

SIX-FOURS

« Ici comme ailleurs, tous les ralentisseurs sont illégaux »

Thierry Modolo est venu à Six-Fours pour rappeler que réaliser des travaux pour rendre les dos-d'âne et les plateaux traversants moins « cassants » ne suffit pas à les rendre réglementaires.

Pour Thierry Modolo, c'est très simple : aucun des près de 450 000 ralentisseurs installés en France ne devrait exister. Rien de personnel. Mais, « c'est la loi », explique-t-il inlassablement depuis plusieurs années (voir notre édition du 30 août 2021). Et la justice est loin de prendre pour un hurluberlu le très pugnace membre de l'association varoise Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD83), cette organisation à but non lucratif avec laquelle il entend remettre les choses à plat, coûte que coûte.

En l'occurrence, il a calculé qu'il en coûterait entre 5 et 7 milliards d'euros pour mener à bien cette destruction de masse sur le territoire national.

Aussi, lorsqu'il a été informé de travaux visant à « mettre en conformité » les ralentisseurs de l'avenue De Lattre-de-Tassigny, à Six-Fours, il a d'abord souri, puis a quand même pris la peine de se déplacer, histoire d'en remettre une couche : « D'abord, les dimensions ne sont pas plus conformes qu'avant, puisque ces pla-



Bien qu'ils aient récemment fait l'objet de travaux pour les rendre moins abruptes, à la demande des chauffeurs de bus notamment, les plateaux traversants de l'avenue De Lattre-de-Tassigny n'ont rien à faire là, selon Thierry Modolo, de l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD 83) et, surtout, selon plusieurs critères édictés dans un décret de 1994.

(Photos J. P.)

teaux traversants font beaucoup plus de 10 cm de haut, et, en plus, ils dépassent largement la longueur régle-

mentaire, qui ne doit pas excéder 4 m. Ils sont juste un peu moins « raides ». Mais « le plus drôle, ironise-t-il, c'est qu'on est en train de parler d'ouvrages qui n'ont de toute façon rien à faire là : la loi interdit d'installer des ralentisseurs sur les axes où circulent plus de 3 000 véhicules par jour. Et le dernier comptage, de 2017, fait état ici de plus de 35 000 ! Et, en

plus, les ralentisseurs sont interdits sur les voies de desserte de transport public », tance-t-il, au moment où passe un bus du Réseau Mistral, décélérant avant chaque ralentisseur, puis accélérant après : « C'est ça qui génère une surpollution », râle le spécialiste, qui envisage, avec d'autres, de saisir une fois de plus la justice, cette fois pour dénoncer

Le dilemme des collectivités

Face aux réelles menaces de procédures qui pèsent sur les collectivités en cas de détériorations de véhicules ou, pire, d'accidents corporels, la tendance n'est plus à l'installation de nouveaux ralentisseurs, dont la non-conformité est désormais reconnue. Elle serait plutôt, comme à Six-Fours, au rabotage, pour limiter le risque de dégâts et pour répondre, aussi, au ras-le-bol des usagers les plus concernés, comme les chauffeurs de bus, les pompiers, les ambulanciers, etc. Il n'en reste pas moins que beaucoup d'élus sont convaincus que les ralentisseurs représentent le meilleur outil pour casser la vitesse – et répondre au passage aux impératifs de sécurité routière et aux doléances des habitants – tout en assumant depuis de nombreuses années, souvent en off, d'avoir opté pour des ralentisseurs hors-norme, les installations réglementaires étant considérées comme inefficaces. Voilà comment, depuis les années 90, la loi aurait été délibérément bafouée.

« cette conséquence criminelle » (lire ci-dessous).

La justice en a fait démolir

Malgré ce discours assumé, difficile d'imaginer que tant de ces aménagements « hors-la-loi » aient pu fleurir en toute impunité.

Pourtant, Thierry Modolo est sûr de son fait : « Tout ça est écrit dans le décret 94-447 du 27 mai 1994, je n'invente rien. Il n'y a aucun ralentisseur légal en France, soit de par ses dimensions, soit de par son emplacement, quand ce n'est pas à cause des deux à la fois, comme ici et comme souvent. » Et le militant en vient à souffler

aux automobilistes un conseil qui pourrait coûter cher aux collectivités. « Nombreux sont les usagers de la route à abîmer leur pare-chocs sur des ralentisseurs et trop peu encore savent qu'ils peuvent se retourner contre la commune. »

Il en veut pour preuve de récentes affaires comme à Salernes ou à Lyon, où les mairies ont été condamnées à payer les réparations, rembourser les frais de procédure et à détruire les ralentisseurs incriminés, reconnus effectivement non-réglementaires par la justice...

J. P.

jpoillot@nicematin.fr

« La loi interdit d'installer des ralentisseurs sur les axes où circulent plus de 3000 véhicules par jour. »

Thierry Modolo, membre de l'association PUMSD83

Surpollution : bientôt une plainte au pénal pour mise en danger de la vie d'autrui

Pourquoi tant de haine ? En plus d'être « un immense gaspillage financier », du fait de leur construction et de leur future démolition tant espérée par des associations comme PUMSD 83, les ralentisseurs type dos-d'âne ou plateaux traversants présenteraient bien plus d'inconvénients que d'avantages.

« On impose à des millions d'automobilistes ces aberrations pour empêcher quelques dangers publics de rouler trop vite. Augmentons franchement les amendes pour excès de vitesse pour que ce soit réelle-

ment dissuasif », suggère Thierry Modolo.

Surpollution criminelle ?

Parmi les griefs attribués à ces installations : « Usure prématurée des véhicules (pneus, freins, amortisseurs, déformation du châssis...); maux de dos; retard et désagréments pour les services de sécurité, les pompiers, les ambulances, les bus; bruit; fissures sur les bâtisses à cause des vibrations... », énumère-t-il.

Mais la plus toxique des conséquences serait la sur-

pollution qu'ils génèrent. « Une pollution aux particules fines au moment du freinage et une pollution atmosphérique au moment de la ré-accelération, poursuit le spécialiste. Ça représente une augmentation de 25 % de la consommation de carburant minimum, et jusqu'à 150 ou 200 % pour les poids lourds. Et pour les particules fines, c'est de l'ordre de +300 à +1 000 % ! » Ces chiffres sont tirés d'une étude rendue publique le 1^{er} juillet et réalisée en partenariat avec la Ligue de défense des conducteurs,

l'Automobile club des avocats et L'Automobile magazine.

L'association PUMSD 83 envisage de se baser sur cette étude pour déposer une plainte contre X au pénal, dans les prochaines semaines, venant s'ajouter à de nombreuses procédures civiles en cours (nos précédentes éditions), mais cette fois pour « mise en danger délibérée de la vie d'autrui par mise en place d'infrastructures non-réglementaires génératrices de surpollution atmosphérique et aux particules fines ».

Une autre procédure, pour non-conformité des ralentisseurs dans l'agglomération toulonnaise, est actuellement devant la cour d'appel.

Le bras de fer entre certains usagers et les collectivités ne semble pas près de s'adoucir. Et, dans son collimateur, PUMSD 83 a aussi « les entreprises de travaux publics [qui] continuent d'installer des ralentisseurs en dépit de la réglementation et malgré leur devoir de conseil et, le cas échéant, de refus, qui leur incombe pourtant légalement ».

J. P.



Avec d'autres associations, PUMSD 83 multiplie les procédures contre les ralentisseurs.