



Football
Après Gasset, Fonseca sur le banc de l'OM? **P.22**

PHOTO STÉPHANE GUIOCHON - MAXPPP

Arrivée de la flamme
Restaurateurs et hôteliers ont fait le plein **P.5**

Saména - Montredon
Les sangliers sèment la terreur **P.4**

Ralentisseurs Le coup de frein



Sur les 450 000 ralentisseurs que compte la France, 75% ne respecteraient pas les normes établies en 1994. Un arrêt rendu par la cour administrative d'appel de Marseille acte que chaque nouvel ouvrage devra désormais s'y conformer... mais il ne prévoit pas la destruction des ralentisseurs hors-la-loi.

P.2 & 3 / PHOTO STÉPHANE DUCLET

331281

Les Fennes - Mirabeau
11 & 12 mai

Lou Mirabeau

Rendez-vous dès aujourd'hui pour un week-end hors du temps

323416

CANAPÉS - CANAPÉS LIT - LITERIE

C'est pas la forme ?
Changez de matelas !

croqsol
welcome home
www.croqsol.com

94, Av André Zénatti
13008 MARSEILLE
TEL 04 91 73 03 74
OUVERT DU MARDI AU SAMEDI
10h-12h30 / 14h30-19h

la marseillaise des femmes **26 mai 2024**

marseillaisedesfemmes.com

engagée festive active

M01VIL

On dénombre en France plus de 450 000 dos-d'âne et autres ralentisseurs. Mais la plupart ne sont pas aux normes...
PHOTO
FRANCK PENNANT



Les ralentisseurs hors-la-loi vont-ils être détruits ?

Désormais, tout ralentisseur devra respecter des critères établis par un décret de 1994, à la suite d'un arrêt rendu par la cour administrative d'appel de Marseille qui pourrait faire jurisprudence. L'association Pour une mobilité sereine et durable bataillait dans ce sens, mais réclame toujours la destruction des ouvrages estimés illégaux.

On en dénombre plus de 450 000, en France. Les dos-d'âne et autres ralentisseurs ont poussé comme des champignons, ces dernières décennies. La plupart ne respectent pas les critères inscrits dans un décret datant de 1994, qui impose des normes précises, comme l'a relevé l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD). Cette dernière est donc passée par la case justice pour exiger la mise en conformité des ralentisseurs à travers le territoire. L'an dernier, l'arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille, rejetant cette demande, avait été cassé par le Conseil d'État. La requête de PUMSD a été rejugée et un nouvel arrêt de la cour d'appel, rendu le 30 avril, a, cette fois, acté qu'"à comp-

“
Les administrés en réclament pour casser la vitesse.”

L'AUTOMOBILE CLUB
D'AIX-EN-PROVENCE

ter de cette date, plus aucun ralentisseur ne pourra être implanté si le lieu envisagé n'est pas autorisé par le décret 94-447”, se félicite Thierry Modolo, porte-parole de la PUMSD. Le décret ne mentionne pas les ralentisseurs de type coussin, jugés particulièrement dangereux par les associations de motards. Ce qui les rend, de fait, non conformes. Malgré tout, un guide publié par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) livre des recommandations aux maires pour installer des ralentisseurs de ce type. Il n'a aucune

Pas de grande destruction à l'ordre du jour

La décision, qui pourrait faire jurisprudence, est toutefois “en demi-teinte” aux yeux de l'association PUMSD. Parce que l'arrêt rendu par

la cour d'appel n'acte pas la destruction des ralentisseurs non conformes, de façon à ne pas entraîner d'atteinte à “l'intérêt général”. “C'est le verre à moitié vide et à moitié plein”, précise Thierry Modolo, qui estime qu'une destruction des ralentisseurs non conformes coûterait entre 5 et 7 milliards d'euros. À la fois, la cour d'appel nous donne raison en actant le fait que le décret est applicable à tous les ralentisseurs, mais nous sommes également très en colère par rapport à la manière dont a été traité, une fois encore, ce dossier.” “En rejetant à nouveau notre appel, ladite instance estime que les normes de construction édictées dans le décret de 1994 n'existent pas et elle nous déboute ainsi sur le fait de détruire les anciens ralentisseurs, soi-disant au nom de l'intérêt public”, poursuit le porte-parole de l'association. Cette dernière va donc se pourvoir en cassa-

tion auprès du Conseil d'État.

