte-d'Or est, elle aussi, concernée.

1 Pourquoi la grogne monte ?

Pour au moins trois raisons. D'abord, la fronde contre les ralentisseurs conjugue deux marottes françaises : l'attachement à sa voiture et la contestation de l'État. Plébiscité, parfois jusqu'à l'obsession, par les différentes collectivités, le ralentisseur est aujourd'hui accusé de mille "mots" : polluant, dangereux pour les personnes fragiles et méchant avec les différents véhicules (*lire par ailleurs*).

Ensuite, l'association Pour une mobilité sereine et durable (PuMSD) a pris le temps de mener, l'an passé, une étude argumentée sur l'impact des ralentisseurs pour asseoir sa crédibilité.

Enfin, PuMSD a bien compris qu'elle avait tout à gagner d'un retentissement médiatique durable en engageant M^e Rémy Josseaume, chroniqueur régulier au *Figaro* et habitué des plateaux de télévision. Il vient d'intenter une action contre la Première ministre Élisabeth Borne, mais

aussi contre les ministres de la Transition écologique et des Transports Christophe Béchu et Clément Beaune, auprès de la Cour de justice de la République (CJR) pour « mise en danger volontaire de la vie d'autrui ».

2 L'association dit-elle vrai ?

Selon la PuMSD, « un tiers des ralentisseurs français seraient aujourd'hui hors la loi ». Au téléphone, Thierry Modolo-Dominati, son président, nous met même au défi d'en trouver « un de réglementaire dans votre département ».

Le cœur du problème, c'est une bataille de textes. « En 1994, Charles Pasqua, alors ministre de l'Intérieur, a mis en place un décret restrictif, suivi d'une norme NF 98, pour régir précisément l'installation des différents ralentisseurs », raconte Thierry Modolo-Dominati. « Le décret restrictif est très précis, il rappelle que les ralentisseurs sont interdits sur les voies accueillant plus de 3 000 véhicules par jour, des lignes de bus ou desservant des hôpitaux. » La norme NF 98 définit de son côté des dimensions précises pour chacun d'entre eux (*lire par ailleurs le lexique*). « Mais en face, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et

“ Le décret restrictif est très précis, il rappelle que les ralentisseurs sont interdits sur les voies accueillant plus de 3 000 véhicules par jour, des lignes de bus ou desservant des hôpitaux ”

Thierry Modolo-Dominati, président de l'association PuMSD

l'aménagement (Cerema) indique que s'il ne s'agit pas d'un ralentisseur trapézoïdal, la collectivité peut se détacher de ses obligations », regrette Thierry Modolo-Dominati. « De nombreux élus se réfugient derrière le Cerema, alors que seuls le décret de 1994 et la norme NF 98 devraient faire autorité. »

3 Des ralentisseurs vont-ils être démontés en Côte-d'Or ?

À ce jour, Thierry Modolo-Dominati concède qu'« aucu-

ne procédure contre des collectivités de Côte-d'Or n'a été engagée de notre part, mais des signalements dans votre département nous proviennent régulièrement ». Son association a déjà fait condamner deux communes varoises et, plus près de nous, la commune de Saint-Jean-le-Vieux, dans l'Ain, qui a dû faire démonter son ralentisseur. Une victoire que l'association espère pouvoir ériger en jurisprudence.

Frédéric JOLY
frederic.joly@lebienpublic.fr

« Chacun peut saisir le tribunal administratif »

Sollicitée, la préfecture de Côte-d'Or indique qu'« un citoyen qui jugerait un ralentisseur non conforme à la réglementation peut d'abord saisir la collectivité gestionnaire : la commune, l'intercommunalité ou encore le Département. Si cette démarche n'aboutit pas, il peut saisir ensuite le tribunal administratif ».

Ralentisseurs en trois questions

« Dangereux et polluants »

Thierry Modolo-Dominati, préside Pour une mobilité sereine et durable (PuMSD). Il revient sur la création de l'association et en détaille les objectifs.

Comment est née l'association Pour une mobilité sereine et durable (PuMSD) ?

« À mon initiative. En 2015, je me suis en effet rendu compte que ma consommation d'essence avait augmenté de 17 % d'une année sur l'autre, alors que je faisais au quotidien le même trajet, dans les mêmes conditions, avec le même véhicule. En poussant un peu plus loin l'analyse, j'ai compris que cette différence venait des ralentisseurs. Nous avons poursuivi ces travaux d'analyse en 2016, et l'association est née officiellement en 2018. En 2021, nous avons mené une étude argumentée, avec des véhicules dédiés, sur l'impact des différents ralentisseurs, en partenariat avec la Ligue de défense des conducteurs. »

Quels ont été les enseignements de cette étude ?

