

transports

Ralentisseurs : des doutes sur leur conformité

Les ralentisseurs en centres-villes suscitent beaucoup d'agacement et de doutes des Deux-Sévriens. Des normes existent. Toujours respectées ?

Au rang des grands sujets d'agacement des automobilistes, on savait déjà qu'il y avait la vitesse maximale autorisée. On peut y ajouter sans se tromper, celui des ralentisseurs. Censés apporter davantage de sécurité en faisant diminuer la vitesse, ils sont décriés pour leurs effets sur les mécaniques, voire sur les organismes. Un simple appel à nos lecteurs deux-sévriens sur la page facebook de la NR pour savoir s'ils connaissaient des ralentisseurs leur paraissant hors norme participe à le démontrer : près de 300 réponses !

Au hit-parade des communes les plus citées figurent Niort (devant le collège Fontanes), Melle, Chauray, Echiré, Saint-Varent... Quelques maires sollicités ont répondu (ci-dessous) sur leurs équipements, souvent pas très au fait de la taille exacte des ralentisseurs de leurs territoires, parfois construits de longue date, avant qu'ils ne soient en fonction. Et tant que personne ne s'en plaint officiellement...

Une association nationale nommée « Pour une mobilité sereine et durable » (PMSD) est partie en croisade contre ces ralentisseurs hors normes, estimant que la majorité le sont. Il y a quelques années, c'est le magazine Auto Plus qui avait étudié 300 équipements dans une vingtaine de villes françaises, dénombant 30 % d'installations hors normes en France. « Je suis très surpris. Ce chiffre me paraît énorme » réa-



Les ralentisseurs situés devant le collège Fontanes à Niort arrivent en tête du hit-parade des plus décriés.

git Thierry Chouette, directeur du service des routes au Département. A l'inverse, à l'Automobile-club des Deux-Sèvres, le directeur, Philippe Berneux estime que « ce chiffre ne paraît pas incongru ».

Pas de recensement ni d'état des lieux

Difficile d'en avoir une idée exacte puisqu'il n'existe aucun recensement en Deux-Sèvres qui permettrait déjà de savoir, au moins, le nombre d'équipements. Mais la tendance serait à la hausse pour le directeur de l'Automobile-club : « Depuis quelques années, ça se multiplie, on en voit partout ! ».

Pas de recensement donc et

encore moins d'état des lieux des ralentisseurs existants, parfois très vieux. Alors sauf à aller dans les 256 communes des Deux-Sèvres avec un mètre, impossible d'avoir une vision globale de la situation.

« Dans le domaine routier, il n'y a pas beaucoup de normes » indique Thierry Chouette. « Il en existe une pour les dos-d'âne qui date de 1994 mais ce qui est réalisé aussi, souvent, ce sont des grands plateaux et là, il n'y a pas de normes, ce ne sont que des recommandations techniques. Pas des obligations ».

Le directeur du service routes au conseil départemental le rappelle : « Ce qui est recherché avant tout, c'est la sécurité. Et à

vitesse réglementaire, il n'y a pas de souci, on passe très bien mais à une vitesse supérieure, il y a un impact. C'est efficace ». A condition, bien sûr, de ne pas être hors-norme et risquer, à l'inverse, de poser des problèmes de sécurité supplémentaires, notamment pour les deux-roues. Mais pour le spécialiste au Département, ils ont montré leur utilité et la question de leur bien-fondé ne se pose pas, compte-tenu du comportement des usagers de la route : « Il faut être contraignant dans les infrastructures pour arriver à un respect global des règles ».

H.E.

(Photo NR, Jean-André Boutier)

••• Ce qu'en disent les maires et un adjoint

> **A Niort.** L'adjoint à la voirie, Dominique Six : « Les ralentisseurs sont là, comme leur nom l'indique, parce que les vitesses constatées des automobilistes étaient inappropriées. Si les gens respectaient les panneaux 30 km/h, il n'y aurait pas besoin de ces dispositifs. Ils répondent à l'incivisme des automobilistes. Au départ, il y a souvent des sollicitations de riverains ou de parents d'élèves. Nous effectuons ensuite des enregistrements de vitesse ». Pour l'adjoint, les équipements ne poseraient pas de problèmes réglementaires. Même ceux situés devant le collège Fontanes, inclassables ? « Les entreprises qui nous les font connaissent les normes. Ceux-là, ce sont des "coussins chauvinois" qui nous ont été proposés par l'architecte. On a voulu

essayer autre chose. C'était une démarche expérimentale et cela fonctionne. Il n'y a jamais eu de souci de sécurité aux abords du collège. Ils mesurent 7 cm de haut. La sensation vient peut-être de la pente des rampants, de 14 %. Ils peuvent paraître abrupts [...] mais il n'a jamais été prévu que ce soit confortable ».

