



La France suspendue à la pomme de Dupont

RUGBY. La star tricolore pourrait être absente au moins un mois. **PAGES SPORTS**

SoluSons	CLERMONT-FERRAND 10 av. des États-Unis 04 73 85 00 11	BEAUMONT 10 av. des États-Unis 04 73 26 20 00
recommandés par les professionnels des sensations auditives	COURMAYEUR 10 av. des États-Unis 04 73 09 20 12	LEZAY 10 av. des États-Unis 04 73 77 74 87
ISSOIRE 10 av. des États-Unis 04 73 85 14 13	LEMPDES Centre Commercial Clers 04 73 26 20 20	MOZAC 10 av. des États-Unis 04 73 59 25 12

lamontagne.fr

LA MONTAGNE

Centre France

CLERMONT-METROPOLE

SAMEDI 23 SEPTEMBRE 2023 - 1,30 €

Des ralentisseurs en dehors des clous ?



PUY-DE-DÔME
Imaginé pour réduire l'insécurité liée à la vitesse, les ralentisseurs créent-ils de nouveaux dangers ? Des usagers dénoncent leur non-conformité.

PAGES 2 ET 3

PHOTO FRED MARQUIET

PROPOS D'UN MONTAGNARD

D'Emmanuel à Charles et vice versa, Emmanuel Macron a offert une édition originale des « Racines du ciel » de Romain Gary, un plaidoyer en faveur de la protection de la planète, à Charles III que l'on sait soucieux d'écologie. En retour, le roi a remis au Président les « Lettres sur les Anglais » de Voltaire, écrites lorsqu'il était en exil à Londres. Dans ces lettres, rédigées en partie en anglais et publiées en 1733-1734, le philosophe décrit son admiration pour le régime parlementaire britannique qu'il oppose à la monarchie absolue régnant alors en France. L'ouvrage, qui vante une société tolérante et moderne, fut d'abord interdit en France.



ROC • ECLERC
LÀ, POUR VOUS

OFFRE TOUSSAINT

-20%
sur tous les monuments

-15%
sur les articles en magasin

Offre valable jusqu'au 10 novembre



ISSOIRE
8 boulevard Pasteur
04 73 55 06 52

BEAUMONT
320 avenue du Parc
04 73 27 20 00

CÉBAZAT
7 route de Châteaugay
(anciennement rue bleue)
04 73 14 16 14

Ils sont là pour sécuriser,

Puy-de-Dôme

Imaginer pour réduire l'insécurité liée à la vitesse sur la voie publique, les dispositifs de ralentisseurs explorent bien des formes. Mais font-ils le job sans amener de nouveaux dangers et nuisances ? Des usagers pointent leurs défauts et dénoncent leur non-conformité. En trois jours seulement, vous avez été plus d'une centaine à nous alerter !

Anne Bourges
anne.bourges@centrefrance.com

« **J**e vous mets au défi de trouver autour de vous un seul ralentisseur conforme à toutes les obligations », propose le porte-parole de l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD), fer de lance du combat national contre les dispositifs de ralentissement. « Plus de 90 % de ralentisseurs sont illégaux », insistent les militants. Qu'en est-il vraiment ?

Ce qui peut être constaté

Première difficulté : la réglementation applicable aux dispositifs de type « coussin berlinois » est floue. Ces ralentisseurs de petite taille, faciles à installer, n'occupant qu'une partie de chaque sens de circulation, et peu coûteux, se sont multipliés... à grande vitesse !

On en trouve partout. Les uns estimant qu'ils ne sont pas concernés par la réglementation visant les « dos-d'âne » et « ralentisseurs » trapézoïdaux (*). Les autres assurent qu'ils n'y échappent pas au vu de leur forme géométrique : trapézoïdale.

Bref, la règle fait débat. Des recours ont été introduits en justice par l'association PUMSD. La question est aussi à l'étude en Comité interministériel de la Sécurité routière, « suite aux recommandations faites par les associations d'usagers vulnérables », explique la Fédération des motards en colère (FFMC).

