

# Les ralentisseurs sont-ils sur la mauvaise pente ?

Une jurisprudence toute récente met en péril la légalité de ces monticules. Enquête au sein d'Estérel Côte d'Azur Agglomération où nombre de ces dispositifs ne semblent pas conformes aux normes.

C'est un dossier d'ampleur nationale qui prend sa source à Roquebrune-sur-Argens. Souvenez-vous, c'était en 2017 : le propriétaire d'une Ferrari avait égratigné sa luxueuse Italienne sur un dos-d'âne du quartier de la Bouverie et fait supporter le coût des réparations à la municipalité en démontrant l'irrégularité (*lire par ailleurs*) de l'ouvrage avec l'aide de Thierry Modolo, de l'association Pour une mobilité saine et durable. Une première bataille gagnée pour ces "anti-ralentisseurs" de la première heure. Mais ceux-ci ont rapidement déchanté face à la justice qui s'est longtemps évertuée à considérer que seuls les ralentisseurs de type "dos d'âne" ou "trapézoïdal" sont soumis au respect de normes.

De quoi permettre aux collectivités de s'engouffrer dans la brèche en installant non pas des ralentisseurs mais des "plateaux traversants". Un tour de passe-passe sémantique sans modification concrète de ces protubérances routières. Sauf qu'un arrêt de la Cour administrative d'appel de Marseille a jugé, le 30 avril dernier, que « les dispositions du décret du 27 mai 1994 n'excluent pas de leur champ d'application les ralentisseurs de type cousins berlinois et plateaux traversants ».

Une jurisprudence qui n'a pas tardé à faire mouche : le 11 juillet, le Département du Var a été condamné en première instance à détruire deux ralentisseurs à Vinon-sur-Verdon.

## Des ralentisseurs illégaux en Est-Var ?

Mais alors, quelles conséquences ces deux décisions de justice pourraient avoir dans l'Est-Var ? Thierry Modolo l'assure : « Autour de Fréjus et Saint-Raphaël, tous les ralentisseurs sont illégaux ». S'il nous semble audacieux d'être aussi catégorique,



Nombre de ralentisseurs dépassent les 10 cm de hauteur.

(Photo Florian Escoffier)

difficile de le contredire. Nous nous sommes prêtés à un jeu de piste, sillonnant les routes afin de « contrôler » les ralentisseurs de l'agglomération. Résultat : après une heure de balade et une vingtaine de ces aménagements franchis, tous semblent contrevenir à une ou plusieurs règles régissant leur construction et/ou leur implantation.

D'abord parce qu'une majorité dépasse les 10 cm de hauteur imposés ou n'atteint pas les 4 m de longueur s'agissant des dos-d'âne. Surtout, la plupart ne semblent pas dans les clous concernant les règles d'implantation. Outre la limite des 3 000 véhicules par jour qui reste discutable en l'absence d'études, nombre de routes ralenties sont empruntées par les transports en commun, ce qui est interdit par le décret *ad hoc*.

Par ailleurs, beaucoup de ralentisseurs cumulent manifestement les "infractions" à l'image de ceux sur la DN7 à Puget-sur-Argens, de part et d'autre du rond-point Arthur Capel,

qui sont implantés sur une route où circulent 30 000 véhicules par jour, en entrée de courbe et sur une voie desservie par les bus.

## Des destructions déjà effectuées

Ces (potentielles) irrégularités, les pouvoirs publics ne les nient d'ailleurs pas. Le Département du Var, responsable d'une majorité des axes où sont implantés les ralentisseurs, indique avoir « déjà engagé, ces dernières années, des actions de mise en conformité ou de suppression des ralentisseurs ». Par ailleurs, s'il souligne que « les prochaines implantations devront être irréprochables », il n'est pourtant pas question, à ce jour, de casser tous les dispositifs qui pourraient être considérés comme illégaux au regard de cette jurisprudence.

