

Les ralentisseurs enfin à l'épreuve du droit

Innombrables sur nos routes, les ralentisseurs pourraient secouer les politiques varois. Deux associations contestent en effet devant le tribunal administratif de Toulon la légalité des installations

O nt-ils le droit d'être où ils sont ? Sont-ils construits dans les normes ? Jeudi, le tribunal administratif de Toulon doit se pencher sur l'épais dossier des ralentisseurs, dos d'âne, plateaux traversants et autres coussins berlinois pour répondre à ces questions.

L'Association pour une mobilité sereine et durable (APMSD), accompagnée par la Fédération départementale des motards en colère (FFMC83), pose en effet sur le bureau des juges les aménagements routiers qui ponctuent le réseau varois.

Dans son viseur, les décisions de TPM (800 ralentisseurs estimés) et celle du Département (700 sur les routes départementales). « Nous demandons simplement la mise en conformité de ces dispositifs, au regard de la loi et des normes, tonne Thierry Modolo, président de l'APMSD. Or actuellement, ce n'est absolument



Thierry Modolo (en médaillon) veut obliger les élus à détruire ou modifier les ralentisseurs qui ne respectent pas la loi.

(Photos P.-H. C. et P. Bl.)

rement sur les ondes nationales. Il ne compte plus uniquement les ralentisseurs, mais aussi ses apparitions

dans le dos-d'âne, selon les disciples de Modolo.

Pas question non plus d'adhérer à

Dans le département, Roquebrune-sur-Argens avait senti le coup venir et préféré raboter d'elle-même quelques gendarmes-couchés, après avoir vu rouge en dédommageant un propriétaire de Ferrari cabossée. Plus récemment, en début d'année, les magistrats du tribunal administratif de Lyon ont aussi entendu leurs arguments et imposé à la commune de Saint-Jean-le-Vieux (Ain) de détruire un dispositif non conforme aux textes.

Une victoire (frappée depuis d'un appel non suspensif) qui fait saliver Thierry Modolo à l'approche de l'audience toulonnaise.

Puisque, habitant le Gapeau et travaillant à Toulon, ce sont les ralentisseurs locaux qu'il subit. C'est ici qu'il entame l'offensive, mais c'est bien avec l'idée d'obtenir une décision qui s'impose au niveau national qu'il pilote la procédure. « D'après nos estimations, il y a environ 400 000 ralentisseurs en France et quasiment

Chantal Perrichon partagée

Présidente de la Ligue contre la violence routière, Chantal Perrichon est de tous les combats pour inviter les usagers de la route à la prudence et à la modération. Pour autant, concernant les ralentisseurs, elle fait dans la nuance. « Nous sommes toujours favorables aux aménagements destinés à empêcher les vitesses excessives, pose-t-elle d'emblée. Mais l'aménagement de la route, ça ne peut pas être à la carte et il y a un déficit d'information des décideurs publics.

pas le cas (lire ci-dessous). »

Une croisade entamée depuis des années lorsqu'il s'est rendu compte que sa voiture de sport n'était plus capable de survivre à ses trajets quotidiens.

Depuis, désormais au volant d'un SUV, l'automobiliste furieux a fait du chemin.

Il est devenu président d'association, ses diffusions sur les réseaux sociaux grimpent vite dans les tours et sa colère se fait entendre réguliè-

tions sur les plateaux télé.

Dès qu'il s'agit de fédérer les coups de gueule, la bagnole reste incomparable.

Plateaux télé et salle d'audience

Et tous les arguments sont bons : usure prématurée des suspensions, déformation de pneus, pic de consommation, torsion des châssis, particules fines émises par les freins, douleurs lombaires... Rien n'est bon

des considérations de sécurité routière, pur fantasme selon le croisé de la chaussée plate. Il cite d'ailleurs volontiers l'exemple de Sanary, ville totalement sans dos d'âne, où les statistiques d'accidentologie ne sont pas pires qu'ailleurs.

