

PARIS | XX^e Son accident à vélo rue des Couronnes lui a laissé de graves séquelles. Elle a décidé d'engager une procédure judiciaire contre la municipalité.

Florence, handicapée à cause d'un ralentisseur illégal

Dossier réalisé par
Florian Loisy

Ce que dit la loi

Pour être conformes au décret datant du 27 mai 1994, les dos-d'âne doivent être situés en zone 30 km/h, qui couvre une grande partie de Paris aujourd'hui. Mais ce n'est pas tout. Le décret impose que leur plateau soit compris entre 2,50 et 4 m et ne doit pas dépasser 10 cm de haut et, surtout, il est interdit d'implanter ces aménagements sur des axes empruntés régulièrement par des transports en commun, proches des hôpitaux, ni sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour en moyenne. Bref, il est théoriquement quasiment impossible d'en poser à Paris et dans de nombreuses communes franciliennes. Un flou juridique entoure aussi l'installation des coussins berlinois. Lors de plaintes en cas d'accident, devant les tribunaux administratifs, les collectivités profitent du fait que ces ralentisseurs en forme de trapèze ne relèvent pas du décret de 1994 qui parle pourtant des structures trapézoïdales. En revanche, les associations de cyclistes assurent que leur hauteur et leur revêtement glissant constituent un danger et ils militent aussi pour les supprimer.

LE 27 SEPTEMBRE 2021, la vie de Florence, 46 ans, a basculé. Il est 13 heures, cette patronne d'une start-up en plein essor, circule à vélo rue des Couronnes (Paris XX^e) « à une vitesse normale et raisonnable », selon deux témoins. Arrivée devant l'école, sur le dos-d'âne, cette cycliste chevronnée qui effectue depuis vingt ans l'essentiel de ses trajets sur son deux-roues, perd le contrôle de son vélo. « J'ai eu la sensation de sauter, mais je ne me souviens plus très bien, car j'étais dans un état second une fois au sol, lâche-t-elle encore émue par ce souvenir même quinze mois plus tard. Mais il y a quelque chose qui n'est pas normal, car je suis toujours hyper prudente. »

Los de sa cheville sort de sa jambe. Elle est ouverte des deux côtés. Les pompiers la transportent aux urgences où elle est opérée. Florence finira handicapée. Elle a donc décidé d'engager une procédure contre la municipalité à l'origine de ce dos-d'âne, qui serait notamment trop haut au regard de la loi, et ne bénéficie pas de l'entretien nécessaire.

Mais avant de poursuivre la mairie de Paris, la quadragénaire est d'abord rattrapée par son quotidien. « C'était l'enfer pour gérer mon fils de 10 ans, et je mettais ma société de plate-forme de coaching un peu entre parenthèses, mais je ne m'inquiétais pas plus que ça », glisse celle qui a perdu son compagnon avant la naissance de son enfant, ainsi que ses parents dans les mois suivants et n'a donc plus de famille proche pour l'aider.

« J'ai dû faire le deuil de ma vie d'avant »

Plâtrée durant quarante-cinq jours, la victime commence ensuite les séances de kiné pour tenter de récupérer un peu de mobilité de la cheville. Mais les douleurs sont si fortes qu'elle pleure au moindre effort. « On m'a refait des examens, et les médecins m'ont dit que je n'avais plus du tout de cartilage. C'est simple c'est comme si une voiture n'avait pas de pneu et roulait sur une jante,

tous mes os frottent entre eux à chaque mouvement », décrypte-t-elle.

Trois choix s'offrent à elle. Ne plus mettre son pied au sol et circuler uniquement avec des béquilles. Se faire poser des vis dans la cheville pour qu'elle ne bouge plus jamais. Ou se faire opérer, retirer la cheville et poser une prothèse qui devra être changée tous les dix ans environ. « Toute ma vie s'est écroulée, se rappelle Florence dont le taux de handicap, qui pourra être réévalué, a été estimé dans un premier temps à 13 %. Jusque-là, j'étais une femme très active, je pratiquais des sports de glisse, j'allais régulièrement voir des expositions avec mon fils, on partait au ski en vacances... J'ai dû faire le deuil de ma vie d'avant. Maintenant, même pour me rendre au restaurant c'est toute une organisation. »