« Le premier, c'est qu'à force de faire ralentir, puis accélérer, les ralentisseurs imposent une



Thierry Modolo-Dominati préside Pour une mobilité sereine et durable (PuMSD) depuis 2018. Photo DR

conduite qui est l'exacte opposée de l'écoconduite que demande pourtant le gouvernement. Cela implique bien évidemment des problèmes de pollution atmosphérique et des émissions accrues de gaz à effet de serre. Les ralentisseurs sont également dangereux pour les malades transportés dans des véhicules de secours, les femmes enceintes et les nouveaux-nés qui encaissent plus brutalement les chocs. Enfin, les ralentisseurs abîment les véhi-

cules, les pneus et les systèmes de suspension, allant parfois jusqu'à des casses de pare-brise. »

Les responsabilités se limitent-elles aux collectivités ?

« Les dirigeants des entreprises qui fabriquent ces ralentisseurs engagent leur responsabilité civile et pénale en cas d'accident. Et certains d'entre eux pourraient vite être rattrapés par les signalements de nos adhérents. »

À Talant, « réduire la vitesse sur le long terme »

Parmi les ralentisseurs en cours d'installation dans le département, celui de l'avenue de la Combe-Valton, à Talant, à hauteur des terrains de tennis. Fabian Ruinet, maire de la commune, et son directeur des services techniques Emmanuel Fisch en détaillent la chronologie.

Pourquoi avoir installé ce ralentisseur à cet endroit ?

« C'est le fruit d'une réflexion globale. Notre police municipale a constaté, sur la partie descendante, des vitesses à 115 kilomètres-heure. Toute la partie contrôlée ou radars avait du mal à être efficace sur le long terme. La consultation des habitants dans le quartier a abouti, au contraire, à la demande d'une baisse de la vitesse sur le long terme. Dans la partie descendante, nous avons aussi un rétrécissement des voies et un feu qui obligent au freinage. Cette installation d'un ralentisseur s'accompagnera de plus de panneaux de signalisation, d'un marquage au sol pour les piétons, d'un complément de voies cyclables des deux côtés de la chaussée et de nouveaux chemins piétonniers. »

Quelles ont été vos contraintes techniques ?

« Dans le cadre d'un "plateau" comme celui que nous



Emmanuel Fisch, directeur des services techniques de la Ville de Talant, et Fabian Ruinet, maire, espèrent réduire la vitesse, avenue de la Combe-Valton, grâce au ralentisseur. Photo LBP/F. J.

avons installé, nous sommes contraints, au maximum, à 10 mètres de longueur et 15 centimètres de hauteur. Le nôtre fera 12 centimètres de hauteur. Nous avons prévu une longueur de 4 mètres, que nous allons finalement porter à 10 mètres pour amortir correctement le dénivellement de la chaussée. »

Quel est le coût d'un tel équipement ?

« Nous ne le savons pas encore. La décision d'installation est à l'initiative de la commune de Talant, mais la maîtrise d'ouvrage reste ensuite à Dijon Métropole. Le coût final de cet équipement ne pourra être évalué qu'à la fin du chantier. »

LEXIQUE



L'implantation des coussins berlinois est limitée à certaines zones. Photo LBP/E. BU.

La préfecture indique qu'« il faut bien faire la distinction entre ralentisseurs, coussins et plateaux ». Les ralentisseurs font l'objet d'une réglementation et d'une norme (décret n° 94-447 du 27 mai 1994 - norme NF P 98-300 du 16 mai 1994), alors que les coussins et plateaux font l'objet de recommandations techniques (guide "Coussins et plateaux" du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, Cerema). L'implantation de ralentisseurs est interdite en agglomération (article 2 de l'annexe du décret) : « L'implantation des ralentisseurs est limitée aux agglomérations telles que définies à l'article R. 110-2 du Code de la route, aux aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers. » La pose des **coussins et plateaux** ne fait l'objet que de recommandations techniques et, en l'occurrence, leur domaine d'utilisation est limité aux lieux suivants : aux agglomérations au sens du Code de la route ; aux voiries internes des aires de service ou de repos routières ou autoroutières ; aux voies de lotissement hors agglomération ; aux aires de stationnement.

Le profil en long du **dos-d'âne** est de forme circulaire. Sa hauteur maximum est de 10 centimètres et sa longueur maximale 4 mètres.

Le profil en long du **ralentisseur** comporte un plateau surélevé et deux parties en pente.



Le dos-d'âne ne présente pas de passage pour piétons. Photo LBP/E. BU.

LA QUESTION WEB

Selon vous, les ralentisseurs sur les chaussées sont-ils trop nombreux ?

70 % OUI 30 % NON

Votants : 2 377