

Cahier local



Photo RL

METZ

Ces gryphées qui rappellent le passé de la Moselle

Remplacez vos portes, fenêtres, et volets avant la fin de l'année

TVA OFFERTE
POUR LA RENOVATION DE VOS MENUISERIES

- FENÊTRES
- VOILETS
- PORTES DE GARAGE
- ALARMES

ACTEA
FABRICANT POSEUR

Voie Romaine 57280 SEMÉCOURT
03 87 51 24 40
actea.fr

198749300



Haro sur les ralentisseurs!

RÉGION

Une association d'automobilistes dénonce la multiplication des coussins berlinois et autres « dos-d'âne » qui ne respecteraient pas la législation. Photo RL/Pascal BROCARD

> PAGES 2-3

LONGEVILLE-LÈS-METZ

Une fête pour bien choisir son sport

> CAHIER LOCAL

AMNÉVILLE

Le projet de réhabilitation suit son cours

> CAHIER LOCAL

BOUSBACH

Il récolte 65 000 € de dons pour sauver sa mère du cancer

> PAGE 5

FOOTBALL

Le FC Metz veut lancer sa saison à Lille

> PAGES 14-15



Prestations de très haut standing



**L'EXCELLENCE
TOUT SIMPLEMENT !**

www.magnum-immobiliere.fr

DOMAINE DE
SCY



Travaux en cours !

**MAGNUM
IMMOBILIERE**

Prestations haut standing



ESPACE D'INFORMATION
111 Voie de la Liberté 57160 SCY-CHAZELLES
Renseignements et RDV
06.19.52.79.10 et 06.71.90.28.23

206576300

LORRAINE Sécurité

Ils veulent la peau des ralentisseurs

Une association d'automobilistes estime que les 400 000 « gendarmes couchés » en France sont illégaux mais surtout source de dangers, de dégâts pour les pneus et de pollution. Toutes les régions sont concernées. Dans le Grand Est, l'Alsace multiplie les « dos-d'âne ».

Ils sont partout, ont envahi nos routes, notre quotidien au volant et... seraient illégaux. Selon l'association pour une mobilité sereine et durable (PUMSD), la quasi-totalité des 400 000 ralentisseurs en France ne répondent pas aux exigences de la réglementation. Pire, ils ont des effets nocifs sur la sécurité, les véhicules et l'environnement. Un véritable réquisitoire.

Familièrement dénommés les « gendarmes couchés », ces équipements routiers, censés contribuer à ralentir la vitesse des automobilistes à proximité des habitations, sont la cible majeure de ce mouvement national.

Dans le Var, où siège l'association, le président Thierry Modolo attend de la justice qu'elle fasse procéder à la suppression des 800 ralentisseurs gérés par le servi-

ce voirie de la métropole de Toulon, de 700 gérés par le département et de plusieurs centaines par les communes. L'association a durci le ton ces derniers mois, et promet « d'attaquer au pénal » dorénavant.

« De 50 000 € à 100 000 € »

Le dossier est suivi de près par les autres régions comme le Grand Est où les équipements « en dur » (bitume) ou ceux de type « coussin berlinois » (à base de caoutchouc) ont fleuri depuis une quinzaine d'années. Une prolifération à rapprocher, selon l'association, de la suppression de la DDE (direction de l'équipement), avec des missions transférées aux collectivités publiques.

« Dans le Grand Est, le problème se pose surtout en Alsace. Sans doute en raison de leurs moyens, les communes ont été plus nombreuses à investir les 50 000 à 100 000 € de coût », témoigne Alain Chebroux, représentant lorrain installé dans les Vosges.

Dans ce dernier département, en revanche, le nombre des équipements de ralentissement reste moindre. À Verdun, toutefois, les habitants déplorent parfois leur multiplication.

« Glissants et dangereux »

Sur le fond, PUMSD rappelle que les ralentisseurs traditionnels ne respectent pas la norme Afnor 98-300 qui définit les caractéristiques : 10 cm de haut, 4 mètres de long. Quant aux « coussins berlinois » (d'un coût de 3 000 € environ) ils « sont proscrits depuis 2009 par le ministère des Transports car considérés glissants et dangereux ». « Pourtant, on continue d'en ajouter tous les jours. C'est complètement hallucinant », vitupère le président national.

Convaincu qu'ils ne « servent à rien sur le plan de la sécurité », il assure qu'ils « abîment la structure des pneus », provoquent des nuisances pour le voisinage avec des « fissures dans les maisons voisines » ainsi qu'une hausse sensible de la consommation d'essence (« 17 % » selon Thierry Modolo). Sans oublier une augmentation de la pollution « en raison du cycle freinage-accélération ». Avec effet immédiat sur les particules fines et l'environnement. Et si le bilan d'ensemble ne s'appuie pas sur une étude de mesure comparative chiffrée, ce serait « parce que cela remettrait complètement en cause la stratégie des élus ».

Antoine PETRY

J'ai testé : cinq kilomètres de parcours d'obstacle

Cinq petits kilomètres et pas moins de neuf ralentisseurs. Qui dit mieux ? Pour parcourir la courte distance qui sépare mon domicile de mon bureau, j'ai parfois le sentiment de jouer à saute-mouton. En moins ludique. Plus que la fréquence des obstacles mis sur mon chemin, c'est leur conformation, pas souvent en accord avec la réglementation, et leur localisation qui interrogent. Allez, la clé sur le contact et accroche-toi à ton chapeau Jeannot...

