

SÉCURITÉ. Le ministre veut « réglementer » les ralentisseurs

Jean-Baptiste Djebbari a été interpellé par Luc Geimar, député de la Loire-Atlantique, concernant le problème des ralentisseurs non-conformes installés sur les routes.

Voici la suite de notre dossier sur les ralentisseurs, paru dans notre précédente édition. Pointés du doigt par des usagers ou des associations, les ralentisseurs de type coussins ou plateaux font polémique en raison de leur potentielle dangerosité et de leur inconfort sonore, notamment, mais aussi parce qu'il y a un souci de normes.

Interrogé en séance mardi 6 avril, à l'Assemblée nationale par Luc Geimar, député de la Loire-Atlantique, le ministre délégué chargé des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, a répondu : « Devant les interpellations de citoyens et d'associations d'élus, j'ai demandé à mes services d'étudier l'opportunité d'une régulation et d'une réglementation spécifique de ces dispositifs. Je tiens à ce que cela débouche rapidement sur des mesures concrètes. »

Sans valeur réglementaire

Le ministre a rappelé que ces ralentisseurs ne sont en effet



Le ministère souhaite arbitrer dès que possible sur les ralentisseurs de type coussins et plateaux.

« soumis ni à la norme ni au décret de 1994 précités, mais font l'objet d'une recommandation du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques – CERTU –, actualisée en 2010, qui n'a pas valeur réglementaire. » Le mi-

nistre a précisé : « Ils ne doivent pas être agressifs pour le véhicule et ses occupants lorsque le conducteur respecte la vitesse autorisée et ne doivent pas non plus occasionner de nuisances sonores excessives. Il n'en reste pas moins qu'un défaut d'entretien de ces

ralentisseurs entraînant un risque pour les usagers engage aussi la responsabilité du gestionnaire. »

Pour ce qui est des ralentisseurs en dos d'âne ou trapézoïdaux, « leurs caractéristiques géométriques et techniques, notamment leurs dimensions, sont décrites dans une norme française de mai 1994 à laquelle tous les ralentisseurs de ce type doivent répondre, car le décret de 1994 imposait une mise en conformité tous les cinq ans, soit en 1999, a précisé le ministre. Le gestionnaire de voirie qui n'aurait pas pris les dispositions nécessaires engage donc aujourd'hui pleinement sa responsabilité ».

« Source de douleurs »

Évoquant le cas des coussins et plateaux surélevés, le député Luc Geimar a précisé : « Les règles relatives aux ralentisseurs sont parfois – voire souvent – ignorées, qu'il s'agisse de leur hauteur, de leur longueur ou de leur forme.

Cet irrespect des normes est source de risques pour certains usagers de la route, en particulier les conducteurs de deux-roues, qui peuvent aisément se blesser avec ce type d'équipement non conforme. » Et le député d'ajouter : « Plus globalement, ce sont tous les véhicules qui sont concernés par une usure plus importante, voire des détériorations. Le non-respect des normes peut également être source de douleurs, particulièrement pour les chauffeurs de bus, qui s'en plaignent. Et il engendre un risque accru pour les véhicules de transport de blessés en intervention. »

Vice-présidente de l'Association des maires de France, Agnès Le Brun avait indiqué à actu.fr : « La solution serait de faire un inventaire des ralentisseurs, de mettre à plat les normes en vigueur et faire un état des lieux de ceux à restaurer. Il faut vraiment un dialogue intelligent entre les services de l'État et les collec-

tivités à ce sujet. »

Sachant que les contentieux se multiplient dans les tribunaux, concernant ces ralentisseurs non réglementés. Avec une condamnation en cour administrative d'appel, le 11 février 2021, qui précipite sans doute la décision du ministre.

Et l'environnement ?

Et le président de l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD), Thierry Modolo-Dominati, annonce une plainte pénale à venir concernant les conséquences des ralentisseurs sur l'environnement. Concernant la réponse du ministre à l'Assemblée nationale, Thierry Modolo-Dominati est circonspect : « Nous verrons bien si un décret est mis en action, mais il engagera pénalement le ministre qui le signera. Si ça légitime des infrastructures routières dangereuses et polluantes, nous irons à ce moment-là devant le Conseil d'État, voire la Cour européenne de justice. »

Hervé Pinson

Votre journal
depuis votre mobile
sans CB



lecourrierdupaysderetz.fr/journal-numerique

DEVENEZ PROPRIÉTAIRE
LE CLION SUR MER

Sur un terrain de 1000 m²
en second rideau,
à proximité du bourg et école

546.520 €
FRAIS DE NOTAIRE COMPRIS



RENSEIGNEMENTS AU 02 51 40 44 40

TRADILIGNES.FR SUIVEZ-NOUS SUR :



Morel Constructions - S A S a u capital de 6 6 . 5 0 0 € - RCS La - Roche-sur-Yon, B31157 0444 - Inscrit à l'ORIAS sous le N°14005586