Le foisonnement des ralentisseurs répond généralement à des préoccupations de sécurité et de confort. Les élus – le plus souvent les maires ou intercom-

munalités – les font installer à la demande des riverains. Ils veulent être protégés des dangers liés à la vitesse, ou de nuisances diverses liées au trafic.

« Ils ont accès aux règles, mais on a le sentiment qu'ils ne s'en servent pas »

À l'installation, on trouve donc des prestataires professionnels, mais aussi, souvent, de simples services techniques. Et il y a de quoi se demander si tous prennent la peine d'étudier les règles et recommandations en vigueur.

Environnement, hauteur, déclivité, angle d'attaque de la pente, signalisation anticipée... Il a suffi d'un appel sur le site Facebook de *La Montagne* pour recueillir près de 300 témoignages de dispositifs supposément hors des clous. En agglomérations, comme dans les petits bourgs !

« Pas un ralentisseur : c'est un tremplin ! »

« Ce n'est pas un ralentisseur, c'est un tremplin ! », signalent des usagers d'Artonne, ou de l'agglomération clermontoise, en passant par Thiers, la sortie des Martres-d'Artière, Longues... « Une colline », renchérissent d'autres, à Clermont et Chazelles. « Plus haut que les trottoirs », à Orléat... Pour Issoire, ce qui revient, c'est : « Beaucoup trop hauts » et « beaucoup trop nombreux ».

Cunlhat, Billom, Pont-Astier, Chignat, Orcet, Le Cendre, Cébazat, Mezel, Saint-Bonnet-sur-Allier, Moissat et, bien sûr, Clermont-Ferrand... Les témoignages dénoncent d'abord la hauteur, qui dépasserait les 10 cm réglementaires. Mais aussi un mauvais signallement ;



VÉCUS. Les deux roues redoutent les coussins synthétiques. En voiture, on encaisse surtout des ralentisseurs mal conçus. « J'en prends environ 20 par jour, ne serait-ce que pour aller au travail, à 5 km... Je soupçonne une usure prématurée des amortisseurs ainsi que des trains roulants », répond un Puydômois à notre appel à témoignages. PHOTO THIERRY NICOLAS

l'implantation impropre ; des soucis de sécurité induits.

La liste des ouvrages incriminés est si longue qu'il est impossible d'aller vérifier. Il faudra donc laisser le doute planer sur les allégations sus-citées.

Surprise, casse, écarts...

En revanche, l'évidence de la dangerosité s'impose vite dans la roue de la Fédération des motards en colère (FFMC) du Puy-de-Dôme. « On trouve tous les pièges possibles chez nous », assure Jean-Michel Besse, coordinateur de l'antenne départementale. « Je pense que, hormis, les ralentisseurs de type trapézoïdaux [zone surélevée portant

un passage piéton, NDLR] il n'y en a pas un qui soit correct », ajoute Jean Gilibert, secrétaire.

« Les élus implantent en fonction de ce qui semble le mieux correspondre à la sécurité chez eux. Ce sont souvent leurs propres services de voirie qui installent. Ils ont accès aux documents et préconisations, mais on a le sentiment qu'ils ne s'en servent pas vraiment ».

Exemple, vers Courneur, avec un ralentisseur apparemment conforme en tout. Mais implanté en bord d'un virage avec une piste cyclable : quasi impossible à anticiper en sécurité ! Ailleurs, les motards pointent des revête-

ments abimés qui les rendent accidentogènes : « L'adhérence devrait être partout la même ! ».

On trouve aussi des rehaussements avec des angles d'attaques surprenants. « Sur les trottoirs, c'est la fourche qui casse », précise un réparateur.

