

AIN

Cycliste tuée par une remorque : un ralentisseur fait polémique

Défaut ? Erreur humaine ? L'enquête de gendarmerie se poursuit après la mort d'une cycliste renversée par une remorque à Valromey-sur-Séran. Deux semaines après le drame, une association affirme que le ralentisseur sur lequel l'attelage se serait décroché n'est pas « conforme » et donc « illégal ».

Après le temps du drame, celui de la recherche de la vérité. Et de la polémique. Le 21 août dernier, l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD) lançait un véritable pavé dans la mare sur sa page Facebook, pointant du doigt la responsabilité de la mairie de Valromey-sur-Séran dans l'accident de remorque qui a coûté la vie à Natalia Kowalska-Chmiel.

En cause : la non-conformité présumée du ralentisseur sur lequel s'est décroché l'attelage, dans le hameau de Champdossin. « On voit très nettement que le ralentisseur est non conforme et donc illégal », dénonce Thierry Modolo-Dominati, président de l'association. Et d'étayer : « Le ralentisseur en question est situé en entrée sortie de virage. C'est formellement interdit. Tout comme son implantation à moins de 200 mètres du panneau d'entrée de ville et d'une zone à 70 km/h. »

Les reproches ne s'arrêtent pas au seul lieu d'implantation du dos-d'âne : « Il ne respecte pas non plus les règles de construction. Ce type d'installation ne doit pas faire plus de 4 mètres de long et 10 cm de haut. Là, à vue d'œil, on peut estimer qu'il fait environ 15 cm de haut et 50 mètres de long. Entre 50 mètres et 4 mètres, il y a un gros delta. »

L'homme se réfère au décret 94-447 et à la norme Afnor NF 98-300 qui font foi en la matière. Il sait de quoi il parle. PUMSD a, entre autres faits d'armes, joué un rôle de conseil technique déterminant dans une autre affaire impliquant un ralentisseur : celle de Saint-Jean-le-



Le dos-d'âne sur lequel se serait détachée la remorque est dans le viseur de l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD). Cette dernière dénonce une installation illégale, de par ses dimensions, mais également de par le lieu de son implantation. Photo Progrès/Pierre-Yves ROYET

« Il y a de plus en plus d'accidents corporels à cause de ces infrastructures »

Thierry Modolo-Dominati, président de l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD)



Vieux (lire par ailleurs).

« Il assure la sécurité des piétons, notamment des enfants »

Confrontée aux accusations portées par l'association basée dans le Var, Pauline Godet, maire de Valromey-sur-Séran, se défend : « Ce ralentisseur a été placé là par l'ancienne municipalité dans le cadre d'un projet d'aménagement sécuritaire engagé en 2007-2008. Il assure la sécurité des piétons, notamment des enfants, car c'est un secteur où il y a du ramassage scolaire.

Il n'a jamais posé le moindre problème. »

Marquée par les événements, l'élue prône l'apaisement : « Nous sommes tous très affectés car la victime est une personne du village. Je ne souhaite pas ajouter de la polémique à la polémique. J'étais sur place juste après l'accident et pourtant je ne suis pas en capacité de tirer des conclusions. Seule l'enquête pourra nous dire comment se sont réellement déroulées les choses. »

Quinze jours après le drame, les causes de l'accident ne sont toujours pas établies. L'expertise diligentée par le

parquet de Bourg-en-Bresse après la saisie de la remorque apportera peut-être des réponses à la famille de la victime ? Défaut du matériel ? Erreur humaine ? Vitesse excessive ? Les services de la gendarmerie n'écartent aucune piste. Selon nos informations, à ce stade de l'enquête, aucune information judiciaire n'a été ouverte par le procureur de la République.

Pierre-Yves ROYET

REPÈRES

■ Ce que dit la loi

Le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 encadre les conditions de réalisation des ralentisseurs. Ils ne peuvent être installés qu'en agglomération, sur une section de voie limitée à 30 km/h. L'implantation des ralentisseurs est interdite sur les voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules en moyenne journalière annuelle, sur les voies à grande circulation, sur les voies supportant un trafic de poids lourds supérieur à 300 véhicules en moyenne journalière annuelle, sur les voies de desserte de transport public de personnes, sur les voies desservant les centres de secours, ainsi que sur les voies dont la déclivité est supérieure à 4 %.

■ Les normes de construction

Les ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal doivent présenter une hauteur de 10 centimètres (avec une tolérance de plus ou moins 1 centimètre) et une longueur de 4 mètres (avec une tolérance de plus ou moins 20 centimètres).

Saint-Jean-le-Vieux : quand la justice s'en mêle

Un ralentisseur au centre de l'attention ? Ce n'est pas la première fois que PUMSD (Pour une mobilité sereine et durable) se penche sur le cas d'un dos-d'âne implanté dans le département. En mai 2018, déjà, l'association avait apporté son soutien à un automobiliste aindinois, Christophe Lanfrey. Après avoir endommagé sa voiture sur un ralentisseur de la commune de Saint-Jean-le-Vieux, ce dernier avait saisi le tribunal administratif de Lyon dans le but d'obtenir réparation. Le 19 décembre 2019, la justice lui donne raison : le dos-d'âne incriminé ne respecte pas les normes de construction Afnor. La commune, sommée de

détruire ou de remplacer son ralentisseur, décide de faire procéder au rabotage de son installation. Mais la partie adverse ne lâche rien et pointe du doigt le lieu même de l'implantation du ralentisseur, situé sur une route trop fréquentée au regard de la loi. Christian Batailly, le maire, conteste. Fait appel. En vain. Le 11 février 2021, la commune est déboutée, sommée de réduire une fois de plus la taille de son ralentisseur. Six mois après, le jugement n'a toujours pas été mis à exécution. La mairie, après un nouveau comptage du trafic et nouvelle convention passée avec le Département, espère encore pouvoir obtenir gain de cause.