

TOULON - LA SEYNE - SANARY

var-matin

varmatin.com

RÉSEAU SOCIAL DEPUIS 1945

LUNDI 30 AOÛT 2021

REN
Les
d'u
de



P 2-3

(Photo Valérie Le Parc)

RALENTISSEURS DANS LE VISEUR

Les dos-d'âne
jugés dangereux

De nouvelles
plaintes relancent

Le dossier du jour

Ralentisseur de voiture,

Las de rabâcher que les textes de loi ont été oubliés par les collectivités multipliant les ralentisseurs, les associations veulent démontrer que cette prolifération nuit à l'environnement.

Is font mal au dos. Ils peuvent se révéler dangereux (en particulier pour les deux-roues). Ils font prématurément vieillir les voitures. Ils provoquent des nuisances sonores. Et l'écrasante majorité d'entre eux ne répondent pas aux obligations légales fixées par le gouvernement en 1994.

Depuis quelques années, dans les médias ou devant les tribunaux, l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD) serine sans lassitude les critiques contre les quelque 400 000 ralentisseurs qui rythment les routes françaises. À cette pluie d'arguments, elle ajoute un nouveau : les ralentisseurs – et *a fortiori* ceux qui sont trop hauts – nuisent à la qualité de l'air. C'est en effet le résultat d'une étude conduite par l'association en collaboration avec la Ligue de défense des conducteurs, l'Automobile-club des avocats et L'Automobile Magazine.

« Hors normes » et si quotidiens

Sur un circuit fermé de l'Essonne, la Ligue de défense des conducteurs

hicules. Le premier répondait aux textes de loi (un plateau de 2,5 et 4 m, deux pentes de 1 à 1,4 m de long et moins 10 cm de haut) tandis que le second lui était « hors normes » avec 24 cm de hauteur. « Hors normes » mais pourtant bien connu des automobilistes de l'aire toulonnaise puisque les associations ont reproduit les dimensions du ralentisseur situé devant le cimetière de La Garde. Une construction qui a déjà été au cœur d'un constat d'huissier réalisé à la suite d'un accident.

Communiqué par les organisateurs, le résultat du test (réalisé à 30 km/h sur une boucle de 250 m) serait sans appel : par rapport au parcours à plat, un ralentisseur légal augmente la soif des voitures de 10,5 % pour une Renault Clio et 13 % pour une Peugeot 3008. Le modèle gardéen, lui, fait grimper les consommations de 26 % pour la Renault et 28 % pour la Peugeot. Ça, c'est pour ce que voit le réservoir.

Si on regarde du côté du pot d'échappement, sachant qu'un litre d'essence consommé produit 2,3 kg

ralentisseur « légal » et 230 g/km pour un « illégal ». (La Peugeot affiche 182 g, 205 g et 232 g). « Soit un surcoût énergétique et des émissions de CO2 supplémentaires d'environ 15 % par rapport à un ralentisseur légal », tonnent les responsables du test. « Et on ne parle là que de petits moteurs de voitures modernes, ajoute Thierry Modolo, président de PUMSD. Si on regarde ce que ça donne avec des camions ou des bus, c'est affolant ».

L'odeur et le bruit

Au passage, l'étude démontre que le bruit à proximité d'un « gendarme couché » peut être un calvaire pour les riverains ! « Le passage sur un ralentisseur légal ne produit pas plus de bruit que s'il n'y en avait pas. En revanche, la franche décélération, jusqu'à 15 km/h, nécessaire pour passer sur le modèle illégal, impose une augmentation sensible du bruit à la ré-accélération : + 2 à 3 décibels (dBA), soit un bruit doublé. Et si le bouclier frotte, ce qui n'est pas rare – et qui devient inévitable dès 18 km/h –, le bruit est multiplié par huit ! » Ils en profitent évidemment pour



Bien connu des automobilistes, le ralentisseur du cimetière de La Garde a été pris en exemple... de ce que les associations dénoncent.

(Photo Valérie Le Parc)

mettent « aux normes ceux qui existent déjà, mais ne respectent pas les dimensions légales ni les restrictions d'implantation. »

« Il en va non seulement de la sécurité des usagers, de la prévention des casses matérielles, des nuisances en

pas d'un côté contraindre citoyens et constructeurs automobiles à acheter et concevoir des véhicules respectueux des normes d'émissions, tandis que de l'autre, leurs propres décisions dégradent, voire réduisent à néant, tous les efforts qui ont été ac-

a financé la construction de deux ralentisseurs afin de mesurer leur effet sur la consommation des vé-

de CO₂, les ralentisseurs sont accusés de faire passer la Clio de 183 g/km à plat, à 202 g/km avec un

plaider une nouvelle fois pour que les autorités cessent la construction de « *ralentisseurs illégaux* » et re-

tout genre... mais aussi d'une politique environnementale cohérente. Nos élus, à tous niveaux, ne peuvent

complis. »

P.-H.C.

phcoste@nicematin.fr

La Ville de Lorgues déjà condamnée pour trois centimètres de trop

C'est un « bonnet d'âne » dont la commune se serait sans doute bien passée. Lorgues a fait parler d'elle l'année dernière en devenant la première municipalité varoise à être condamnée pour avoir installé un ralentisseur trop haut. Au lieu des dix centimètres réglementaires, le dos-d'âne situé avenue d'Allongue, en faisait treize. Trois centimè-

tres qui font toute la différence... Et qui ont amené le tribunal administratif de Toulon à enjoindre la commune à mettre le ralentisseur en conformité dans un délai de trois mois ainsi qu'à une amende de 3 800 euros. Une victoire pour l'association « Pour une mobilité sereine et durable », engagée depuis plusieurs années maintenant dans

ce combat face aux différentes collectivités territoriales, qui a été rapidement suivie d'une autre : le 7 décembre 2020 la commune de Nans-les-Pins a été condamnée à plus de 4 000 euros d'amende pour le même motif. Se sachant en faute, la municipalité avait décidé de détruire le dos-d'âne illégal avant même la décision du tribunal.