D'Orçines à Pont-du-Château en passant par Chamalières et Royat, on a aussi vu des trottoirs et vélos faire des écarts dangereux pour éviter les coussins synthétiques. L'explication de trois cyclistes arrêtés au feu, quelques mètres après les coussins du Carrefour Europe : « On a peur de glisser. Et si on ralentit trop, on risque de se faire

La règle pour les dos-d'âne, trapèzes et coussins

Deux documents encadrent l'installation de ralentisseurs.

1 Ce que dit décret de 1994. Il impose des règles strictes.

Dispositif global. Les ralentisseurs ne peuvent pas être isolés. Ils doivent être combinés : entre eux (écart 150 m max), ou avec des dispositifs limitant la vitesse. Et être signalés.

Localisation. Leur implantation est limitée aux agglomérations, axes routiers, ainsi qu'aux chemins forestiers.

Ils ne doivent être implantés que dans une « zone 30 » ou sur une section limitée à 30 km/h. Et à moins de 200 mètres d'une fin d'aggloméra-

tion, ou d'une section à 70 km/h.

Trafic. Implantation interdite là où le trafic moyen journalier est supérieur à 3.000 véhicules ou 300 poids lourds. Interdite en agglomération sur les voies à grande circulation. Interdite, aussi, sur les voies de desserte de transport public, et sur les voies desservant des centres de secours sauf accords spéciaux.

Pente, ponts et virages. Parmi les conditions restrictives : pente supérieure à 4 % ; virages de rayon inférieur à 200 mètres (jusqu'à 40 m de la sortie) ; ouvrage d'art (jusqu'à 25 m).

Piétons et deux-roues. Les ralentisseurs doivent être conçus

pour ne pas les mettre en danger près des accotements.

Passages piétons. Les ralentisseurs de type trapézoïdal ont obligation d'en porter un. Les dos-d'âne en ont interdiction.

Le hiatus. La loi découle d'un décret de 1994 où l'on ne connaissait que les types « dos-d'âne » et « trapézoïdaux ». D'où le débat autour de l'application de ce dispositif réglementaire aux « coussins » (ne couvrant qu'une partie de la chaussée).

2 Les recommandations du Cerema. L'établissement public accompagne l'État et les collectivités pour les politiques publiques d'aménagement et de transport.

Son cahier *Recommandations pour la prise en compte des deux roues motorisés* rappelle et complète les dispositions légales. Il introduit notamment des préconisations concernant les « coussins ». Il précise que leur « forme crée un risque supplémentaire ». Qu'ils peuvent être moins visibles et surprendre les deux-roues ; qu'ils peuvent inciter à des trajectoires d'évitement à risque, et qu'ils peuvent devenir dangereux pour tous les usagers sans entretien rigoureux. Le Cerema préconise donc des règles : d'implantation, de dispositif implantable, et d'entretien.

3 Le débat. De nombreux

automobilistes et usagers vulnérables de la route estiment que les coussins (notamment ceux construits par assemblages de dalles en caoutchouc vissées dans la route) sont dangereux.

« Ils ne devraient plus être installés depuis 2009, date de la réponse de l'ancien ministre, Dominique Bussereau, après des tests faits par les services techniques du ministère des Transports », estime Thierry Modolo (voir le site www.pumsd.fr).

La Fédération de motards FFMC demande l'application stricte de la loi à tous les types de ralentisseurs, ce qui inclut les coussins et petites surélévations en caoutchouc. ■

des ralentisseurs

LE FAIT DU JOUR

mais sont-ils aux normes ?

« Carton rouge en écoconduite »

Thierry Modolo, est le fondateur et porte-parole de l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD). Il répertorie les dispositifs qu'il juge dangereux et « en contradiction avec l'écoconduite et la politique de réduction des gaz à effet de serre ! »

■ **Pourquoi mener une telle guerre aux ralentisseurs installés sur les voies de circulation ?** Même s'il existe des recommandations, ce que dit la loi, c'est qu'une chaussée doit être libre ! Pourtant on en voit partout, et en dépit des consignes de sécurité. Même là où c'est clairement interdit, comme sur les lignes de bus, ou sous les ponts.

