

HAUTE-LOIRE Urbanisme



Les ralentisseurs de l'avenue de Val-Vert au Puy-en-Velay sont particulièrement décriés. Photo Progrès/Rémy DOUTRE

Trop hauts, trop courts, en plein virage ou mal signalés, les ralentisseurs divisent les riverains et les automobilistes. Entre ceux qui aspirent à une réduction de la vitesse pour plus de sécurité, et ceux qui souhaitent une route sans obstacle pour préserver les voitures, les élus font face à un véritable casse-tête. Sans compter que la plupart des ralentisseurs ne respecteraient pas les normes...

Sur notre sondage en ligne, vous avez été 92 % à déclarer avoir déjà été confronté à un ralentisseur non conforme, voire dangereux, sur les chaussées de Haute-Loire. De nombreuses communes ont été pointées du doigt, dans lesquelles nous nous sommes rendus pour constater par nous-mêmes la difficulté de circuler dans ces endroits précis. Et il faut est que la plupart des dispositifs de ralentissement ne semblent pas en règle...
Dos d'âne, plateau traversant, coussin berlinois... Quelles différences ?
Avant de relever un quelconque irrégularité, le bon sens veut que l'on sache d'abord de quoi on parle. En matière de ralentisseur, tous les dispositifs ne sont pas identiques. Le plus commun, sans

doute, reste le dos-d'âne ou gendarme couché, simple bosse de goudron traversant la route de part en part. Dans le même style, on retrouve le plateau traversant ou trapézoïdal, qui correspond à une plateforme surélevée plus ou moins longue. Enfin, on peut citer le coussin berlinois. Généralement en caoutchouc, il n'est installé que sur une demi-chaussée, et relié au sol par de grosses vis.
Sous le goudron, les normes
Là où le bât blesse, c'est que la réalisation de la plupart de ces dispositifs n'est pas aux normes. D'après Thierry Modolo, de l'association « Pour une mobilité solidaire et

durable », sur les quelque 400 000 ralentisseurs que compterait la France, « il n'y en a aucun aux normes. Les seuls villages qui sont aux normes sont ceux qui n'ont pas de ralentisseurs ! »
Concrètement, selon la loi, un ralentisseur ne peut pas excéder 10 cm de hauteur et doit avoir une longueur comprise entre 2,5 et 4 mètres. « Le problème, dénonce Thierry Modolo, c'est que les élus se réfèrent au guide Centre (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) qui ne fait pourtant pas autorité en la matière. Selon ce guide, les dimensions ne sont pas les mêmes : la hauteur d'un ralentisseur s'élève à 15 cm et sa longueur maximale est illimitée. »
Ces normes ne s'appliquent pas qu'au gabarit du ralentisseur, mais aussi à sa position : ainsi, on apprend dans le texte de loi qu'un ralentisseur ne peut pas être implanté sur une voie où circulent plus de 3 000 véhicules par jour (en moyenne annuelle), ne peut pas être installé à moins de 40 mètres d'une sortie de virage ou encore ne peut pas être construit sur une voie de desserte de transport en commun. Dès lors, de nombreux ralentisseurs deviennent hors-la-loi...
Dossier : Rémy DOUTRE
remy.doutre@leprogres.fr

L'AVIS DES SERVICES DE SECOURS

■ Les sapeurs-pompiers

« La perte de temps sur intervention n'est pas très significative. Là où ça peut poser un problème, c'est lorsqu'ils sont trop hauts ou mal faits. Ça peut faire sauter les engins ou, dans le cas de véhicules lourds, faire se décrocher le matériel si on ne fait pas attention », confie Éric Pérez, commandant du SDIS (Service départemental d'incendie et de secours).



Photo Illustration Progrès/Lucas ORJOL

■ Les ambulanciers

« C'est surtout pour les blessés que c'est problématique. Il peut nous arriver que du matériel se décroche dans les ambulances mais, pour les blessés traumatiques, ce n'est jamais bon de rajouter des secousses, ça les fait souffrir davantage. Nous nous plaignons régulièrement lors des réunions en préfecture, mais nous ne sommes pas écoutés. Il y a de plus en plus de ralentisseurs, on abîme nos véhicules aussi, c'est usant... », explique Romain Sahué, d'Alpha 43, au Puy-en-Velay.

