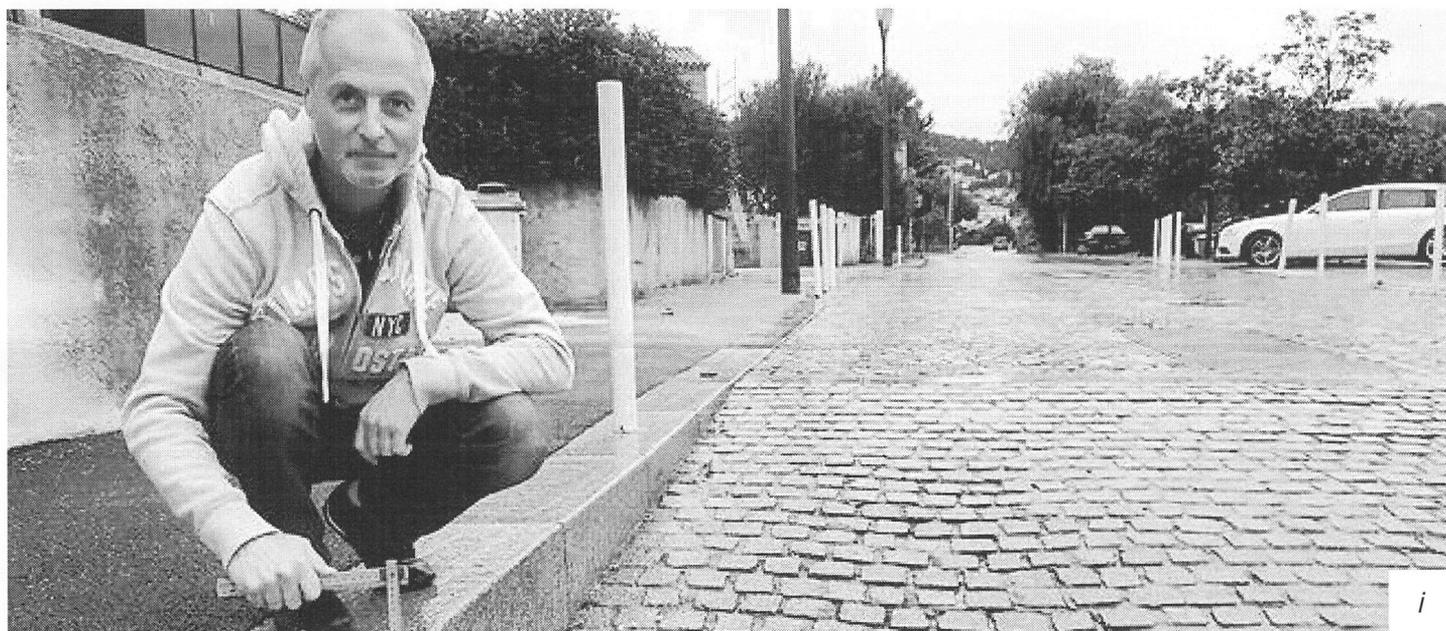


## Dos-d'âne et ralentisseurs : les penchants coupables des maires

Pour contraindre à casser la vitesse des véhicules, ces obstacles érigés sur la chaussée sont une fois sur trois hors norme et attaqués par les associations.

*Par Jacques Chevalier*

*Publié le 26/11/2020 à 07:00 | Le Point.fr*



Avec la prolifération des ronds-points et avant les radars de vitesse dont ils pourraient bientôt se doter, les maires disposent d'une panoplie du parfait petit M. Sécurité. Logique puisqu'ils sont responsables de la circulation sur leur commune alors qu'ils doivent affronter la désinvolture de beaucoup de conducteurs qui répugnent à réduire leur allure en ville. Pour certains qui finissent de décélérer en centre-ville, 60, puis 50 et, de plus en plus, souvent 30 km/h, le panneau n'est qu'indicatif. On peut comprendre dès lors qu'empruntant à un ex-Monsieur Sécurité, Emmanuel Barbe, qui se félicitait des trous et des bosses dans la chaussée pour calmer l'ardeur des plus intrépides, ils aient largement recours aux ralentisseurs de toutes sortes, pas moins de 450 000 en France.