■ **Sur quoi vous appuyez-vous pour les dénoncer ?** En 1994, Charles Pasqua et Édouard Balladur ont promulgué un décret restrictif. Si on l'appliquait, on devrait enlever presque tous les ralentisseurs et c'était le but ! Mais dans les années 2000, le Cerema a sorti un guide qui a eu pour effet d'inciter les élus à contourner la loi, dans une démarche de sécurité routière basée sur la réduction de la vitesse. Cette politique axée essentiellement sur la vitesse est une vision très française. Et elle est erronée : en janvier 2023 la Sécurité routière a sorti des statistiques disant que 35 % des accidents avaient pour origine les infrastructures routières.

■ **En quoi peuvent-ils être dangereux ?** Le premier risque, c'est que cela endommage les véhicules. Un véhicule n'est pas prévu pour subir les contraintes répétées sur des ralentisseurs, même à la vitesse préconisée. C'est comme ça qu'un jour, à 130 km/h sur l'autoroute, une pièce va casser. Malgré l'interdiction d'en installer sur leurs lignes, des bus passent entre 250 et 300 fois par jour sur un ralentisseur ! Si vous multipliez pour l'année entière, cela donne un chiffre à tomber par terre !

■ **On voit de plus en plus de ralentisseurs de type « coussins berlinois. Sont-ils moins impactants ?** Ce sont les plus dangereux en termes d'adhérence et la longévité. Nous avons réalisé des tests avec une voiture de dernière génération, équipée de pneus en très bon état, sur une voie humide. Quand ces coussins sont mouillés, même en bon état, à 30 km/h, la distance de freinage est multipliée par trois ! Et c'est encore plus dangereux pour les trotinettes avec leurs petites roues. Le véhicule glisse comme sur la glace et les picots ne servent à rien. Ils sont aussi dangereux parce qu'ils ont tendance à se décrocher du sol sous les voitures. On nous a envoyé, de toute la France, des photos avec des coussins ou des morceaux qui glissent. Il y a aussi des vis qui restent au sol. Tout cela cause des accidents. C'est un phénomène que nous avons mis en évidence depuis 2016 avec une montée en puissance depuis 2018.

■ **Combien de ceux-là en France ?** Un tiers des 450.000 ralentisseurs seraient des coussins berlinois soit environ 150.000. C'est une famille d'équipements qui est comme sortie de la réglementation. À l'origine, cela a été créé pour des espaces privés, à Berlin, qui les a supprimés depuis. Il y en a probablement plus en France que dans le monde entier.



LUTTE. « Ils ont créé toute une sémantique, par exemple avec les « plateaux traversant » pour sortir des terminologies réglementées », explique Thierry Modolo.

■ **De quelles autres nuisances êtes-vous saisis ?** Il y a les nuisances sonores et vibrations dans les habitations. L'impact des véhicules lourds, provoque une onde de choc qui part dans les maisons jusqu'à les fissurer. On a partout des dossiers en instruction pour des maisons qui se fissurent du sol au plafond, pour des nuisances qui se fissurent avec remorquage ou autres, les freinages et redémarrages. Nous avons fait faire des estimations pour deux cas dans la Marne : la perte en valeur du bien est de l'ordre de 20 à 25 % !

Enfin il y a la pollution. Et là, c'est le pompon ! Nous avons fait valider par huissiers des tests sur ralentisseurs avec des véhicules essence (moteurs 1 à 1,2 l). Pour la pollution atmosphérique liée aux freinages, la surpollution est de +25 %. On est à +27 % pour les émissions de CO2. Un ingénieur d'Atmo Sud nous a aussi aidés à calculer la surproduction de particules fines liée à l'usure pneus, freinages et gaz d'échappement dus à la réaccélération : on est entre +300 à +1.000 % !