Sa société qui lui permettait de gagner confortablement sa vie périclité. Elle tombe en dépression. « Mes économies se sont envolées, mon fils qui était bon élève est en échec scolaire, il est très angoissé car il n'a plus que moi et il a eu peur de me perdre, mais il remonte la pente maintenant », confie celle qui a aussi été quittée par son conjoint de l'époque. « J'ai vu un psy pour ne pas commettre l'irréparable, souffle Florence. Quand on n'a plus rien, c'est vraiment très dur, je ne voyais plus d'avenir, si je n'avais pas eu mon



files... » Malgré ces difficultés, cette mère courage est parvenue à retrouver un travail au dernier trimestre 2022 : « Il le fallait, pour survivre, continuer de payer mon loyer. »

Une expertise pour chiffrer le préjudice physique, esthétique, les douleurs et l'invalidité

Dès les premières complications, fin 2021, elle a l'idée de contacter un avocat qui mandate un huissier pour constater les défauts du dos-d'âne : « Depuis le bord du trottoir, je positionne mon mètre, note-t-il. Je constate que la hauteur maximale du ralentisseur est d'environ 17-18 cm. Le

revêtement est dégradé. Le bitume est délité et manquant en plusieurs endroits, créant des nids-de-poule. »

Un format anormal selon le décret datant du 27 mai 1994 (lire ci-contre) et aujourd'hui, près de quinze mois après les faits, les trous dans la chaussée de la rue des Couronnes n'ont toujours pas été comblés par la municipalité, malgré la procédure en cours. « Cette inaction de la Ville est incompréhensible, les services sont pourtant au courant et savent que ce dos-d'âne a déjà causé de graves blessures », peste M^e Josseumeau, l'avocat qui assiste Florence.

D'ailleurs, il suffit de se poster sur place pour constater que le bas de caisse de près d'une voiture sur deux frotte sur le bitume au passage de ce ralentisseur. « Je préfère rouler dans le caniveau pour éviter de passer sur ce dos-d'âne », témoigne un cycliste dont le guidon frôle, du coup, les poteaux métalliques implantés sur le trottoir.

« Je suis très en colère contre les pouvoirs publics. On met les gens en danger. La mairie de Paris veut qu'il y ait de plus en plus de cyclistes, mais rien n'est fait pour qu'ils restent en vie, martèle Florence qui regrette



Rue des Couronnes (Paris XX^e). Des nids-de-poule se sont formés le long de l'aménagement, rendant son franchissement plus dangereux.



D.P.F.L.

aussi que les infrastructures ne soient toujours pas adaptées aux handicapés. J'ai engagé cette procédure contre la Ville après mon accident pour que cela ne se reproduise plus. Qu'ils sachent qu'ils sont responsables et reconnaissent le mal qu'ils m'ont fait. Tout ce que j'ai perdu ne sera jamais compensé par de l'argent. J'étais heureuse avant.»

Rémy Josseaume, avocat spécialisé en droit routier, a donc engagé une première procédure en référé auprès du tribunal administratif. « Cela permet d'obtenir une expertise pour chiffrer le préjudice physique, esthétique, les douleurs et l'invalidité. Ensuite, il faut ajouter les frais engagés par ma cliente, ainsi que ses pertes, avance-t-il. Nous présenterons cette demande d'indemnisation à la mairie de Paris. Et selon leur réponse, nous saisirons le tribunal. Ces blessures ont été causées par une violation des obligations réglementaires. Et ce dos-d'âne illégal n'est pas un cas unique à Paris.»

« Notre priorité, c'est d'éviter un drame », insiste la mairesse

Actuellement, 1 458 ralentisseurs sont installés dans les rues de la capitale. « Sur les cinq dernières années, nous avons un peu moins d'un accident de cycliste par an causé par des dos-d'âne et ils n'ont pas vocation à être retirés puisqu'ils sont implantés pour inciter les usagers à

respecter les limitations de vitesse », indique la municipalité qui précise que celui situé rue des Couronnes est présent au moins depuis 2008.

« Et nous sommes bien entendu désolés pour cette dame, renchérit Jacques Baudrier, adjoint d'Anne Hidalgo (PS) en charge des travaux. D'habitude, les cyclistes victimes d'accident nous contactent pour une procédure à l'amiable. Pas là, c'est pour cela que nous ne nous sommes pas encore excusés. Et de manière générale, nous avons chaque année une dizaine de ralentisseurs en moins dans Paris, notamment pour faciliter les trajets à vélo ou parce que nous modifions le statut des voies. Il arrive qu'on en ajoute encore parfois pour répondre à des demandes locales, notamment d'associations de parents d'élèves, sur le parcours qu'empruntent leurs enfants pour aller à l'école. Car notre priorité, c'est d'éviter un drame, qu'un enfant se fasse renverser.»