L'AVIS DES USAGERS DE DEUX-ROUES

À moto ou à vélo, les ralentisseurs posent particulièrement problème. D'autant plus qu'ils « fleurissent partout », selon Jean-Pierre Durand, membre de la FFM43 (Fédération française des motards en colère). « Il y en a de plus en plus et ils sont rarement aux normes, ce qui accentue leur dangerosité, explique-t-il. Le fait qu'ils soient mal disposés, trop hauts ou en descente, par exemple, est tout sauf idéal. » Le coussin berlinois est particulièrement visé : « Quand on passe dessus, les risques de glissement sont plus importants. Et puis, de manière générale, et sans parler d'accident, pour le motard aussi c'est compliqué physiquement, les vertèbres se tassent, on a mal au dos... »
D'un point de vue mécanique, comme les voitures, les motos également sont en souffrance : « Même à faible vitesse, dès qu'on a un passage, on arrive vite à la butée des amortisseurs, soupire Jean-Pierre Durand. Aujourd'hui, on vit dans un monde qui favorise la répression plutôt que le civisme et la responsabilisation. » À noter que le problème de la peinture glissante n'est pas propre aux ralentisseurs : ici, c'est la hauteur et la longueur qui est mise en cause.



Les motos redoublent de vigilance devant les ralentisseurs. Photo Progrès/Rémy DOUTRE

CONTRE

« Les ralentisseurs sont contre-nature »

Claude Vial, maire d'Aurec-sur-Loire



Photo archives Progrès/Olivier PIETROY

À Aurec-sur-Loire, une chose est sûre : les ralentisseurs ne posent pas de problème. Et pour cause : il n'y en a pas !
« Les ralentisseurs sont contre-nature, la route est faite pour rouler, pour faciliter les déplacements, pas pour avoir des obstacles, explique le maire, Claude Vial. Il y a des dispositifs de rétrécissement de chaussée qui sont bien plus efficaces pour faire ralentir. »
Pour cet ancien du ministère des Ponts et Chaussées, il faut régler le problème à la source : « Il y a un problème de comportement, pour lequel on peut faire de la sensibilisation et de la prévention. Durcir la répression peut aussi être une solution. » Selon lui, les ralentisseurs créent davantage de problèmes qu'ils n'en résolvent : « Il y a beaucoup d'accidents de deux-roues à cause d'eux. Entre le freinage et l'accélération, ils sont source de nuisance sonore et en prime, gênent les véhicules de secours dans leurs interventions. Pour moi, les ralentisseurs sont de fausses sécurités. »

POUR

« La meilleure solution »

Gilles Delabre, maire de Brives-Charensac



Photo archives Progrès/Christophe TEYSSIER

À Brives-Charensac, comme un peu partout en Haute-Loire, de nombreux ralentisseurs ont vu le jour, dont trois très récemment. Maire depuis 2014, Gilles Delabre s'en félicite : « Les plateaux traversants restent la meilleure solution. Ils sont plus doux que les dos-d'âne, et les gens ralentissent à leur approche. Les riverains sont satisfaits et certains en voudraient même davantage. »
Il faut dire que dans cette ville où la circulation est particulièrement dense, la problématique de la vitesse est un enjeu majeur. « C'était même une des huit thématiques de notre campagne, confirme Gilles Delabre. À cause de quelques énervés, nous devons faire ralentir tout le monde. »
Si les ralentisseurs ne sont pas une solution miracle, ils sont loin d'être la pire selon le maire : « Quand c'est bien réalisé, dans les normes – un ralentisseur de la ville va être raboté car il n'est plus conforme –, c'est une bonne chose. Ils sécurisent les passages piétons par exemple. »

« Les élus font au feeling, en fonction des plaintes »

Dans le monde de l'urbanisme et de l'aménagement des routes, il y a des bureaux d'études dont le travail est justement de réfléchir aux aménagements les plus pertinents. « Pourtant, nous sommes très rarement consultés par les communes pour l'implantation de ralentisseurs, regrette Julien Migne. Les élus font au feeling, en fonction des plaintes et sans le concours d'études précises pour mesurer l'étendue du problème. »



