

OUEST TOULOUSAIN - MURET

LA DÉPÊCHE

DU MIDI

Le journal de la démocratie

MURET

Championne
de France de
ski nautique

P 27

MARDI 26 JUILLET 2022 - 1,20 € (ESPAGNE : 1,60 €)

TEL : 05 62 11 33 00 / contact@ladepeche.com / www.ladepeche.fr / TEL Abonnés : 09 70 80 80 81 ou depecheabos@ladepeche.fr

Des ralentisseurs sont-ils hors la loi ?

Les associations de défense des automobilistes fustigent dos d'âne, coussins ou plateaux illégaux et dénoncent leurs nuisances. Sur quelque 450 000 ralentisseurs, un tiers ne serait pas aux normes.

L'ÉVÉNEMENT PAGES 2 ET 3



POLITIQUE

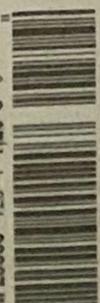
Couacs en perspective entre alliés de la majorité

Samedi, les députés Horizons ont voté un amendement auquel s'opposait le gouvernement. Un signe de tensions au sein d'Ensemble.

MONDIAUX D'ATHLÉTISME

Mayer évite à la France le zéro pointé

Kevin Mayer a été sacré champion du monde du décathlon pour la 2^e fois et a apporté à l'équipe de France son unique médaille au dernier jour de compétition à Eugene (Oregon).



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les ralentisseurs « illégaux » font polémique

Trois associations d'automobilistes estiment qu'une majorité des ralentisseurs de vitesse serait « non conforme » à la réglementation. Elles somment la Première ministre et les ministres de la Transition écologique et des Transports de rectifier ceux qu'elles jugent « illégaux ». Le Conseil national de la sécurité routière prépare, lui, des propositions.

La France a-t-elle un problème avec ses ralentisseurs ? C'est ce que pensent trois associations d'automobilistes qui, depuis deux ans, ont pris pour cheval de bataille les dos-d'âne et leurs dérivés. Du moins ceux qui ne respectent pas la loi.

« Ralentisseurs illégaux : plus d'accidents, plus d'impact sur l'environnement, plus de carburant, plus d'inconfort, plus de bruit » : c'est en effet ainsi que la « Ligue de défense des conducteurs » (LDC), l'« Automobile club des avocats » (ACA) et « Pour une mobilité sereine et durable » (PuMSD) résument le dossier, dénonçant « ce mal français qui prolifère sur les routes, multiplie les nuisances et dégrade la sécurité routière ».

« Attention, ce n'est pas un procès contre les ralentisseurs, c'est un procès contre ceux qui ne sont pas conformes et pire, dangereux », précise Thierry Modolo-Dominati, président fondateur de PuMSD.

Dégâts sur les véhicules du fait de dispositifs trop hauts et trop abrupts, bruits répétitifs de choc pour les riverains (lire page 3), risques parfois mortels pour les deux roues ou douleurs dorsales récurrentes pour les chauffeurs de bus passant trente fois par jour dessus, listent, entre autres, les associations... Au-delà, sur les 450 000 ralentisseurs qu'elles répertorient, « ceux qui respectent les dimensions et les conditions d'implantation déterminées dès 1994 » se comptent « quasiment sur les doigts de la main », affirment-elles. Comment demander alors aux automobilistes de respecter le code si les pouvoirs publics ne respectent pas la route : le débat qu'elles entendent donc aussi mettre sur la table. À l'origine, ces dispositifs ayant vocation à réduire la vitesse pour préserver la sécurité des piétons en milieu urbain, sont en effet réglementés par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994. Et il n'en reconnaît que deux types : « dos d'âne » ou « tra-

Trois différents types de ralentisseur



Le coussin
L'utilisation des coussins (qui ne couvrent qu'une partie de la chaussée) est recommandée par le Cerema en agglomération, sur une rue limitée à 50km/h avec limitation ponctuelle à 30km/h à proximité de l'aménagement.

