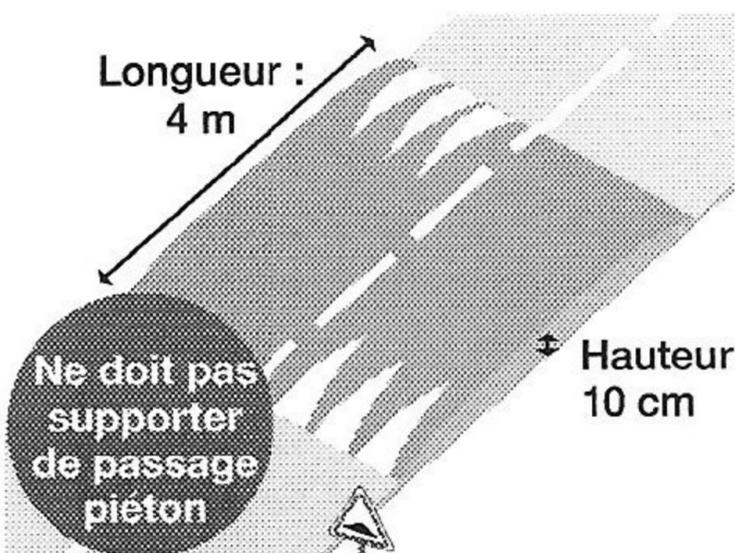


Un tiers des ralentisseurs français illégaux

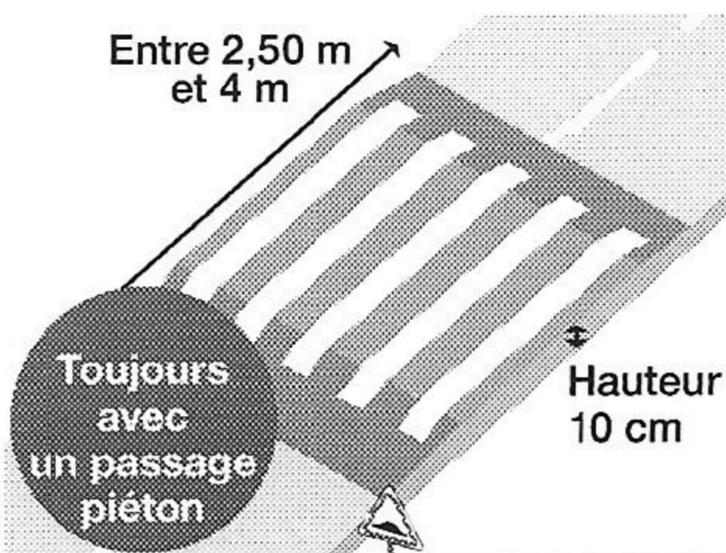
Sécurité. Trop hauts, trop larges, trop brutaux, certains ralentisseurs français ne respecteraient pas les normes imposées par la loi. Une association d'automobilistes toulonnaise exige leur suppression.