“Dans le Sud, on aime bien les ralentisseurs”

Par la voix de son porte-parole, la PUMSD justifie cette démarche au regard de faits concrets. “Il faut rappeler que si nous demandons la destruction de ces anciens ralentisseurs non conformes, c'est parce qu'en étant obligés de freiner puis d'accélérer, les véhicules génèrent une pollution hallucinante par rapport à une route plate”, souligne Thierry Modolo, qui estime que “ça crée un danger pour les deux-roues, motorisés ou pas”. Sans aller jusqu'à constater un réel danger, l'Automobile club d'Aix-en-Provence observe quant à lui que certains ralentisseurs dégradent les véhicules. “Dans les Bouches-du-Rhône, certains sont marqués par des traces de frottement” dit l'association, pour qui la multiplica-

L'ARGUMENT N'A PAS ÉTÉ RETENU PAR LA JUSTICE

Le casse-vitesse engendrerait jusqu'à 27 % d'émissions de CO2 en plus

Selon plusieurs études, les ralentisseurs provoquent bien des émissions de polluants supplémentaires.

L'arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille ne reconnaît pas une quelconque pollution causée par les ralentisseurs, alors même qu'une étude de la Ligue de défense des conducteurs avait mesuré celle-ci, aux côtés de l'association PUMSD et de *L'Automobile Magazine*.

Pour réaliser cette étude, la Ligue de défense des conducteurs a carrément fait construire des ralentisseurs. L'un aux dimensions légales, avec une hauteur de 10 centimètres, "et un autre beaucoup plus élevé", d'une hauteur atteignant 24 centimètres, qui est "régulièrement atteinte par ces installations". Les deux ont été érigés sur route fermée, et les mesures constatées par huissier de justice.

Au volant d'un Peugeot 3008 et d'une Renault Clio, des profession-

La pollution serait "démultipliée" avec les poids lourds et les bus.

nels ont approché le ralentisseur légal à 40 km/h, freiné jusqu'à 25 km/h pour le franchir, puis ont accéléré doucement jusqu'à 35 km/h dans un double virage. Ensuite, dans une ligne droite, ils ont accéléré doucement jusqu'à 40 km/h, décéléré à 35 dans un virage, et encore accéléré à 40 km/h pour finir par s'arrêter. Le parcours avec le ralentisseur illégal était peu ou prou similaire, mais ils l'ont franchi à 15 km/h.

Selon les résultats de ces mesures, la pollution émise par les ralentisseurs est d'abord sonore. Sur le ralentisseur illégal, en frottant le bouton du SUV utilisé, la Ligue de défense des conducteurs a mesuré un bruit de 70,2 décibels en passant à 18 km/h. À 15 km/h, le bruit a atteint 65,3 décibels. Sur le ralentisseur légal, avec la Clio, le bruit était au minimum de 61 décibels.

En termes de carburant, l'étude de



Malgré l'existence d'études, la justice ne considère pas - pour l'heure - que les ralentisseurs provoquent une pollution. /PHOTO S.D.

l'association a mesuré une surconsommation allant de 10,5 à 13 %, en passant sur un ralentisseur légal, en comparaison avec la même route dépourvue de ralentisseur. Avec un équipement illégal, la surconsommation est comprise entre 26 et 28 %. "Soit autant d'émissions de CO2 en plus", écrit la Ligue, qui a mesuré une hausse de celles-ci allant de 10,4 et 12,6 %, sur un ralentisseur légal. En franchissant un illégal, la hausse des émissions de CO2 va de 25,7 à 27,5 %. "En ce qui concerne les poids lourds et bus, la pollution induite est bien entendu démultipliée", assure PUMSD.

Des chercheurs se sont penchés sur la question

L'expérience française n'est pas la seule à avancer que les ralentisseurs engendrent une pollution plus importante. En 2019, deux chercheurs de l'université tech-

nique de Vilnius (Lituanie) ont publié une étude. Selon leurs mesures, "pour les ralentisseurs trapézoïdaux, la concentration en dioxyde d'azote était 1,8 fois supérieure à la normale, celle de monoxyde d'azote 4,3 fois, et celle de CO2 2,2 fois".

Reste que la cour administrative d'appel de Marseille n'a pas goûté ces arguments. "Les intéressés n'établissent pas, par leurs allégations très générales, que ces ouvrages présenteraient des inconvénients tenant à des nuisances sonores, des dégradations de confort à bord, ainsi qu'à une augmentation de la pollution des émissions de CO2 et à l'émission d'un nombre considérable de particules fines en raison des freinages accentués, d'une intensité qui justifierait qu'il soit procédé à la démolition de chacun d'entre eux", a-t-elle tranché dans son arrêt.

