

Les ralentisseurs dans le collimateur

La grande majorité d'entre eux ne seraient pas conformes. Des associations ont saisi le Conseil d'État.

ÉRIC DE LA CHESNAIS [@plumedeschamps](#)

TRANSPORT Dos-d'âne, gendarmes couchés, coussins berlinois... Il y a, en France, au moins 450 000 ralentisseurs sur la voie publique, à l'entrée des villages ou dans les villes, pour freiner les automobilistes trop pressés. Comme pour les ronds-points, l'Hexagone est le champion du monde incontesté de ces infrastructures avec plus de dix en moyenne par commune. « Il en existe au bas mot un demi-million dans le pays. À l'est de Nantes, où je réside, j'en dénombre une dizaine sur un itinéraire de 3 kilomètres. C'est trop, estime Luc Geismar, député MoDem de Loire-Atlantique, qui s'est emparé du sujet. Il n'y a pas d'inventaire des ralentisseurs en France ni de diagnostic de leur conformité. Bien souvent, ils ont été construits à la demande des maires pour répondre à un besoin des riverains qui voulaient plus de sécurité. Ils ont fleuri dans l'anarchie depuis la fin des années 1980. »

« 40 % des Français estiment qu'il s'agit d'un moyen efficace pour réduire la vitesse », affirme de son côté Anne Lavaud, présidente de la Prévention routière, citant une étude effectuée par OpinionWay en juin dernier. Mais plus d'un tiers de nos compatriotes les trouvent « trop nombreux ».

Des alternatives

La quasi-totalité de ces ralentisseurs ne respecteraient pas les normes en vigueur. « 90 % des ralentisseurs ne sont pas conformes au décret de 1994, précise Antonin Morelle, président de l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD). Ils doivent être installés dans une zone 30 (km/h) et ne peuvent être si-



En France, 450 000 ralentisseurs sont installés sur la voie publique, à l'entrée des villages ou dans les villes. F. BOUCHON/LE FIGARO

tués sur des voies empruntées par des bus ou à proximité des centres de secours. Ils sont également interdits sur des routes à grande circulation de plus de 3 000 véhicules par jour. Leurs caractéristiques techniques sont précises : un profil en long de 4 mètres et une hauteur de 10 centimètres. « Malgré nos alertes, ceux construits aujourd'hui ne sont toujours pas réglementaires », dénonce pour sa part Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes. Ces irrégularités sont dommageables pour la sécurité des usagers et pour la tranquillité des riverains. « Conducteurs et motards sont secoués par le pas-

sage de ces obstacles, relève Luc Geismar. Ils sont parfois vétustes et dangereux pour les deux roues, notamment les plaques de plastique rivées au sol, les fameux coussins berlinois. Ils agacent aussi les riverains qui supportent mal le bruit d'un poids lourd passant le dos-d'âne. Par ailleurs, la décélération et l'accélération des véhicules à cause du ralentisseur aug-

mentent les émissions de particules fines dommageables à l'environnement. »

Dans ce contexte, la PUMSD a porté plainte, avec la Fédération française des motards en colère du Var, devant la justice pour « non-conformité » des ralentisseurs, demandant leur suppression. Après avoir été déboutés par le tribunal administratif de Toulon puis par la cour d'appel

de Marseille, les plaignants ont déposé un recours en cassation en avril dernier. Le Conseil d'État a instruit le dossier le 4 octobre. « La décision devrait être connue d'ici à la fin du mois », affirme-t-on place du Palais Royal. On saura alors si la cour d'appel de Marseille doit rejeter la demande des associations. Sur le terrain législatif, Luc Geismar demande qu'« une mission gouvernementale soit confiée au Parlement sur le sujet ».

De son côté, l'association 40 millions d'automobilistes prône le dialogue avec les équipes municipales. « On ne peut pas détruire tous ces ralentisseurs. Ils ont leur utilité car malheureusement des personnes, certes minoritaires, sont irresponsables au volant », confie Pierre Chasseray. « Je suis assailli de courriels de parents d'élèves qui me demandent d'installer des ralentisseurs près des écoles, reconnaît Jean-Yves Pinet, maire adjoint du 15^e arrondissement de Paris, en charge de la voirie et de la sécurité routière. On ne les installe que si c'est utile pour stopper les chauffards car ils ont, en outre, un coût. De 5 000 euros pour un coussin berlinois jusqu'à 150 000 euros pour un plateau traversant surélevé de 10 mètres de large ». Sans attendre que la justice ne se prononce, des villes comme Sanary-sur-Mer dans le Var, les ont tout simplement supprimés, optant pour des alternatives comme des radars fixes ou des panneaux lumineux affichant la vitesse des véhicules. ■

