

TOULOUSE

LA DÉPÊCHE

DU MIDI

Le journal de la démocratie

CHU DE TOULOUSE

L'avocat de
l'interne accusé
sort du silence

P15

JEUDI 24 OCTOBRE 2024 - 1,30 € (ESPAGNE : 1,70 €)

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

Machine à rêver

TOULOUSE. Après un succès en 2018, les créatures de la Compagnie La Machine seront les personnages d'un immense show dans les rues de Toulouse de vendredi à dimanche. L'opéra urbain « Le Gardien du Temple - La porte des Ténèbres » devrait attirer près d'un million de spectateurs.

L'ÉVÈNEMENT PAGES 2 ET 3



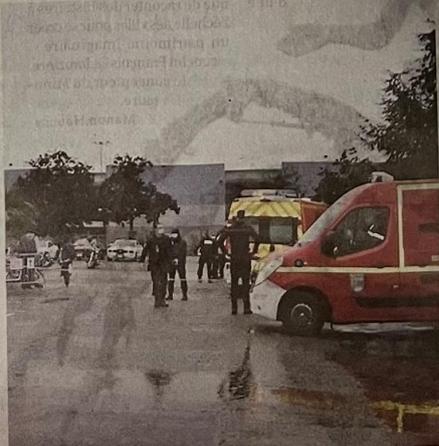
/Archives DDM, Thierry Bordas

RUGBY

Antoine Dupont de retour chez les Bleus

La liste des joueurs sélectionnés en équipe de France pour la tournée d'automne a été dévoilée hier. Antoine Dupont fait son grand retour.

PAGE 11



Le drame s'est produit en septembre 2021 à Tarbes. /Photo DDM

TARBES

Cinq bikers condamnés à de la prison ferme

Cinq membres des Hells Angels ont été reconnus coupables hier à Bordeaux d'avoir préparé une expédition punitive contre les Rebels, un groupe de bikers rival.

PAGE 6

Deuxième cahier : 16 pages

M 29563 - 1024 - F 1,30 € - 0



24 HEURES

LE FAIT DU JOUR

Sécurité routière : faut-il raser tous les ralentisseurs ?

Le Conseil d'État a jeté un froid, en considérant que l'implantation de la plupart de ces équipements contrevient à un décret de 1994. Bref, qu'ils étaient virtuellement illégaux.

Difficile d'y retrouver son latin. Dans la jungle des textes encadrant l'aménagement de nos rues et de nos routes, les ralentisseurs censés amener un plus de sécurité sur la voie publique sont devenus un casse-tête pour les communes et leurs élus. Les associations d'automobilistes pointent régulièrement du doigt des équipements, qui ne sont pas toujours construits selon les normes (draconiennes) légales, sont dangereux pour les deux-roues, impitoyables pour les calandres des voitures ou encore générateurs de pollution, y compris sonore... Des litiges parfois tranchés devant les tribunaux administratifs, qui renvoyaient invariablement, jusqu'ici, les adversaires les plus résolus des fameux plateaux traversants et autres coussins berlinois dans les cordes. Mais une décision du Conseil d'État au printemps dernier, a fait voler en éclat toutes les certitudes sur le sujet. Statuant sur un arrêt de la cour ad-

ministrative de Marseille, qu'elle a cassé, la vénérable institution a exhumé une loi ou plutôt un vieux décret oublié datant de 1994 et qui encadre précisément la question des implantations des ralentisseurs. En leur interdisant, notamment, les voies où le trafic routier est supérieur