À Saint-Raphaël, l'adjoint au maire délégué aux travaux, Maxime Grillet, a entamé un retour en arrière plus franc encore sur les ralentisseurs. « Leur illégalité est un problème, nous

en avons détruit une cinquantaine sur la commune. Ils causent en outre des nuisances sonores et punissent les usagers roulant à la bonne vitesse, ce pour quoi nous installons depuis quatre ans des feux récompense. Mais ils sont parfois difficiles à mettre en place et nous ne pouvons supprimer un ralentisseur sans solution de rechange. » À Roquebrune-sur-Argens, le maire Jean-Cayron n'est pas davantage fan de ces aménagements et souligne pour sa part « préférer les chicanes ou les plots » disposés sur ligne médiane. Mais il indique surtout que la régularisation des monticules « n'est pas une priorité ». Même son de cloche à Puget-sur-Argens où Paul Boudoube reconnaît que « les ralentisseurs sont une absurdité » mais souligne leur efficacité et leur nécessité. « Je préfère avoir affaire à des gens se plaignant des ralentisseurs qu'à affronter une mère pleurant ses enfants ».

P. PA.

□ Sollicité pour évoquer sa politique concernant les ralentisseurs, le maire de Fréjus n'a pas consenti à apporter des précisions à nos lecteurs.

## Les règles en vigueur

Deux textes régissent les caractéristiques et conditions de réalisation des ralentisseurs :

- **Le décret n°94-447** du 27 mai 1994 qui impose la conformité aux normes en vigueur et spécifie, notamment, que leur implantation est :
  - ▶ Limitée aux agglomérations.
  - ▶ Limitée aux sections de voie limitées à 30 km/h.
  - ▶ Interdite sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jours en moyenne.
  - ▶ Interdite sur les voies à grande circulation, de desserte de transport public et desservant des centres de secours.
  - ▶ Interdite sur les voies dont la déclivité est supérieure à 4%.
  - ▶ Interdite dans les virages de rayon inférieur à 200 m et à une distance de moins de 40 m de ces derniers.
  - ▶ Interdite sur, dans et à moins de 25 mètres d'un ouvrage d'art.
- **La norme NF P 98-300** de juin 1994, qui impose notamment :
  - ▶ Une hauteur de 10 cm.
  - ▶ Une longueur de 4 m pour les dos-d'âne et comprise entre 2,5m et 4m pour les ralentisseurs trapézoïdaux.
  - ▶ Une pente comprise entre 7 et 10 % pour les ralentisseurs trapézoïdaux.

# Un nouvel espoir pour les victimes d'accidents

Outre les risques pesant sur les ralentisseurs présents et à venir, les deux récentes jurisprudences (*lire ci-dessus*) pourraient contraindre la justice à jeter un nouveau regard sur des dossiers refermés à l'instar de celui de Jean-Claude, un Raphaëlois victime d'un accident sur un ralentisseur.

Nous l'avons rencontré peu après sa mésaventure, survenue le 16 mai 2023, au Muy. Le motard avait alors tenté de franchir un "plateau traversant" situé sur la DN7, en plein centre du village. Mais lorsqu'il a posé la roue avant de son engin sur la pente du ralentisseur dans le sens de la descente, le deux-roues a glissé et Jean-Claude s'est blessé dans la manœuvre.

Atteint d'une fracture du plateau tibial, d'une rupture des ligaments croisés et d'une fissure du ménisque, l'homme de 58 ans aujourd'hui avait porté plainte pour blessures involontaires ayant entraîné une incapacité totale de travail de plus de trois mois. Arguant que le ralentisseur ayant causé sa chute n'est pas aux normes.

En réponse, le Département a mis en avant le fait que « Le dispositif de ralentissement critiqué n'est pas un ralentisseur au sens de la norme de 1994, mais un plateau traversant ». Un argument qui faisait mouche jusqu'à la décision du 30 avril 2024 de la Cour administrative d'appel de Marseille. Si bien que le procureur de la République a

classé la plainte de Jean-Claude.

Mais l'infortuné n'a pas baissé les bras pour autant. Souffrant de nombreuses complications qui l'empêchent toujours de travailler plus d'un an après mais ragaillardisé par la jurisprudence, Jean-Claude a demandé au procureur général d'Aix-en-Provence de ré-examiner son dossier à l'aune des dernières décisions de justice.

« Je veux que les élus soient mis en face de leurs responsabilités. Qu'ils comprennent que des gens se retrouvent blessés gravement à cause de ces ralentisseurs hors normes. Je suis handicapé dans ma vie quotidienne à cause de cet accident. C'est trop grave pour que je laisse faire. »



Jean-Claude souffre depuis 15 mois de sa blessure. (Photo doc. V.-M.)