Un exemple de ralentisseur à Brives-Charensac. Photo Progrès/Rémy DOUTRE

Des contraintes géographiques et météorologiques

Selon Julien Migne, « il faut s'adapter à notre environnement : nous sommes en zone rurale, où on ne rentre dans certaines communes qu'après avoir passé un panneau, il n'y a pas de continuité du bâti. Il existe des systèmes d'obstacles visuels qui poussent le conducteur à ralentir, comme il le ferait naturellement entre deux rangées d'immeubles. » Sans compter que les ralentisseurs au sol peuvent être une véritable gêne : « Dans un département souvent enneigé, les coussins berlinois ne peuvent pas être utilisés. Déjà, les deux-roues et les gros véhicules ne sont pas concernés mais, en plus, certaines communes les enlèvent l'hiver car ils gênent les chasse-neige. »
Néanmoins, les ralentisseurs sont parfois la seule solution possible, en dehors de la répression et de l'incitation au civisme : « Dans un département avec des routes souvent étroites, les dispositifs de rétrécissements ne sont pas tout le temps possibles, ne serait-ce que parce qu'on rendrait plus difficile encore la circulation d'engins agricoles. » Sans compter que « la réalisation d'un ralentisseur est très complexe. Tel que définis par les textes, les ralentisseurs ne sont pas très difficiles à passer ; les élus sont obligés de sortir des textes de lois pour rendre efficaces et faire ralentir les conducteurs en jouant sur leur peur d'abîmer leur véhicule. » Dès lors, il semblerait que le ralentisseur soit avant tout une solution par défaut.

Comment gérer la vitesse : l'exemple de Vals-près-le-Puy

Parmi toutes les villes citées dans notre appel à témoins, Vals-près-le-Puy est revenue très régulièrement dans les commentaires, à cause notamment des deux ralentisseurs situés devant la mairie et devant la pharmacie. Pour la nouvelle municipalité, qui hérite du dossier, la sécurité routière reste un casse-tête. « Ces deux ralentisseurs, ça va, tempère Serge Volle, adjoint à la mairie et délégué à la voirie. C'est vrai qu'ils sont un peu hauts, mais le fait est que les gens ralentissent, l'objectif est atteint. »



Un modèle de ralentisseur creux, alternative au traditionnel dos-d'âne. Photo Progrès/Rémy DOUTRE

Deux poids, deux mesures

Pour autant, l'élu reste mesuré : « D'un côté, je comprends tout à fait les gens qui réclament parce qu'ils avaient des ralentisseurs toute la journée ou parce qu'ils doivent passer à la caisse après avoir abîmé leur voiture. De l'autre, il faut reconnaître que le ralentisseur en face de la pharmacie permet aux voitures venant de la rue perpendiculaire de s'insérer plus facilement et que depuis que celui de la mairie a été installé, il y a moins d'accidents dans le virage. Sans compter que les passages piétons sont plus sécurisés », rebondit le délégué à la voirie. Devant l'école, des deux ralentisseurs, « il y en a dans

la commune qui sont pires », assure Serge Volle. En le suivant pour un tour de la ville, force est de constater qu'à certains endroits, quelques dos-d'âne sont particulièrement difficiles à passer. « Ceux-là sont plus dérangeants, c'est vrai. »

Des installations différentes

À Vals-près-le-Puy, il n'y a pas que des ralentisseurs pour faire diminuer la vitesse en ville. « Il y a d'autres dispositifs plus légers et aussi efficaces », rebondit le délégué à la voirie. Devant l'école, notamment, où un ralentisseur creux a été installé. « Il y a une double utilité : ça fait ralentir pour préserver la vie des enfants, et en plus ça nous sert à l'évacuation de l'eau. »
La ville a également mis en place un système de stationnement en quinconce, « qui a un intérêt, mais qui n'est peut-être pas le plus pertinent, car la visibilité est réduite. De toute façon, la question des ralentisseurs est complexe. Alors, entre perdre quelques secondes et faucher une vie, le choix est souvent vite fait », conclut-il.