- Largeur recommandée au sol entre 1,75 m et 1,90 m
- Largeur du plateau entre 1,15 m et 1,2 m
- Largeur des rampants entre 45 et 50 cm
- Longueur totale entre 3 m et 4 m
- Hauteur recommandée entre 6 cm et 7 cm



Le dos-d'âne
Le dos-d'âne et le plateau trapézoïdal ne doivent être implantés que sur des sections de voie localement limitée à 30km/h ou dans une zone 30. L'implantation de ces ralentisseurs est interdite sur des voies où le trafic est supérieur à 3000 véhicules en moyenne par jour, en agglomération, sur les voies à grande circulation, sur les voies supportant un trafic poids lourds supérieur à 300 véhicules par jour en moyenne, et sur les voies de desserte de transport public.

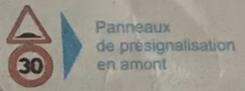
- Il est de forme circulaire;
- d'une hauteur maximale de 10 cm (+ ou - 1 cm);
- d'une longueur maximale de 4 m (+ ou - 20 cm);

Il est interdit d'implanter un passage piéton sur un ralentisseur de type dos d'âne.

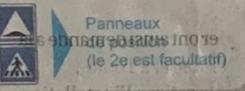


Le ralentisseur trapézoïdal
Il est de forme trapézoïdale avec un plateau surélevé d'une hauteur maximale de 10 cm (+ ou - 1 cm); le plateau est d'une longueur comprise entre 2,50 m et 4 m, à 5% près; les rampants sont d'une longueur comprise entre 1 m et 1,4 m avec une pente comprise entre 7% à 10%.

Les ralentisseurs de type trapézoïdal comportent obligatoirement des passages piétons.



Panneaux de présignalisation en amont



Panneaux de signalisation (le 2e est facultatif)

Sources : 40 millions d'automobilistes. Photos DDM, Infographie DDM, PAF.

« La collectivité est responsable de ces dispositifs en particulier en cas d'accident »

pézoïdal ». Les premiers, arrondis, doivent mesurer 4 mètres de long sur 10 cm de haut tandis que les seconds doivent comporter un passage piéton, un plateau compris entre 2,50 et 4 m, avec deux pentes douces, de 1 à 1,40 m de long, sans dépasser les 10 cm de hauteur. Or si les ralentisseurs étaient plutôt rares, à l'époque du texte, depuis... La décentralisation et le transfert de la gestion des routes aux départements et aux communes, dans les années 2000, a visiblement con-

cordé avec la multiplication de dispositifs de modulation de la vitesse... Dont nombre qui étaient pourtant nommément « exclus » des premiers guides du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), à destination des aménageurs. « Les coussins berlinois, les coussins lyonnais, les places traversantes et les plateaux surélevés sont illégaux. Ils ont une forme trapézoïdale mais ne respectent aucune des mensurations données par le décret et s'ils apparaissent effectivement désormais dans le guide de recommandations du CEREMA qui a pris la suite de celui du CERTU, ils n'ont aucune valeur réglementaire », tranche pour sa part Thierry Modolo-Dominati, rappelant à cet égard que « la collectivité est res-

ponsable de ces dispositifs, en particulier en cas d'accident imputable à un dispositif non conforme. » Son association suit ainsi une cinquantaine de procédures en cours, dont 80 % pour des nuisances de voisinage. Au-delà ? Les trois associations ont saisi le Conseil d'État et sommé la Première ministre Elisabeth Borne, le ministre de la Transition écologique Christophe Béchu et le ministre des Transport Clément Beaune de mettre en conformité les ralentisseurs « illégaux ». « Ils ont maintenant deux mois pour agir, après nous déposerons plainte contre eux au pénal », conclut Thierry Modolo-Dominati. De son côté, le Conseil national de la Sécurité routière se penche aussi sur le dossier (lire en page 3) P.C.

« Il faut clarifier cette question d'illégalité »

Pour Pierre Lagache, vice-président lotois de la Ligue contre les violences routières, « il faut clarifier cette question d'illégalité ». « Si un ralentisseur ne respecte pas les normes techniques dans son dimensionnement et son positionnement, ce n'est pas normal. Il n'y a aucune raison de tolérer des installations hors normes, les normes sont faites pour être respectées », commence-t-il.

