

ENTRETIEN

“Les ralentisseurs sont une source de dangers”

Président de l'association d'automobilistes “Pour une mobilité sereine et durable”, le Varois Thierry Modolo-Dominati milite pour la disparition des ralentisseurs.



Thierry Modolo-Dominati a fait des infrastructures routières illégales son combat au quotidien.

► LA GAZETTE. Pourquoi demandez-vous la suppression de tous les ralentisseurs ?

Thierry Modolo-Dominati. À quelques exceptions près, les 400 000 ralentisseurs de France sont non conformes. Leur implantation et leur construction sont illégales. Il suffit de se référer à un décret de loi datant de 1994 où la réglementation est très précise. Le gouvernement est d'ailleurs toujours très embarrassé lorsque des questions au Parlement portent sur les ralentisseurs.

Sur quels aspects sont-ils illégaux ?

Il existe plusieurs points spécifiques mais les principaux portent sur la mise en place de ralentisseurs dans une zone à 30 km/h, leurs dimensions ne pouvant excéder 10 centimètres de hauteur ou le marquage au sol. Ils sont également interdits sur les axes où circulent plus de 3 000 véhicules par jour, sur les voies de desserte de bus et près des centres de secours.

Pourquoi les collectivités installent-elles des ralentisseurs non conformes ?

Les services techniques s'appuient sur un guide du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cereema) qui n'a qu'une valeur d'information et non de réglementation. Certaines municipalités modifient à leur guise les normes en changeant parfois

la dénomination du ralentisseur pour répondre à la demande des riverains. Certains élus n'ont même pas connaissance de leur responsabilité en cas d'accident imputé à un ralentisseur.

Quelles sont les conséquences pour les usagers de la route ?

Les professionnels perdent un temps non négligeable. Lors d'un accident cardiovasculaire, chaque seconde compte. Les secours ne peuvent pas prodiguer de soins lorsque le véhicule traverse un ralentisseur. J'ai l'exemple d'un camion de pompiers qui a perdu ses amortisseurs et qui est resté bloqué sur un dos d'âne. En plus des problèmes mécaniques, il y a les nuisances sonores liées à la mauvaise dimension ou les fissures au sein des habitations. Il faut savoir qu'un bien immobilier perd 20% à 25% de sa valeur dès qu'un ralentisseur est implanté à proximité. On peut aussi évoquer l'explosion de la pollution des véhicules avec ce genre d'infrastructures.

Les ralentisseurs sont-ils une nécessité pour déjouer la vitesse ?

La vitesse est un facteur aggravant, mais elle ne crée pas l'accident en lui-même. Prenons l'exemple de Sanary-sur-Mer dans le Var. La municipalité a supprimé en 2005 l'ensemble de ses ralentisseurs. Depuis, la Ville et la police municipale n'ont constaté aucun accident imputable à un manque de dos d'âne.

Les ralentisseurs sont une source de dangers.

Quel est le processus pour les usagers en cas litige ou de sinistre lié à un ralentisseur ?

Pénale, administrative ou civile, la responsabilité de l'élu est engagée. L'usager doit constituer un dossier de mise en demeure au maire. Ce dernier a deux mois pour se positionner en ordonnant sa destruction ou en refusant de donner suite. Dans le second cas de figure, le citoyen devra aller devant le tribunal administratif afin que la justice tranche le litige.

Avez-vous du recul sur les décisions de justice ?

L'association a accompagné plusieurs usagers. Le tribunal a donné systématiquement raison à l'usager dans les cinq procès terminés. Une quarantaine de dossiers sont actuellement devant la Justice.

Comment peut-on éviter de recourir à l'utilisation de ralentisseurs ?

La solution la plus évidente est de ne rien mettre. Une route parfaitement plate et en bon état est la solution la plus sûre. L'Afrique du Sud n'installe de ralentisseur que devant les sites touristiques et les écoles. Le danger vient plutôt des parents à pied ou mal garés que des voitures qui circulent. Il faudrait une police de la route pédagogique plutôt qu'une volonté de faire du chiffre. Les automobilistes ont besoin de prévention et de civisme.

Dix centimètres de haut maximum

Un décret de loi datant du 27 mai 1994 réglemente les ralentisseurs de types trapézoïdaux et dos d'âne. Ils doivent toujours être implantés en zone 30 km/h et à au moins 40 mètres d'un virage. Ils sont interdits dans des axes routiers où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour en moyenne ainsi que sur le tracé des transports en commun ou près des centres de secours. Un guide de recommandations de la Cereema, publié en septembre 1994, permet aux collectivités d'obtenir des précisions sur leurs normes, à savoir un plateau compris entre 2,5 mètres et 4 mètres, avec deux pentes de 1 mètre à 1,4 mètre de long et une limite de 10 cm de haut. Il est tout de même stipulé que ce guide est méthodologique et n'a aucune valeur juridique et réglementaire.