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

Ralentisseur type dos-d'âne

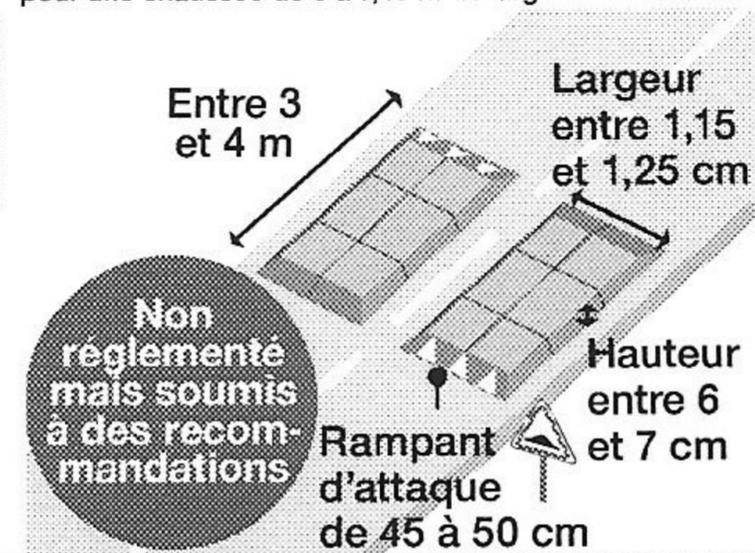


Ralentisseur trapézoïdale



Coussins berlinois

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



Dans les grandes villes comme dans les bourgs, les ralentisseurs sont de plus en plus nombreux pour inciter les automobilistes à diminuer leur vitesse. Ils sont généralement installés aux abords des écoles, dans les zones limitées à 30 km/h ou près des résidences. Mais sur les 400 000 ralentisseurs en France, un tiers (37 %) serait non conforme, selon le magazine *Auto Plus*, « soit parce qu'ils sont trop hauts, trop raides ou, pire, mal ou pas du tout signalés ».

Pour Thierry Modolo, président de l'association Pour une mobilité sereine et durable, l'ensemble des ralentisseurs en France sont concernés : « Aujourd'hui, nous n'avons pas trouvé un seul ralentisseur conforme. » L'association a porté plainte contre la métropole de Toulon (ville où elle s'est implantée) et contre le département du Var pour des infrastructures routières ne répondant pas au décret de 1994.

Son président réclame leur suppression et s'étonne que les « élus continuent d'installer des ralentis-

seurs en toute illégalité ».

À Paimpol, dans les Côtes-d'Armor, un ralentisseur fraîchement installé va être raboté après plusieurs signalements d'internautes à propos de la hauteur du dos-d'âne. « En passant même doucement, mon pare-chocs a tapé », témoigne l'un d'eux sur la page Facebook d'Ouest-France Paimpol. Trois jours après son installation, un accident de moto s'est produit au niveau du ralentisseur. La mairie précise cependant que les travaux d'abaissement ne seraient pas en lien avec l'accident.

Un maire condamné

Il existe trois sortes de ralentisseurs : de type dos-d'âne, de type trapézoïdal et les coussins berlinois. Selon le décret de mai 1994, qui fixe les règles à respecter, aucun d'entre eux ne peut être implanté en dehors des zones où la vitesse est limitée à 30 km/h. Les dos-d'âne ne doivent pas dépasser 10 cm de hauteur et ne peuvent être installés sur les voies en pente, dans un virage ou sur les routes desservies par des transports

publics. Dans la pratique, de nombreuses communes semblent faire fi de cette réglementation. Pourtant, le non-respect de ces règles peut coûter cher aux collectivités.

À Saint-Jean-le-Vieux, dans l'Ain, un automobiliste a obtenu gain de cause après avoir saisi le tribunal de Lyon à la suite d'une avarie sur son véhicule de sport. En cause ? Un ralentisseur trop haut. Le jugement rappelle « qu'aucun ralentisseur ne peut être implanté sur une route située en agglomération qui supporte une circulation de plus de 3 000 véhicules légers ou 300 poids lourds par jour ».

Selon la législation, si un accident est provoqué par un ralentisseur hors normes, la responsabilité pénale et administrative du maire peut être engagée. « Les automobilistes ou usagers peuvent engager un recours indemnitaire pour défaut d'entretien de la voirie devant un tribunal administratif », indique la norme Afnor de juin 1994 qui régit ces réglementations. Il existe pourtant des guides méthodologiques rappé-

lant les normes d'installation. Édité par le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, ce guide est à destination des services techniques des Villes ou des Départements.

Baisser la vitesse de circulation

Même si certains ralentisseurs sont hors normes, il n'y a pas là de quoi les remettre en cause, estime Christophe Ramond, président de l'association Prévention routière : « Ces équipements servent à baisser la vitesse des véhicules. Accompagnés d'aménagements complémentaires, les ralentisseurs restent le meilleur outil pour la sécurité dans nos villes. »

Il rappelle que ces installations « ne sont pas qu'une contrainte pour les automobilistes, ils permettent de sauver des vies ». La vitesse excessive est la cause d'un accident de la route sur deux en milieu urbain.

Marion DURAND.