Sur leur route, les « anti-ralentisseurs » n'ont cependant pas que des victoires médiatiques et des bons clients au comptoir. Les faits d'armes commencent aussi à construire la légende.

tous sont illégaux, vrombit Thierry Modolo. *Les élus le savent, mais continuent à en mettre partout, par pure démagogie alors qu'aucune étude ne valide l'efficacité en termes de sécurité routière. Au contraire, l'association a déjà dénombré de nombreux accidents, matériels ou corporels, y compris dans l'aire toulonnaise, directement causés par des infrastructures non conformes et dangereuses.* »

P.-H. C.

phcoste@nicematin.fr

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, Ndlr) a précisé que les modalités techniques doivent respecter les ralentisseurs. Il est là pour aider les élus. Il faut que ses recommandations deviennent des obligations. »

Illégaux ou pas : les textes sont clairs

Brandissant le décret n°94-447 du 27 mai 1994 « relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal » et l'aussi captivante « norme de construction AFNOR 98-300 », l'association pour une mobilité sereine et durable martèle inlassablement qu'un ralentisseur est **illégal** si :

- sa hauteur dépasse **10 cm**
- sa longueur dépasse **4 mètres**
- moins de 150 mètres le séparent d'un autre ralentisseur
- il est installé ailleurs que sur une portion de route limitée à **30 km/h**.
- il est franchi par **plus de 3000 véhicules** en moyenne par jour (moyenne annuelle)
- il est implanté sur une voie « à grande circulation » ou supportant un trafic poids lourd supérieur à 300 véhicules par jour
- il est implanté sur une voie fréquentée par un réseau de **transport public**
- il est implanté sur une voie desservant un **centre de secours**
- il se situe à moins de 200 mètres des limites d'une agglomération ou d'une section de route à 70 km
- il peut nuire à l'écoulement des eaux



(Photo doc. Var-matin)

- il est sur une route dont la pente fait plus de 4 %
 - il est à moins de 40 mètres d'une sortie de virage (de rayon inférieur à 200 m)
- Par ailleurs, il est interdit d'implanter un passage piéton sur un dos-d'âne... mais obligatoire sur un ralentisseur de type trapézoïdal.
- Signé par Édouard Balladur en mai 1994, le décret demande aux maires de mettre les « gendarmes couchés » de leur commune en conformité avec les textes... et leur donne 5 ans au maximum pour le faire !

TPM et le Département muets après avoir parlé

Sollicités à l'approche de l'audience devant le tribunal administratif, la Métropole et le Conseil départemental s'entendent pour ne pas commenter le dossier avant que les juges l'examinent. En octobre dernier en revanche, le Conseil départemental (qui avait recensé sur ses routes 85 ralentisseurs, 91 coussins berlinois et 490 plateaux traversants) annonçait avoir « engagé la mise en conformité de signalisation

(horizontale et verticale) des dispositifs présentant des non-conformités ».

Il chiffrait à 240 le nombre d'aménagements à réaliser et poursuivait en assurant que des « visites techniques » complémentaires étaient prévues.

Un peu plus tôt, au printemps 2018, TPM annonçait aussi avoir lancé une expertise pour en avoir le cœur net. Depuis, silence radio.

Avis tranchés

Tous les usagers de la route ou presque ont quelque chose à dire – en bien ou en mal – à propos des ralentisseurs. Certains ont cependant un regard plus précis encore.

Du côté des chauffeurs de Réseau Mistral, on évoque souvent le sujet. Parfois, c'est avec l'envie de rire, comme lorsqu'un mini-bus se retrouve coincé, les roues dans le vide, sur un ralentisseur trop raide (à La Valette) ou qu'il faut faire descendre les passagers pour franchir l'obstacle.

Parfois, c'est plus sérieux, lorsque des chauffeurs avouent souffrir des lombaires à force d'avaler des centaines de secousses par jour. Chez les pompiers, le sujet revient aussi régulièrement que la sirène biton. « On a calculé que sur certaines interventions, on perd près de 5 minutes à cause des ralentisseurs », peste un soldat du feu assurant avoir déjà eu des conversations « houleuses » avec des élus.