Sur mon trajet suburbain quotidien, pas de round d'observation : à peine 300 m parcourus et le premier obstacle est là. Ou plutôt : les premiers obstacles... car en fait, ils sont deux à se dresser sur mon chemin alors que je n'ai pas encore eu le temps de passer la troisième... Mais bon : rien à dire sur le fonds, ces ralentisseurs-là jouent une école maternelle et primaire et sont presque dans les clous sur le plan réglementaire.

Soyons honnêtes : les 2 km suivants sont plutôt paisibles : pas d'obstacle sinon une succession de ronds-points, une li-



Sur le plan réglementaire, de (trop) nombreux ralentisseurs sont hors des clous, notamment en périphérie messine.

Photo RL/Pierre HECKLER

mitation à 70 km/h justifiée par un parcours sinueux : la routine. C'est au point kilométrique 3 que les choses se gâtent, dans une rue parfaitement rectiligne, sans présence de point sensible : ni école, ni commerces multiples, ni même chaussée étroite. Pourtant, sur un tron-

çon long de 400 m à peine, deux coussins berlinois successifs ont été disposés. Et ceux-là ont tout faux : un usager sur deux slalome pour les éviter. Pour la sécurité, on repassera !

Deux ronds-points et une zone 30 plus tard, la traversée d'un secteur d'assez forte densité résidentielle justifie sans doute les quatre dos-d'âne suivant... Admettons. À ceci près que le plus bas d'entre eux affiche 12 cm de haut et le plus haut 18, en comptant un léger enfoncement de la chaussée juste après lui. Un conseil, si vous en croisez de tels, négociez le franchissement à 10 km/h et pas à 30 comme indiqué. Faute de quoi, vos amortisseurs vous le feront payer.

Résultat : une conduite nécessairement heurtée, loin de l'écoconduite respectueuse de l'environnement enseignée aujourd'hui dans toutes les auto-écoles et... des envies de SUV. Par contre, voilà 5 km qu'il est compliqué de boucler en moins de 10 minutes, même en pleine nuit.

H. B.



10 cm

La norme Afnor 98-300 définit les caractéristiques des ralentisseurs : 10 cm de haut, 4 mètres de long. Quant aux « coussins berlinois » en caoutchouc (d'un coût de 3 000 € environ) ils « sont proscrits depuis 2009 par le ministère des Transports car considérés glissants et dangereux », selon l'association de Thierry Modolo.

ralentisseurs



Si les ralentisseurs ont fleuri dans l'agglomération nancéienne (notre photo), c'est surtout en Alsace qu'ils sont beaucoup trop nombreux, selon l'association de Thierry Modolo. Photo ER/Frédéric MERCENIER

QUESTIONS À

Bruno Froment, médecin légiste à Verdun et membre de la commission de sécurité routière à la préfecture de Meuse.

« Indispensables pour la sécurité de tous »

Ils nous ennuiant, certes, mais... sont indispensables. Écouter Bruno Froment évoquer la question des ralentisseurs, c'est mesurer la sensible problématique sur le sujet et l'impossible consensus. Le discours du médecin légiste de Verdun est tout en mesure.

« Sur l'avenue du Soldat-Inconnu qui mène à l'hôpital où je vais tous les jours, un troisième ralentisseur a été ajouté. Il est franchement élevé. Oui, c'est ennuyeux et je plains mes amortisseurs, en même temps que j'ai toujours une pensée pour les pompiers et médecins

qui transportent les malades et les blessés. C'est une contrainte, il faut bien l'avouer. »

Il poursuit mais la tonalité du discours évolue, comme pour donner du poids à la démonstration. « Mais j'ai hélas déploré suffisamment d'accidents dramatiques sur cette même avenue dans le passé pour en être arrivé à la conclusion que les ralentisseurs sont indispensables. De nombreux piétons ont été fauchés en raison d'une vitesse démesurée des conducteurs »

L'homme endosse sa casquette de membre de la commission de sécurité routière à la préfecture de la Meuse pour affirmer que, « malheureusement, les ralentisseurs sont un mal nécessaire. Il s'agit de la seule manière efficace de faire baisser la vitesse des véhicules sur les artères trop rapides. C'est comme les radars, ces équipements ne sont pas installés par hasard ou par volonté de déranger les automobilistes. C'est le prix à payer pour préserver l'intégrité humaine. D'ailleurs, depuis qu'ils sont apparus dans l'avenue du Soldat-Inconnu, il n'y a pas eu d'accident grave à déplorer »

Antoine PETRY



Bruno Froment :
« Les ralentisseurs ne sont pas installés par hasard. »
Photo ER/Franck LALLEMAND

“ C'est le prix à payer pour préserver l'intégrité humaine ”
Bruno Froment, médecin légiste à Verdun

Minéral

TOUT L'UNIVERS DE LA PIERRE NATURELLE

DALLAGES
TERRASSES
ESCALIERS
GRAVILLONS
GRANITS
PIERRES
ARDOISES
TRAVAUX
SUR-MESURE
DALLES
CÉRAMIQUES
EO.2

DÉCOUVREZ UN
SHOW-ROOM D'EXCEPTION
ET NOTRE EXPOSITION
DE PIERRES D'EXTÉRIEUR

Rue des Balanciers
57100 THIONVILLE
Tél. 03 82 53 99 26
Lundi > vendredi 8h/12h et 14h/18h
Samedi 9h/13h

PARIS - NANCY - STRASBOURG - SAARLOUIS (D)
www.mineral.net