Mais dans ce dossier... « Ces associations jouent sur une ambiguïté », regrette aussi le vice-président de la Ligue contre les violences routières.

« Lorsqu'on installe des ralentisseurs quelque part, c'est un aveu d'échec. Cela veut dire qu'on est au bout du bout des solutions, tant côté pédagogie que politique de prévention, que le rétrécissement des voies, les feux ou chicanes n'ont pas marché. Ce sont donc les riverains qui les demandent face à une situation de danger ressenti et parce que c'est la dernière option pour ralentir la vitesse. C'est ça, la réalité de terrain. » Ce faisant, pour Pierre Lagache, dénoncer les ralentisseurs « illégaux » participe surtout d'une dynamique animée par des associations « pro vitesse » qui prennent argument du décret de 1994 pour contester tout le reste, tous les autres ralentisseurs développés depuis. « Oui, le décret de 1994 précise ce que doivent



« Les normes sont faites pour être respectées ». / DDM, Adrien Nowak.

être un dos-d'âne et un ralentisseur trapézoïdal, mais le fait que les coussins et plateaux ne soient pas intégrés à ce décret ne doit pas entrer en ligne de compte car ces dispositifs font partie des recommandations du CEREMA, chargé lui, des mises à jour techniques. Ce n'est pas parce qu'ils ne sont pas dans le décret qu'ils ne sont pas légaux et en l'occurrence, la réponse faite par le ministre le 16 mai 2021 est on ne peut plus claire : ce type d'aménagement reste autorisé car il n'a pas été interdit », résume Pierre Lagache, soulignant que pour son association, les éventuels dégâts liés aux ralentisseurs restent le fait « de vitesses trop élevées. Si vous passez à la vitesse indiquée, il ne se passe rien. » P.C.

LA DÉPÊCHE

Abonnez-vous !

74,99€
100 numéros
au lieu de 120€

Chaque jour, votre journal livré chez vous du lundi au samedi

Votre journal numérique et l'accès en illimité à tous les contenus de ladepeche.fr

BON DE COMMANDE

Tél. : 09 70 80 80 81

OUI, je m'abonne à la Dépêche du Midi ou j'abonne un de mes proches. Je paye 74,99€ et je réalise plus de 45 euros d'économies.

Je règle mon abonnement par chèque à l'ordre de la Dépêche du Midi

Je règle mon abonnement par carte bancaire en contactant le numéro du service client (renseigné en haut du coupon)

ADRESSE DU BÉNÉFICIAIRE

Nom : _____

Prénom : _____

N° : _____ Rue : _____

Code Postal : _____ Ville : _____

Tel. fixe : _____ Mobile : _____

E-mail : _____

Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31/12/2022 et réservée aux nouveaux abonnés. Voir conditions sous le coupon. La Dépêche du Midi ne peut être achetée que par un particulier. Les commandes sont traitées en France. Conformément au Règlement Européen « RGPD » et en vue de garantir la confidentialité de vos données, nous vous informons que vos données personnelles ne seront pas communiquées à des tiers. Pour plus d'informations, consultez notre politique de confidentialité sur www.ladepeche.fr/mentions-legales ou écrivez à : Groupe La Dépêche du Midi - Service Abonnements - Receptions, 81, allée des Minimes - Avenue Jean Rayet - 31005 Toulouse Cedex 9 - Téléphone pré facturé du journal à L'USP - Téléphone de nuit au service.

Code EDMD2024/21

Le plus grand dos-d'âne : 70 cm de haut

Les jeunes du coin le surnomment « le dos-d'âne de la muerte ». Avec 8 mètres de long et 70 cm de hauteur, Longueil-Sainte-Marie dans l'Oise, est la grande gagnante du plus grand ralentisseur de France. Installé dans la commune en 2017, il avait été placé à l'entrée du parking de la salle polyvalente, pour empêcher les gens du voyage de stationner avec leurs caravanes. Auparavant, des cailloux étaient disposés à cet endroit mais ils étaient systématiquement déplacés, alors la municipalité a fait le choix d'installer ce dos-d'âne hors norme.