Il y en a de plusieurs types, mais le plus répandu s'érige comme une muraille moderne en travers de la chaussée, envoyant les distraits au plafond et faisant grincer de réprobation les suspensions, assez souvent fatiguées. Normalement

signalés en amont par des panneaux appropriés et, sur place, par une peinture fléchée, ces gendarmes couchés et autres ralentisseurs rappellent brutalement, au-delà de 30 km/h, qu'il aurait mieux valu ralentir avant de les franchir. Les stigmates que porte le goudron des dos-d'âne témoignent de la rudesse du choc et des dégâts qu'ils peuvent occasionner aux véhicules.

Cela se corse lorsque la peinture au sol les signalant tend à s'effacer et que, entre chien et loup, l'hiver, on ne distingue plus vraiment l'obstacle. Certes, il faut l'aborder à 30 km/h, mais à 50, c'est déjà un tremplin que l'on franchit. Cela peut encore se négocier sur quatre roues façon cascadeur, mais à deux roues, c'est une autre histoire. Les motards sont les premières victimes de ces dispositifs dont on suppose que beaucoup ne respectent pas les préconisations légales. *Auto Plus* avait tenté en 2013 un recensement des dispositifs non conformes et en avait trouvé un sur trois. L'enquête n'a pas été rafraîchie, mais le témoignage des usagers tend à indiquer que la situation ne s'est pas améliorée depuis.

### Des normes strictes mais ignorées



Il y a pourtant une nomenclature technique datant de 1994 et définissant précisément la longueur du dispositif, sa hauteur, ses angles d'attaque et de sortie (décret n° 94-447 du 27 mai 1994 et norme NF P 98-300), mais nombre de maires ne semblent pas au courant. La pente peut être trop raide et la hauteur, largement dépasser les 10 centimètres autorisés (avec une marge de

1 centimètre). On a même vu des bosses de 25 centimètres ! Sachant que la garde au sol d'une voiture standard (Renault Clio) est de l'ordre de 12 centimètres, on peut comprendre le succès des SUV qui, perchés à 18 centimètres et souvent beaucoup plus, négocient facilement l'obstacle, alors que les sportives sont quasi à l'arrêt. Les chauffeurs d'autobus et les livreurs, mieux placés sur ce plan, témoignent tous de leur lassitude à franchir, jour après jour, ces ralentisseurs sur leur tournée. Les suspensions souffrent, mais, à la longue, les vertèbres trinquent. Les pompiers et ambulanciers, eux, changent d'itinéraire, s'ils le peuvent.

« Saviez-vous qu'un ralentisseur positionné sur le trajet d'un véhicule de transport en commun ou d'un hôpital, c'est illégal ? Saviez-vous que l'utilisation des coussins berlinois, en caoutchouc vulcanisé, est interdite depuis 2009 par décision ministérielle, car jugés dangereux, alors qu'on en voit encore partout ? La loi est trop souvent bafouée ! » rapporte Thierry Modolo-Dominati, président de Pour une

mobilité sereine et durable (PUMSD), qui a déclenché la fronde. C'est l'une des trois associations (avec la Ligue de défense des conducteurs et l'Automobile Club des avocats) qui interpellent les pouvoirs publics sur la non-conformité de ces dispositifs et déclenche des procédures, sept procès ayant déjà été gagnés en première instance.