> **A Saint-Varent.** Le maire, Pierre Rambault : « On est limite car on est sur une terre d'argile qui bouge. Il y a à peine un an, on a raboté et remesuré, vérifié le degré d'inclinaison et la hauteur. Mais suite à des réunions publiques, le sujet est re-sorti. On craint qu'il n'y ait un affaissement devant celui qui est devant le centre socio-culturel, route de Bouillé-Saint-Varent. On va remettre une couche d'asphalte froid pour

que les roues ne soient pas aussi basses par rapport au plateau. La réfection est prévue au printemps. Nous avons besoin de casser la vitesse par rapport aux poids-lourds mais il faut quand même que ce soit franchissable sans souci. Ce n'est pas normal si une voiture qui passe à 10 km/h frotte dessus ».

> **A Melle.** Le maire, Yves Debien : « Quand nous avons fait le Chemin de la découverte autour de la commune, toutes les traversées ont été protégées, c'est le cas aussi à proximité du collège et des écoles primaires. Mais on n'en a pas fait depuis deux ans. Les gens sont toujours contre, qu'ils soient aux normes ou pas. On en a fait refaire un, il y a au moins deux ans mais c'était une malfaçon, il a été refait rapidement. Celui du Chemin de la Reine, il est au fond

d'une vallée, comme la route est en pente, il paraît plus raide mais il est normal. Nous avons confié les réalisations à un bureau d'études, ça doit être aux normes, je n'ai pas pris mon mètre pour les mesurer ».

> **A Beaulieu-sous-Parthenay.** La maire, Francine Chausseray. « Nous allons en faire un nouveau devant l'école qui mesurera 7 cm d'un côté et 8 cm de l'autre. Les deux dans la rue principale ont été faits il y a longtemps ». La maire ne les a pas mesurés mais « il n'y a jamais eu de soucis ». Et elle ne sait plus quoi faire : « Tout le monde râle mais certains ne respectent pas du tout les limitations de vitesse. Comment fait-on pour sécuriser les personnes âgées et les enfants qui traversent ? Quelle est la solution idéale ? »

à chaud

Les plus décriés

Suite à notre appel à témoignages sur la page facebook de la NR invitant à faire part des ralentisseurs paraissant hors-normes, près de 300 personnes ont réagi. Les ouvrages d'une cinquantaine de communes ont été décriés, certaines revenant plus souvent que d'autres. Au hit-parade des communes dont les ralentisseurs sont les plus décriés :

- 1) Niort devant le collège Fontanes cité 14 fois (37 « J'aime »).
- 2) Melle
- 3) Chauray
- 4) Echiré, Saint-Varent et Saint-Aubin-le-Cloud (ex aequo).
- 5) Le Tallud
- 6) Sepvret et La Chapelle-Saint-Laurent.
- 7) Lezay, Moncoutant et Celles-sur-Belle.
- 8) La Crèche, Saint-Maixent et Saint-Martin-lès-Melle.
- 9) Aiffres, Soutiers, Secondigny, Parthenay et Saint-Martin-de-Saint-Maixent.
- 10) Bessines, Amailloux, L'Absie et Assais-les-Jumeaux.

repères

Il existe plusieurs familles de ralentisseurs : les dos-d'âne et les ralentisseurs de type trapézoïdal, les plateaux et les coussins berlinois. Seuls, les dos-d'âne et ralentisseurs de type trapézoïdal ont une norme précise (NF P 98-300) à respecter, selon un décret du 27 mai 1994. De forme circulaire, les premiers ne doivent pas mesurer plus de 10 cm de haut et doivent s'étaler sur 4 m de long. Ils ne peuvent pas héberger un passage piéton.

Le ralentisseur de type trapézoïdal a, lui, deux pentes en entrée et sortie (lignes droites), des « rampants » qui mesurent entre 1 m et 1,4 m avec une pente comprise entre 7 et 10 % et une surface plane allant de 2,5 m à 4 m, comportant un passage piéton. Tous les ralentisseurs de ces deux types devaient être conformes à ces normes dans un délai de cinq ans maximum, soit en 1999. Délai ramené à un an pour ceux dont la hauteur était supérieure à 13 cm. Ces deux premières catégories ne peuvent également pas être installées sur des voies dont le trafic est supérieur à 3.000 véhicules par jour (moyenne annuelle).

Les grands plateaux surélevés, notamment au cœur des centres-bourgs, comme les coussins berlinois ne sont, eux, pas encadrés par des normes ou réglementations, faisant uniquement l'objet de recommandations.

Dans tous les cas, les ouvrages doivent respecter un certain nombre de règles d'implantation (en zone 30 km/h) et d'annonce (panneaux de signalisation) pour que les usagers de la route ne soient pas surpris et que l'équipement dit de sécurité ne constitue pas, à l'inverse, un danger.