8 mètres de long et 70 centimètres de haut ! / Capture Riding zone

Un lieu prisé des rideurs
Aujourd'hui, le ralentisseur est surtout connu dans la communauté des rideurs. En quête de sensations

fortes, ils sont plusieurs à venir rouler leur bosse dessus. Les jeunes se réapproprient le lieu pour en faire « un espace de jeu » explique, le maire de la commune, Stanislas Barthélémy, à nos confrères du Parisien. En février, l'installation avait été choisie par Riding Zone, un magazine de sports extrêmes, pour lancer un défi de figures à deux riders professionnels, Ambroise de Campos et Mickaël Carmona. Le second, avait dit n'avoir « jamais vu un dos-d'âne aussi gros ». Pourtant, si l'installation séduit les amateurs de skateboard, trottinette et BMX, du côté des riverains il fait plutôt débat. Certains estiment qu'il n'est pas légal. Le maire de la commune, a répondu à ses détracteurs, puisque selon lui, sa taille était bien légale car il n'est pas installé « sur une rue passante mais sur le domaine communal et que les véhicules légers peuvent l'éviter en passant sous le portique ». **Margaux Munoz**



« C'est un stress permanent » : à Pibrac, des riverains à bout

Guillaume et Nathalie Cardoner dénoncent l'implantation de ralentisseurs devant leur domicile à Pibrac (Haute-Garonne). Ils évoquent notamment des nuisances sonores incessantes, au point d'avoir porté plainte devant le tribunal administratif de Toulouse en février 2021.

Au rythme du passage des voitures, Guillaume et Nathalie Cardoner s'agacent. Installé aux « Bourdettes », hameau appartenant à la commune de Pibrac (Haute-Garonne), le couple dénonce depuis près de deux ans les « nuisances sonores » occasionnées par des ralentisseurs installés juste devant leur maison. « Ce matin, j'ai été réveillée à 6 heures par un gros camion qui passait sur les dos-d'âne », s'agace Nathalie. Pour être précis, les « dos-d'âne » installés devant chez les Cardoner sont en fait des « coussins berlinois », des ralentisseurs rouge et blanc, faits de caoutchouc vulcanisé, dont la plupart des routes « zone 30 » sont équipées. À cause du bruit du choc des voitures, le couple vit dans un climat de « stress permanent » jour et nuit, au point de « fermer les fenêtres le soir de peur d'être réveillés ». « Les camions arrivent souvent assez vite et n'ont pas le temps de ralentir. Ils font un vacarme énorme », raconte

Guillaume. Devant cette situation, le couple s'est rapproché de l'association « Pour une mobilité sereine et durable », experte dans la défense des usagers des routes et des riverains victimes d'infrastructures routières non conformes. Car l'affaire n'est pas nouvelle : en 2013, la cour administrative d'appel de Nantes a condamné la commune de Châteaudun (Centre-Val de Loire) à verser 18 000 euros à deux habitants pour les « nuisances sonores » occasionnées par l'installation de coussins berlinois. D'autant que sur l'avenue François-Verdier, où se situe le domicile des Cardoner, le balai des poids lourds et des bus est important, en particulier le matin. Guillaume et Nathalie dénoncent

aussi les risques d'accident liés à ces ralentisseurs. « Ces coussins sont composés de plusieurs pièces fixées au sol. À force de chocs et d'oxydation, la matière se détériore, les visseries cèdent et les pièces se détachent. C'est à partir de là que ça devient dangereux », explique Guillaume, qui évoque, photos à l'appui, le cas d'un camion ayant manqué de « finir dans le jardin » un jour d'octobre 2021 après avoir « mal pris le dos-d'âne ». Devant leur domicile, l'un des ralentisseurs commence d'ailleurs à se démettre. Devant le tribunal de Toulouse auprès duquel ils ont porté plainte contre la mairie de Pibrac en février 2021, les Cardoner font valoir un autre argument, issu d'une question parlementaire publiée au Jour-