Un vieux décret oublié qui change la donne

à 3 000 véhicules par jour, celles qui sont empruntées par les transports publics ou encore qui jouxtent des hôpitaux... Autant dire, comme le relève l'association « Pour une mobilité sereine et durable », qui a porté la plainte, qu'il n'en reste pas beaucoup d'éligibles... Pour Thierry Modolo Dominati, son porte-parole, l'affaire est entendue : « 95 % des 450 000 ralentisseurs installés en France ne respectent pas la règle-

mentation théoriquement en vigueur ». À Toulouse, on suit de près ce jugement administratif. « Nous avons pris connaissance de cette décision, confirme Grégoire Carneiro, vice-président de la métropole chargé de la voirie. Nous avons d'ailleurs lancé, à l'échelle de nos 37 communes, une étude qualitative qui est en cours pour recenser toutes les infrastructures existantes et contrôler leur conformité. Ce qui va nous permet d'établir une banque de données et de voir ensuite s'il est nécessaire ou non d'intervenir sur certains ralentisseurs qui ne seraient pas aux normes ». L'étude en question coûte 150 000 euros, mais à l'arrivée le contrôle de tous les équipements pourrait coûter très cher. Et leur destruction encore plus. Le nouveau combat porté par Thierry Modolo Dominati devant le Conseil d'État. Mais que les collectivités se rassurent, le porte-parole de l'association « Pour une mobi-



Le décret de 1994 interdit notamment l'implantation des ralentisseurs, sur les voies empruntées par les transports collectifs ou celles qui enregistrent un trafic supérieur à 3 000 véhicules par jour. / Photo DDL

lité sereine et durable » a déjà une petite idée sur ceux qui devront payer cet hypothétique démantèlement. « Les coûts de destruction des ralentisseurs et de remise en état des routes après rabotage devraient être mis à la charge des entreprises de travaux publics qui les ont réalisés pour manquement évident de leurs obligations réglementaires que sont le devoir de conseil et l'obligation de refuser toute réalisation d'infrastructures illégales », assure-t-il. Pas sûr que ce soit du goût de tout le monde. Un nouveau bras de fer juridique en perspective. Gilles-R. Souillés

UNE RÉGLEMENTATION STRICTE PAS TOUJOURS RESPECTÉE...

Les ralentisseurs ne doivent être implantés que sur des zones à 30 km/h et doivent impérativement être signalés par un panneau indicateur. Il faut distinguer le coussin berlinois, une plaque carrée en plastique rouge de 6 à 7 cm de hauteur et d'environ 1,80 m de largeur, à bords obliques, qui est placé au milieu de la voie, dans chaque sens de circulation ; le plateau ou ralentisseur trapézoïdal qui est une surélévation de la chaussée de 10 cm de hauteur maximum avec deux pentes de deux pentes de 1 à 1,4 mètre de longueur et un passage piéton, et le dos-d'âne, de forme circulaire, dont la hauteur ne peut excéder 10 cm, d'une longueur de 4 mètres et dont la saillie d'attaque est inférieure à 5 mm. Les collectivités ont un délai de 5 ans pour adapter des ralentisseurs non conformes. Un délai ramené à un an pour ceux dont la hauteur est supérieure à treize centimètres ou dont la saillie d'attaque est supérieure à deux centimètres.

Rue Louis-Plana, ce dos d'âne fait s'envoler les voitures

Dans le quartier de la Roseraie, un ralentisseur a causé du tort à beaucoup d'automobilistes. Certains ont même constaté d'importantes dégradations sur leurs véhicules. Explications.

Pour prendre le volant dans la Rue Louis Plana, située entre les quartiers toulousains de la Roseraie et celui de Soupetard, mieux vaut avoir de bons amortisseurs ! En effet, dans cette rue où cohabitent automobilistes, bus et vélos (sans voie cyclable dédiée), huit ralentisseurs ou dos d'âne sont installés.

Plusieurs d'entre eux posent problème aux riverains. C'est notamment le cas de Marine, qui vit dans le quartier depuis près de 10 ans désormais. Tous les jours pour se rendre au travail, cette Toulousaine dépose sa voiture au parking relais de Jolimont et emprunte six des huit ralentisseurs de la rue. « Pour la majorité des dos d'âne, il n'y a pas grand-chose à dire, je trouve même que c'est une bonne chose qu'ils soient là pour casser la vitesse », explique-t-elle.



