

Ralentisseurs à gogo:

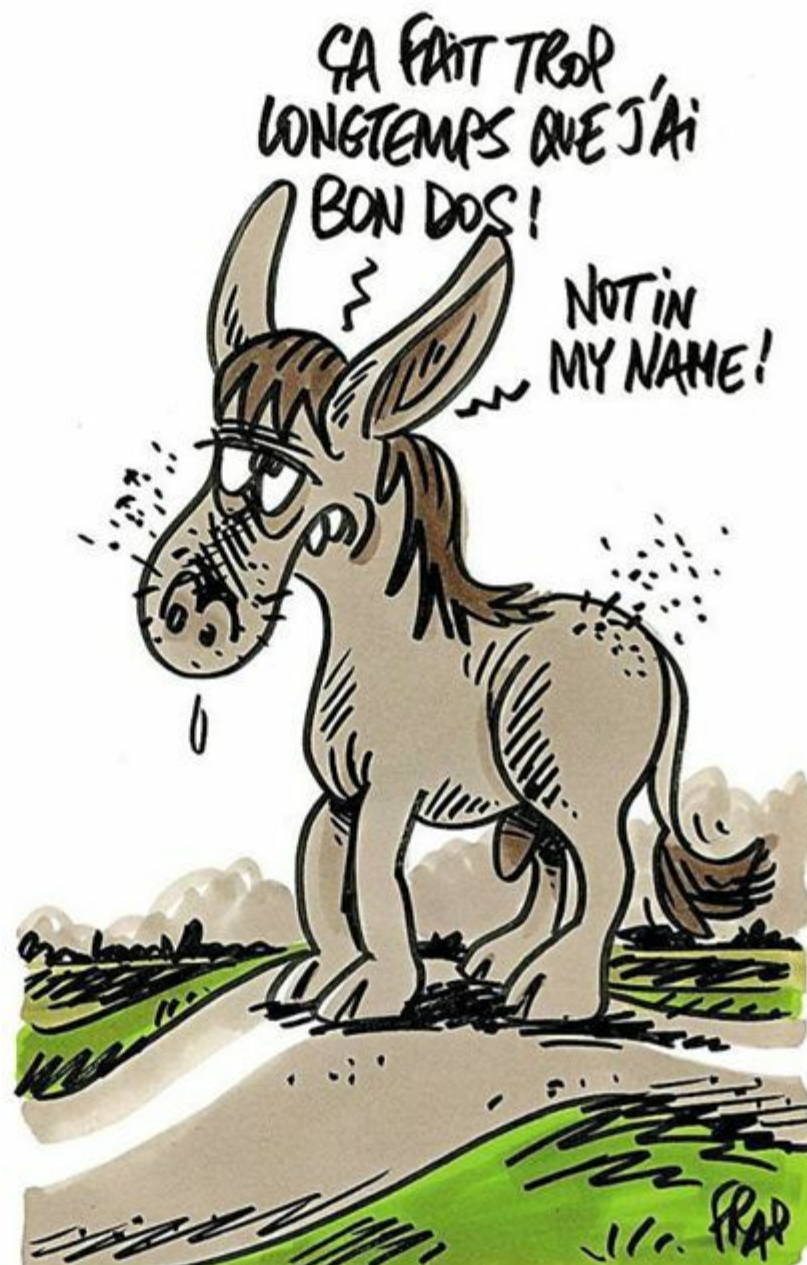
DÉBAT. Selon Luc Geismar, député de Loire-Atlantique, 40 % des dos-d'âne ne sont pas conformes. Certains dispositifs, qui colonisent les routes, seraient dangereux et polluants.

Sur les routes de Loire-Atlantique, les ralentisseurs mènent la vie dure aux automobilistes. Installés pour obliger les conducteurs à mettre le pied sur le frein, surtout dans les zones à forte densité, ils sont aujourd'hui critiqués pour leur grand nombre et leur dangerosité. Malgré l'existence de normes nationales, qui limitent entre autres la hauteur maximale d'un ralentisseur à 10 cm de haut, plus de 40 % d'entre eux seraient non conformes en France. C'est en tout cas ce qu'affirme le député MoDem (Mouvement démocrate) de Loire-Atlantique Luc Geismar, qui a récemment publié une tribune intitulée « Ralentissons les ralentisseurs ».

Une quarantaine de dossiers engagés devant la justice par une association

« C'est impressionnant de voir autant de gens, d'horizons et d'opinions différents, se mettre d'accord contre les ralentisseurs », confie le député, qui a recensé 500 000 ouvrages de ce type sur tout le territoire. Même s'il est conscient de l'importance des dispositifs de sécurité routière dans les villes, Luc Geismar déplore les accidents provoqués par les ralentisseurs déformés. « Les motards sont les plus touchés. Sans maintenance, les dispositifs s'usent et des trous se forment sur la chaussée. » Les « coussins berlinois », très présents sur les routes, soulèvent particulièrement l'inquiétude. Ces plaques-formes en plastique, qui ne couvrent pas toute la chaussée, sont moins coûteuses et plus simples à poser. Mais elles se dégradent à grande vitesse, et deviennent dangereuses. « Ces objets sont glissants, et les accidents se multiplient », explique Thierry Modolo, président de l'association « Pour une mobilité sereine et durable ». « Nous avons une quarantaine de dossiers en

À BAS LES DOS D'ÂNES!



justice à ce jour », ajoute l'homme qui a fait de la lutte contre les ralentisseurs son cheval de bataille.