nal Officiel le 14 juillet 2009. Il y est évoqué que « le caoutchouc vulcanisé ne répond pas aux exigences de la norme relative aux ralentisseurs », du fait de sa « faible adhérence » : « les véhicules peuvent glisser sur la surface [...] et, par conséquent, le risque d'accident augmente. » Selon les plaignants, les coussins berlinois, étant de forme trapézoïdale, ils devraient répondre aux restrictions d'implantation du décret n° 94-447 et de la norme NF98-300, qui encadrent l'installation de tout type de ralentisseur en France. Il y est notamment noté qu'il est interdit d'implanter des ralentisseurs sur une voie empruntée par les transports en commun, et à moins de 40 mètres d'un virage. Or, selon les dires des intéressés, ces deux points ne seraient pas respectés, puisqu'un arrêt de bus a été installé devant chez eux « en même temps que les coussins berlinois » et la « zone 30 », et que les quatre ralentisseurs sont implantés dans un virage...

Les Cardoner ont ainsi demandé à la mairie de Pibrac et à Toulouse Métropole de « retirer l'installation d'un ouvrage dangereux et irrégulier sur son territoire », afin « d'alerter sur tous les problèmes de sécurité et de nuisances relatifs à cette implantation ». Sans réponse, ils se sont finalement tournés vers le tribunal de Montpellier, qui a rejeté leur demande le 23 juin 2022. Le juge a estimé que la réglementation en vigueur ne s'applique pas aux coussins berlinois même si ces derniers ont une forme trapézoïdale. À ce jour, le couple songe encore à poursuivre son action en justice. Depuis l'installation des ralentisseurs, ils estiment n'avoir jamais constaté de baisse significative des vitesses le long de l'avenue. « Franchement, au départ, on voyait ça d'un bon œil. Là, on se sent seuls, lâche Nathalie, fatiguée. Nous nous sommes installés ici pour être tranquille. Maintenant on a envie de partir. »

Virgile Guilhamet

« Les camions arrivent souvent assez vite et n'ont pas le temps de ralentir. Ils font un vacarme énorme. »



Les deux ralentisseurs installés juste devant le domicile du couple. / DDM, V. G.

Éditorial

par Philippe Rioux



Dans les clous

Quel automobiliste n'a jamais pesté contre la présence d'un ralentisseur sur son trajet ? Que ce soit un classique dos d'âne, un « plateau », un trapézoïdal ou un « coussin berlinois », ces plaques rouges vissées sur la chaussée... Ces dispositifs qui visent à empêcher les excès de vitesse dans certaines rues, en ville comme dans les villages, se sont multipliés ces dernières années au point que la France compterait quelque 450 000 ralentisseurs. Des ralentisseurs parfois conçus en toute illégalité et parfois en dépit du bon sens. Car si les caractéristiques de ces outils et les conditions de leur installation ont fini par être parfaitement encadrées, par décret en 1994, puis avec un guide technique du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), certaines municipalités ont installé ou installent encore des « gendarmes couchés » illégaux, car ne respectant pas la hauteur maximale autorisée ou en étant installés sur de mauvais emplacements. Ainsi, même en observant parfaitement la limitation de vitesse, certains automobilistes se laissent surprendre à « accrocher » le bas de caisse de leur voiture, ceux qui souffrent du dos vivent un supplice à chaque passage et les riverains s'exaspèrent des nuisances sonores et polluantes induites...

Contre les ralentisseurs illégaux, qui représenteraient un tiers du parc, les associations de défense des automobilistes sont parties en guerre.

« 40 millions d'automobilistes » a lancé ces dernières années une « plateforme de signalement des dos-d'âne illégaux », invitant chacun à répertorier les ralentisseurs hors norme. La Ligue de Défense des Conducteurs, l'Automobile Club des Avocats (ACDA) et l'association « Pour une mobilité sereine et durable » se sont alliées dans ce « combat de dégradation volontaire des infrastructures routières, de l'augmentation de la pollution et de la mise en danger de la vie d'autrui par les élus locaux » et viennent de publier une étude chiffrée sur les nuisances des ralentisseurs. Quant à la Fédération française des motards en colère (FFMC), elle ne décolère pas, justement, contre ces ralentisseurs qui constituent, selon elle, de potentiels pièges mortels pour les deux-roues...