L' élu, pourtant lui-même cycliste et passant souvent par la rue des Couronnes, n'avait pas remarqué qu'il y avait un nid-de-poule sur ce dos-d'âne. « Nous allons immédiatement le combler, assure-t-il. Ce ralentisseur n'a d'ailleurs pas encore été modifié malgré ce qui est arrivé, car en 2023, une grande concertation sera menée sur ce quartier, avant de le réaménager. Il est donc très possible qu'il disparaisse.»

Paris, en décembre. Florence, 48 ans, ne se remettra jamais de cette journée du 27 septembre : « Les médecins m'ont dit que je n'avais plus du tout de cartilage dans la cheville. »



Cette inaction de la Ville est incompréhensible, les services sont pourtant au courant et savent que ce dos-d'âne a déjà causé de graves blessures

M^e Rémy Josseaume, l'avocat qui assiste Florence



Thierry Modolo-Dominati, le président de l'association Pour une mobilité sereine et durable, est farouchement opposé aux bombardements sur les routes.

POLÉMIQUE | « Quasiment tous les dos-d'âne sont hors la loi »

UN COURRIER à la Première ministre. Et la menace de déposer un peu partout en France contre les maires des plaintes pour « mise en danger de la vie d'autrui », sur le modèle de celle déjà enregistrée à Toulon (Var). Trois associations d'usagers de la route ont les ralentisseurs dans le viseur. « Quasiment tous les dos-d'âne sont hors la loi », fulmine Thierry Modolo-Dominati, président de Pour une mobilité sereine et durable.

En 2018, une enquête du magazine « Auto Plus » estimait que plus de 40 % des ralentisseurs (dos-d'âne, coussins berlinois, etc.) n'étaient pas conformes aux règles. « Et j'incite les victimes d'accidents à attaquer en justice à chaque fois, c'est le seul moyen de faire prendre conscience aux pouvoirs publics de la dangerosité de leur mobilier urbain », reprend-il.

« On est intransigeant avec les automobilistes qui dépassent la vitesse autorisée de 1 ou 2 km/h, mais les collectivités se permettent d'ériger volontairement des ralentisseurs qui sont illégaux », avance Thierry Modolo-Dominati, rappelant qu'il est interdit selon le décret de 1994 (lire ci-contre) d'installer un dos-d'âne proche d'un hôpital ou d'une caserne de pompiers, mais aussi sur une route qui voit passer plus de 3 000 véhicules par jour, ou qui est empruntée par des bus. Ils doivent également être implantés uniquement sur des routes limitées à 30 km/h, avec une pente pas trop abrupte et surtout une hauteur ne dépassant pas 10 cm...

« De leur côté, les coussins berlinois (ces petits modules rectangulaires) ne sont pas concernés par le décret de 1994, mais sont très dangereux pour les cyclistes ou les motards, leur arête peut faire tourner le guidon, et puis ils s'usent rapidement, se détachent de la

chaussée ou deviennent très glissants, affirme le responsable associatif. Sur ces coussins berlinois, la distance de freinage est multipliée par 3 à partir de 30 km/h, selon les études. Et quand on sait qu'ils s'accompagnent souvent d'un passage piétons à proximité, ils peuvent générer de graves accidents. Des motards ont déjà obtenu des condamnations. »

Davantage de pollution et des nuisances sonores pour les riverains

A Melun (Seine-et-Marne), une affaire est toujours à l'instruction, concernant un ralentisseur trapézoïdal, après la chute d'un motard en août 2016, rue d'Ozoir, à Roissy-en-Brie. Désormais invalide à 80 %, la victime avait déposé plainte contre X après avoir perdu le contrôle de son deux-roues et heurté un panneau de signalisation.

« Il faut aussi ajouter que les ralentisseurs quels qu'ils soient engendrent davantage de pollution et des nuisances sonores pour les riverains, atteste Thierry Modolo-Dominati. Par ailleurs, dans des villes, certaines maisons présentent des fissures, et les habitants tente de faire valoir que cela provient du passage de bus ou de camions sur le ralentisseur situé devant chez eux.»

En 2019, par exemple, une habitante de la métropole lilloise a fait condamner la collectivité pour les dégâts causés sur son pavillon par le passage de poids lourds sur le coussin berlinois installé devant son portail. « Il n'est plus possible qu'en France on continue de construire des structures illégales et dangereuses », implore le président de l'association d'usagers de la route, qui rappelle que des plates-formes en ligne existent pour signaler les dos-d'âne illégaux et les répertorier.