« Dispositifs polluants »

Selon Thierry Modolo, les ralentisseurs sont aussi source de pollution. « Nous avons testé une voiture sur trois routes : une sans dispositif, une dont le dispositif était réglementaire, et une avec un dos-d'âne dépassant les normes françaises », dit-il. Résultats « effarants » à la clé : « En passant sur la plateforme, l'automobile projette 10 % de CO₂ en plus dans l'atmosphère. Et avec le dos-d'âne non réglementaire, la consommation augmente de 26 % ». Cette explosion de l'émission s'explique par le freinage brusque provoqué par le dos-d'âne, et l'accélération qui s'ensuit.

Autres nuisances dénoncées : le frottement des voitures lorsque les ralentisseurs sont trop raides. Au garage des Hauts Pavés à Nantes, Laurent voit passer beaucoup d'amortisseurs usés par la multiplication des chocs. Le bas des carrosseries est touché régulièrement, mais le garagiste nuance : « Si on entend frotter, c'est que le chauffeur est arrivé trop vite ». Toujours est-il qu'avec son association, Thierry Modolo compte attaquer l'État pour « mise en danger de la vie d'autrui ». Un comble pour un dispositif censé éviter des drames.

Augustin Bernard

ZOOM



La pertinence de certains dos-d'âne est interrogée. Photo archives PO

« Pour un organisme de contrôle indépendant »

Proposition. Pour lutter contre la prolifération des ralentisseurs non conformes et assurer une maintenance satisfaisante des autres, le député MoDem de Loire-Atlantique Luc Geismar propose de créer un nouvel organisme indépendant. Dans sa tribune intitulée « Ralentissons les ralentisseurs », il indique que cet organisme serait chargé de « recenser ces équipements et d'en effectuer le contrôle », mais également de « valider la pertinence de nouvelles

implantations et d'en mesurer l'impact environnemental ». L'élu déplore l'absence de contrôle de l'État sur la pose de ralentisseurs, qui relève de la compétence des mairies. « Le dos-d'âne est la seule réponse proposée par les maires aux habitants qui se plaignent des voitures qui passent trop vite », observe-t-il. Pas question de stigmatiser les élus locaux, précise-t-il. L'objectif est plutôt de leur simplifier la vie en clarifiant la politique sur ce dossier.

la grogne gagne du terrain



Bus: des effets sur la santé des conducteurs

Douleurs. Certains sortent du cabinet médical « en larmes ». Pour les conducteurs de la Tan, la multiplication des ralentisseurs a de graves effets sur la santé. « Ce sont surtout des maux de dos chroniques, qui touchent 20 à 30 % des salariés », explique Pascal Lucas, représentant CFDT, qui note : « En prenant par exemple la ligne 89, un chauffeur rencontre environ 150 ralentisseurs par jour ». Des études montrent que les dos-d'âne sont bien à la rigine de douleurs dorsales. « On observe des résultats 2 à 4 fois supérieurs aux normes en termes de vibrations, énonce Pascal Lucas. Les conducteurs deviennent inaptes à la conduite et finissent par être licenciés. Quand c'est à 62 ans, ça peut aller. Mais pour un homme de 50 ans, c'est dramatique ».

Photo archives PO

« Avec le recul, il y a eu des failles », dit la métropole

ENTRETIEN. Anthony Berthelot, maire divers gauche d'Indre, est élu chargé de la sécurité routière à la métropole de Nantes. Pour lui, les ralentisseurs ne sont pas la seule solution.

PresseOcéan: Y a-t-il un problème avec les ralentisseurs dans la métropole ?

Anthony Berthelot : « Je dirais que les retours ne sont pas forcément positifs. Et je comprends les réclamations des riverains, qui sont légitimes. Pendant une période, la métropole a installé un grand nombre de ralentisseurs (NDLR : 1 200 à ce jour). Mais avec le recul, le retour sur expérience montre qu'il y a eu des failles. »

Quel genre de failles avez-vous remarqué ?

« La principale faille, c'est l'installation parfois hâtive de ce que l'on appelle des « coussins berlinois ». La métropole en a peut-être posé en urgence, pour



Anthony Berthelot est aussi maire d'Indre.

Photo archives PO

répondre à une problématique de sécurité en centre-ville. Mais on se rend compte que les matériaux n'ont pas eu la durée de vie espérée. Donc notre rôle aujourd'hui est de retirer ces mobiliers défectueux et nous avons déjà commencé à le faire. On

les remplace par d'autres dispositifs et lorsqu'un ralentisseur est vraiment nécessaire, on prend garde à utiliser des matériaux fiables et à respecter les normes. Nous avons une liste rouge des dos-d'âne dangereux. Devant chez moi, il y en avait

un par exemple. Il a été désinstallé en décembre dernier. »

Quelles pourraient être les solutions pour éviter les ralentisseurs ?

« Nous avons plusieurs idées, comme les écluses (NDLR : rétrécissement de la chaussée qui oblige un passage alterné) ou les chicanes. Je pense que les ralentisseurs ne sont pas la seule solution. Mais pour être franc, je ne comprends pas les automobilistes qui se plaignent de devoir freiner brutalement pour prendre un dos-d'âne. Ils sont disposés dans des zones limitées à 30 km/h, donc ces conducteurs roulent trop vite. Même si j'ai un regard critique sur les ralen-

tisseurs, l'idée n'est pas de tout dégommer pour créer des grands axes en ville. Nous voulons un centre-ville apaisé, et nous combattons la vitesse. Il faut promouvoir les transports en commun et les mobilités douces. »

Quid des conducteurs de la Tan qui sont très remontés contre les ralentisseurs ?

« Nous travaillons avec la Tan sur les problématiques de santé des conducteurs. En accord avec eux, nous allons enlever des ralentisseurs sur les principaux axes, et nous en avons abaissé d'autres. L'objectif étant de les préserver, et de favoriser les transports en commun pour contenir la circulation dans les centralités. »

Recueilli par Augustin Bernard