Les coussins berlinois réalisés en caoutchouc, que réprouvent moins les motards qui peuvent passer entre deux éléments fixés au sol, ne répondent ainsi à aucune norme, rapporte sur son site Étienne Lejeune, avocat en droit routier. Il y a simplement une recommandation technique qui n'a aucune valeur réglementaire. Le ministre des Transports avait même exclu en 2009 le recours à ce dispositif à l'adhérence insuffisante, s'usant vite et exposant aux risques de se détacher de leurs fixations. Malgré cela, il est toujours en usage.

### **Chasse à l'irrégularité**

De quoi exaspérer Nathalie Troussard de la Ligue de défense des conducteurs, qui a reçu, depuis le début de l'opération, des centaines de messages d'usagers victimes ou témoins d'accidents. « Mais le fait que les collectivités ne respectent pas les normes, donc, la loi, alors que les radars de vitesse, par exemple, ne tolèrent pas le moindre kilomètre supérieur à la limitation, apparaît comme particulièrement injuste », dit-elle.

En réalité, bon nombre de ralentisseurs sont détournés de leur profil, comme c'est le cas du plateau traversant, de plus en plus en vogue auprès des municipalités. Adapté du profil trapézoïdal qui supporte sur son plateau un passage piéton, le traversant en reprend le dessin, mais, cette fois, sur une longueur de 10 à 30 mètres entre l'entrée et la sortie. Il n'a aucune existence légale et peut donc être attaqué, comme tout autre ralentisseur non conforme ou dangereux, par les usagers qui peuvent exposer le litige directement au maire. Mais également les riverains sortis de leur quiétude par le fracas des véhicules sur l'obstacle.

Tous peuvent se procurer le kit juridique sur PUMSD.fr. Il leur faudra prendre les mensurations et les photos du ralentisseur incriminé avec un constat d'huissier à l'appui établissant la non-conformité de l'ouvrage. Outre le dessin lui-même, cela peut être le marquage effacé, l'implantation dans une voie en pente de plus de 4 %

ou à moins de 40 mètres d'un virage, hors zone à 30 km/h ou sur une route voyant passer plus de 3 000 véhicules/jour. En général, le maire obtempère et au minimum rectifie l'ouvrage, voire le supprime. Les plus entêtés des édiles ont jusqu'à présent perdu devant le tribunal administratif, celui-ci ne retenant que la norme d'édification du ralentisseur. La commune de Lorgues (Var) a ainsi été condamnée le 8 octobre dernier à démonter un ralentisseur litigieux. Le règlement, c'est le règlement.

LIFESTYLE

SOCIÉTÉ

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

[Reportages, analyses, enquêtes, débats. Accédez à l'intégralité des contenus du Point >>](#)

## 5 COMMENTAIRES

---

Par GéoManche le 26/11/2020 à 08:44

### **Fake news sur les radars (couramment employée)**

Pourquoi les "défenseurs" des usagers de l'automobile ne peuvent s'empêcher de donner des fausses infos ?

Mme Troussard : "... Les radars de vitesse, par exemple, ne tolèrent pas le moindre kilomètre supérieur à la limitation..." = fake news ; la tolérance est de 5km/h en dessous de 100 et de 5% au dessus (voir le site radar-auto), et c'est 10km/h et 10% pour les contrôles privatisés.

Et pourquoi le journaliste laisse-t-il passer cela sans commenter ? Genre NDLR entre parenthèses.

Par 51fil le 26/11/2020 à 08:14

### **Abus de pouvoir de certains Maires**

Je parle en connaissance de cause après avoir exercé cette fonction. On ne peut pas céder à tous les caprices égoïstes de certains conseillers municipaux. Ou est la tolérance. Ici un rond point qui ne sert à rien suivit d'un stop avec 100m plus loin deux chicanes. Pourquoi pas demain un feu rouge ralentisseur. Tout cela dans un village avec une fréquentation vraiment faible. Mais il en est qui ne regardent que leur nombril.

Par BAUVAN le 26/11/2020 à 07:48

### **Dos d'âne ? ...**

En tous cas, les ânes, il y'en à plein le dos !