Jamais deux sans trois ? Possible, car une instruction est en cours à Toulon pour « *mise en danger d'autrui par personne morale (risque immédiat de mort ou d'infirmité) par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence* ». Quasi-toutes les communes du département pourraient connaître le

sort de Lorgues et Nans-les-Pins. Certaines ont donc décidé de prendre les devants : à La Valette-du-Var ou à Solliès-Toucas, les maires ont récemment décidé de retirer les « coussins berlinois », dos d'âne en caoutchouc vulcanisé, alors que ce type de ralentisseurs est selon l'association interdit depuis une réponse ministérielle en 2009. **V. W.**

accélérateur de pollution

Des plaintes en rafale contre mairies, Département... et ministre

Thierry Modolo, président de l'association Pour une mobilité sereine et durable garde un œil sur le compteur, mais aussi sur le GPS qui lui indique le chemin des salles d'audience. Son combat, il veut le mener devant le tribunal de grande instance, devant la justice administrative, mais aussi en visant le sommet de l'État.

Au pénal, visant les coussins berlinois, ces blocs de caoutchouc posés sur la chaussée, PUMSD a en effet déposé plainte contre X pour mise en danger de la vie d'autrui à Toulon l'an dernier. L'instruction est en cours.

L'association compte maintenant récidiver, mais cette



Thierry Modolo, président de l'Association pour une mobilité sereine et durable.

(Photo doc P.-H.C.)

fois-ci en visant l'ensemble des ralentisseurs. Au cœur du sujet, pas uniquement le risque encouru par les usagers de la route, mais par l'ensemble de la population.

« On va utiliser les tests et les constats d'huissiers réalisés et démontrant que les ralentisseurs augmentent la production de CO₂ pour soutenir que les politiques publiques favo-

risent la pollution », explique Thierry Modolo en rappelant que la mauvaise qualité de l'air peut être tenue responsable de quelques dizaines de milliers de morts par an. Un dossier qui devait être aussi porté par la Ligue de défense des conducteurs.

Plaintes et procédures

Embrayant avec cette procédure, Thierry Modolo « envisage » de porter ensuite plainte pour les mêmes motifs devant la cour de justice de la République contre Jean-Baptiste Djebbari, ministre des transports. Il lui reproche de laisser faire les collectivités sans taper du poing sur la table. Une ultime procédure contre l'État

devant le Conseil d'État est par ailleurs à l'étude.

Enfin, la double procédure devant la justice administrative visant le Département du Var et TPM avance. Après avoir été rapidement retoqué par le tribunal administratif de Toulon l'été dernier, le dossier a retenu l'attention de la cour d'appel de Marseille il y a quelques semaines. Elle a demandé à TPM d'entamer une médiation. Un dialogue que la Métropole avait pour l'instant refusé d'ouvrir avec l'association.

Le Département en revanche aurait plus volontiers accepté d'ouvrir des discussions.

Une députée azuréenne interroge J.-B. Djebbari... et attend toujours la réponse

Expliquant avoir été « saisie par des élus de sa circonscription », la députée LREM des Alpes-Maritimes, Alexandra Valetta Ardisson, a posé en avril dernier une question écrite au ministre des Transports sur la légalité des ralentisseurs. « Un éclaircissement de la situation devient nécessaire et urgent », estime-t-elle en formulant une question qui associe géométrie, logique et sémantique. Faute de réponse, l'interrogation a été renouvelée le 24 août.

À la suite de la décision de la cour d'appel de Lyon le 11 février 2021 (qui a ordonné la démolition d'un ralentisseur de vitesse de type « trapézoïdal »), la parle-

mentaire voulait « connaître la position de M. le ministre suite aux dernières évolutions jurisprudentielles et condamnations récentes ».

« À l'heure actuelle, les caractéristiques géométriques et techniques des ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdale sont décrites dans la norme française NF P98-300 et leurs caractéristiques et conditions d'installations sont définies par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 », rappelle la députée de la majorité qui ajoute que « toutes les spécifications techniques décrites dans la norme et le décret ont pour objectif de garantir l'efficacité du dispositif tout en assurant que le ra-

lentisseur ne constitue pas une gêne ou un danger lorsque l'usager le franchit à vitesse réduite de 30 km/h ».

Questions de formes

Plus précisément encore, Alexandra Valetta Ardisson interpelle le ministre sur les arguments du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Elle s'étonne en effet qu'il « indique que le dispositif de modération de la vitesse incriminé par la cour d'appel de Lyon (soit) un ralentisseur de type trapézoïdal et non un coussin ou un plateau et se trouverait donc hors du champ



Alexandra Valetta Ardisson, députée de la 4^e circonscription des Alpes-Maritimes.

(Photo NM)

d'application de son guide de recommandations. Or, il apparaît dans toutes les constatations et informations recueillies que lesdits « plateaux », « plateaux traversants » ou « plateaux surélevés » ont la forme géométrique d'un trapèze, forme identique à celle utilisée dans la définition du décret 94-447 et de sa norme NF 98-300, une telle forme géométrique ne changeant pas, même si on en modifie ses dimensions de hauteur et de longueur, il semblerait que les ralentisseurs tels que définis par le CEREMA tombent sans exception sous le coup dudit décret et de sa norme. »

P.-H.C.