■ **Quelles actions en justice ?** Des dossiers sont déjà devant la justice ou en cours de constitution pour nuisances et dégâts corporels ou matériels. On a obtenu quatre condamnations de maires à détruire les ralentisseurs et indemniser. On a aussi assigné l'État devant le tribunal administratif de Paris, fin 2022, pour son non-respect de ses engagements contre la pollution et émission des gaz à effet de serre (*). Nous sommes aussi devant le Conseil d'État sur la question de la forme et de la nomenclature pour les coussins berlinois. Selon nous, ils n'échappent pas à la règle sur les ralentisseurs trapézoïdaux. Un trapèze reste un trapèze, c'est une forme géométrique non assujettie à des dimensions !

(* C'est en instruction.



écraser. Là, encore, ça va, ce n'est pas trop usé et sec. Mais si c'est humide, on ne se risque pas à rouler dessus. »

Prise de conscience

Alertés sur des séries de surélévations, on se porte à Beaumont : entre autres, on tombe sur un dos-d'âne où les automobilistes partagent leur agacement spontanément. « Si on ne le prend pas en première, on brise tout ! », assure une automobiliste du quartier. « Les bus, ne sont pas faits pour passer là-dessus régulièrement », intervient un chauffeur à l'arrêt.

À la Mutuelle des motards, on explique que la nomenclature

de l'accidentologie ne permet pas d'identifier les dégâts résultant de passages sur des ralentisseurs non conformes.

Aurélië Ardanaz, coordinatrice régionale, explique que l'assuré accidenté n'est pas sans recours pour autant. Elle invite à prendre des mesures, des photos et faire signer en mairie un constat stipulant la propriété et les responsabilités d'entretien pour le dispositif incriminé.

Certaines communes ont rectifié ou effacé leurs dispositifs les plus impressionnants, mais on en voit encore beaucoup. ■

(*) Décret n°94-447 pour des ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal.

La métropole de Clermont : 817 dispositifs à réévaluer

En 2021, Clermont Auvergne Métropole a recensé 817 dispositifs visant à ralentir la vitesse sur les 21 communes de son territoire.

Tout l'arsenal des modérateurs de vitesse en milieu urbain y est : 177 aménagements en chicanes (décalage de l'axe de la chaussée) ou écluses (rétrécissement de la chaussée obligeant arrêt et « céder le passage » sur l'une des voies), 103 coussins berlinois, 133 dos-d'âne, 394 plateaux trapézoïdaux et sept dispositifs dits de « surélévation partielle ». Certains dégradés, d'autres aménagés aux passages de voies de bus, ou sous ponts.

La Métropole annonce avoir demandé une étude de confor-



À BEAUMONT. Témoignage in situ : « Celui-là, pas le choix : on le prend en première ou on cogne ! ». Ici, c'est l'angle d'attaque qui pourrait ne pas être conforme. À Royat, par exemple c'est l'emplacement sur les lignes de bus.

mité de ces dispositifs dans le cadre du diagnostic des infrastructures routières (lancé en 2023). Elle annonce une volonté « de sécurisation de ses ralentisseurs », dans le but « d'améliorer la sécurité des voiries.

« Cette étude a deux objectifs. Définir la conformité ou non des ralentisseurs au sens de la norme de 1994 pour les coussins et plateaux, et définir si les ralentisseurs créateurs de courbes suivent les recommandations en vigueur du Cerema. Et enfin établir l'état structurel de ces ralentisseurs. Cette étude poussée permettra, par la suite, de définir un programme de mise en conformité (le cas

échéant) et d'entretien. » Une réponse qui devra aussi répondre aux inquiétudes des nouveaux usagers de vélos, trottinettes et autres mobilités douces, confrontés à la prolifération des écluses et chicanes. « C'est la solution à la mode mais les voitures, ne nous prennent pas en compte ! On nous colle dangereusement contre les bordures. Et on ne nous cède jamais le passage. C'est encore pire en trottinette ! », s'indigne Marceau, qui ne circule plus qu'à vélo mais hésite à renoncer. La mutuelle des motards relaie : « Beaucoup de gens ne savent même plus lire le panneau de priorité en double sens. » ■