Sur certains dos d'âne de la ville de Toulouse, les automobilistes se font parfois de belles frayeurs. / ODD - LAURENT DARD

envolée. J'ai eu très peur. Ce ralentisseur est digne d'un tremplin et si je ne le prends pas en première, il est tellement haut que j'y laisse la moitié de ma voiture dessus. » Autre problème dans la rue selon Jérôme, également riverain, le non-respect du Code de la route devant la pharmacie Louis Plana, où les dos d'âne sont installés de part et d'autre de la chaussée. « J'habite ici depuis des années et je vois tous les jours des véhicules qui changent de voies pour ne pas prendre le dos d'âne et roulent donc à contresens, peu importe qu'il y ait des vélos en face ou quoi que ce soit. Si on y mettait des caméras pour verbaliser ces gens, je suis prêt à parier qu'il y aurait moins d'accidents ! »

Samuel Cadène

Non-respect du Code de la route

Pour autant, ce n'est pas sans appréhension que, chaque jour, elle passe sur le dernier ralentisseur avant le feu tricolore, proche de la station de métro de la Roseraie et du bureau de poste. Elle raconte : « Quand j'ai aménagé en 2014, le dos-d'âne existait déjà. Les gens qui arrivaient depuis Jolimont vers la Roseraie, moi y compris je l'avoue, le prenaient souvent trop vite. Deux ans plus tard, vers 2016 de mémoire, ce dos-d'âne a été surélevé pour limiter les accidents, sauf que je n'ai pas été informée. Avec ma petite voiture, je suis donc arrivée un peu vite après les travaux et je me suis littéralement

Repères

450 000

RALENTISSEURS SONT INSTALLÉS EN FRANCE

En France, d'après l'association « Pour une mobilité sereine et durable », « la quasi-totalité des 450 000 ralentisseurs est illégale » (lire ci-contre) et ne respecte pas le décret 94-447 du 27 mai 1994, qui limite l'implantation de ces derniers.

Ils seraient en effet trop hauts, trop abrupts, trop longs, implantés sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour, hors zone limitée à 30 km/h ou sur le trajet d'un bus ou d'un car de service public.

« 95 % des ralentisseurs sont illégaux »...

Thierry Modolo Dominati

Association pour une mobilité sereine et durable (PMSU)



Pourquoi votre association est-elle si hostile aux ralentisseurs ?

Parce que ce sont d'abord des aberrations en termes de sécurité et de pollution. Nous avons mené une étude spécifique avec le journal Automobile magazine et le centre d'essai et d'assemblage uni (Utac) qui prouve que les ralentisseurs sont accidentogènes et qu'ils ont un impact direct sur la surpollution. Il y a les particules fines de freins ou de pneus au moment de la décélération et de la réaccélération des automobilistes avec une surconsommation de carburant et donc plus d'émission de gaz carbonique. Ce qui correspond, selon l'étude à 25 % de pollution en plus à l'abord de ses équipements. Alors imaginez quand on parle d'un bus ou d'un 36 tonnes. Et il y a aussi le bruit, la pollution sonore, reconnue par le tribunal administratif de Toulon qui en a fait démonter deux...

La décision du conseil d'Etat de revenir à un décret de 1994

condamne la plupart des ralentisseurs en France...

Oui, on se focalisait beaucoup jusqu'à présent sur les dimensions et la forme des ralentisseurs qui n'était pas toujours dans les normes, mais le Conseil d'Etat a rappelé que c'était surtout leur implantation qui posait problème, le décret de 1994, oublié par le juge administratif, étant très restrictif. On ne peut pas les installer sur des voies avec un trafic supérieur à 3 000 véhicules par jour, où passent des bus, comme à proximité des hôpitaux ou des centres de pompiers. Si l'on s'en tient à ce texte, 95 % des ralentisseurs qui ont été installés en France sont illégaux.

Vous voulez désormais vous attaquer à leur destruction ?

Dans la mesure où un préfet a l'obligation de veiller à l'application stricte des décrets et des circulaires, nous considérons, en effet, que tous les ralentisseurs qui dérogent à la loi doivent être démontés. Nous avons d'ailleurs saisi le Conseil d'Etat sur le sujet. C'est la logique. Mais que les élus locaux se rassurent, les coûts de destruction des ralentisseurs et de remise en état des routes devait être mis à la charge des entreprises de travaux publics qui les ont réalisés.

Recueilli par Gilles-R. Souillès