Q.G.

Des nuisances sonores pouvant atteindre 70 décibels sont évoquées.

DOS-D'ÂNE, COUSSINS BERLINOIS, TRAPÉZOÏDAL...

Qu'est-ce qu'un ralentisseur conforme à la loi ?

75

C'est le pourcentage de ralentisseurs qui seraient non conformes au décret et à la norme de 1994, en France, selon l'association varoise PUMSD. Soit 337 500 ralentisseurs sur les quelque 450 000 qui sont recensés dans l'Hexagone.

Les ralentisseurs doivent répondre à des critères précis pour être aux normes.

Le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 régit la construction de ralentisseurs, quel que soit leur type. Il en exclut même certains du cadre de la loi, comme les coussins berlinois, plateaux rouges en caoutchouc. Ainsi, seuls "les ralentisseurs de type dos-d'âne ou trapézoïdal sont conformes aux normes en vigueur".

Dans le décret, on apprend que les ralentisseurs ne peuvent être isolés. Ils doivent être "soit combinés entre eux, soit avec d'autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse". Aménagements qui

doivent "être distants entre eux de 150 mètres au maximum".

La hauteur ne doit pas excéder 10 centimètres.

Selon la norme NF P 98-300 publiée en 1994, un dos-d'âne doit mesurer 4 mètres de long et 10 centimètres de haut maximum. Sa saillie d'attaque est inférieure à 5 millimètres. Un ralentisseur trapézoïdal mesure entre 2,5 et 4 mètres de long, tandis que sa hauteur ne dépasse pas 10 centimètres.

Les ralentisseurs doivent uniquement être installés dans des agglomérations, des aires de service

ou de repos, et sur des chemins forestiers. Ils doivent "être implantés sur une section de voie localement limitée à 30 km/h", ou dans une zone 30.

En agglomération, ils ne peuvent être installés sur des voies à grande circulation, ni sur des voies "supportant un trafic poids lourds supérieur à 300 véhicules en moyenne journalière annuelle", ni sur celles où circulent les transports publics. Encore moins sur les voies qui desservent des centres de secours, "sauf accord".

Pas plus de 3 000 véhicules par jour

Les ralentisseurs ne peuvent être installés que sur des routes où moins de 3 000 véhicules circulent chaque jour, en

moyenne. Ils ne peuvent pas être situés à moins de 200 mètres des limites de l'agglomération ou d'une section de route à 70 km/h. Il est interdit de les planter dans des virages "de rayon inférieure à 200 mètres" ou en sortie de ces derniers, à une distance de moins de 40 mètres. Sur un pont ou autre ouvrage d'art, ils ne sont pas autorisés.

Ils ne peuvent enfin nuire à l'écoulement des eaux. Et lorsque situés "à proximité des trottoirs ou accotements", ils ne doivent pas présenter de danger, ni pour les piétons, ni pour les deux-roues. Quant aux modèles de type trapézoïdal, ils doivent "comporter des passages piétons". Sur les dos-d'âne, ces derniers sont interdits.

Q.G.

tion de ces installations résulte de demandes adressées aux élus. Les administrés en réclament, pour casser la vitesse. Dans le Sud, on aime bien les ralentisseurs."

Spécialisée dans la défense des conducteurs, l'association 40 millions d'automobilistes plaide, elle aussi, pour que les ralentisseurs correspondent aux normes. Mais elle n'est pas contre le casse-vitesse. "Le ralentisseur est un outil à la disposition des communes qui peut être très efficace pour réguler la vitesse dans les lieux qui imposent une circulation

Détruire les non conformes coûterait 5 à 7 milliards d'euros.

à allure réduite", explique son président, Philippe Nozière.

Reste que dans les derniers bilans annuels de la Sécurité routière, l'impact des ralentisseurs n'est jamais évoqué. Mais selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), les dos-d'âne, chicanes et autres bandes rugueuses permettent bien "d'apaiser la circulation". Et ainsi faciliter la "maîtrise de la vitesse" dans "les zones résidentielles et commerciales", car "ces mesures sont souvent appuyées par des limitations de vitesse à 30 km/h". Histoire de réduire toujours plus la vitesse, première cause d'accident mortel dans les Bouches-du-Rhône, et partout en France.

Laurent BLANCHARD
et Quentin GUÉROULT