Reste que si un grand ménage doit, d'évidence, être fait pour mieux encadrer les ralentisseurs et aider les municipalités à être parfaitement dans les clous, il n'en reste pas moins qu'ils constituent de précieux outils. À l'heure où les zones à 30 km/h – ou moins – se multiplient dans les agglomérations, les ralentisseurs permettent d'abaisser la vitesse en ville, encore souvent trop élevée, et de faire en sorte que la route soit harmonieusement partagée par tous ses usagers, automobilistes, motards, cyclistes et piétons.

Sécurité routière : « des propositions à l'automne »

Yves Goasdoué

Président du Conseil national de la sécurité routière (CNSR).



Y a-t-il trop de ralentisseurs en France, selon vous ?

La question se pose parce qu'il y a une forte pression des populations urbaines pour diminuer les vitesses en ville et s'y sentir en sécurité. Face à cela, les gestionnaires de voirie – départements ou communes – ont alors tendance à installer un certain nombre d'équipements routiers, pas simplement des ralentisseurs puisqu'on peut aussi diminuer la largeur de la bande roulante, poser des chicanes ou installer des plateaux traversants qui ne sont pas des ralentisseurs au sens du décret de 94.

Justement, ces plateaux traversants font partie des ralentisseurs dénoncés comme « illégaux » par trois associations d'automobilistes...

Personnellement, au sein du Conseil national de sécurité routière, ce que j'essaie de faire, c'est d'objectiver les choses. Et c'est toujours difficile. Vous avez un certain nombre d'associations - des lobbies disons le mot - qui pensent que l'automobiliste peut et doit tout faire sur la route et un certain nombre d'autres, rassemblant des victimes ou leurs proches, qui pensent qu'il faut le contraindre pour plus de sécurité. Dans ces situations-là, la priorité est de voir ce qui permet de sauver des vies et d'éviter les blessés, en respectant un juste milieu. Pour en revenir aux ralentisseurs présumés « illégaux », on cherche en l'occurrence à employer la formule qui frappe. Oui, il y a une seule réglementation, c'est le décret de 1994. Mais le CEREMA est, lui, l'or-

ganisme de référence historique des ponts et chaussées et il recense bien d'autres dispositifs qui, s'ils ne répondent pas au décret de 1994, n'en sont pas moins à prendre en considération. On joue donc beaucoup sur les mots dans cette affaire. Pour autant, notre position au niveau du Conseil national, c'est de reconnaître qu'effectivement, il n'y a pas assez d'homogénéité des dispositifs mis en place sur tout le territoire nation-

En préparation : « Une recommandation à l'intention du ministre de l'Intérieur »

nal, en fonction en particulier, des gestionnaires de routes, communes, départements, intercommunalités ou état et qu'il conviendrait d'y remédier.

Face à ce constat, quelle peut-être alors l'action du CNSR ?

Nous pensons qu'il y a un travail à faire pour que les normes, pas forcément le droit, mais au moins les normes techniques issues des travaux du CEREMA, puissent être mieux diffusées et s'appliquer de manière générale sur tout le territoire, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Nous sommes donc en train de préparer pour l'automne une recommandation à l'intention du ministre de l'Intérieur. Elle n'est pas totalement rédigée car elle implique des problé-

matiques techniques, juridiques et financières très, très importantes et parce que nous essayons d'être dans le concret, pas dans le buzz. Les équipements qui visent à ralentir la circulation pour répondre à des nécessités de sécurité sont un vrai sujet et méritent mieux qu'une polémique assortie d'une étude pseudoscientifique dont je ne validerais sûrement pas le protocole. Il y a un vrai sujet d'homogénéisation au plan national, nous le poserons. Mais quand on suit aussi comme moi ces dossiers avec les yeux de l'élu local, on sait aussi qu'il faut savoir raison garder : dans la réalité de la pratique quotidienne, lorsqu'il y a des erreurs sur les ralentisseurs, elles sont très vite corrigées. Recueilli par Pierre Challier