

Saint-Maurice-de-Gourdans Les ralentisseurs jugés non conformes dans le collimateur de l'opposition

De prime abord, la commune de Saint-Maurice-de-Gourdans semble être une commune au trafic routier « pacifié ». Elle apparaît même comme une vitrine des dispositifs de sécurisation du trafic. Ce déploiement cacherait cependant des non-conformités.

Jean-Marc Mazué - Hier à 19:00 - Temps de lecture : 3 min

|



Les opposants du Comité d'intérêt communal souhaitent la mise en conformité des installations. Photo Jean-Marc Mazué

Ralentisseurs, coussins berlinois, dos d'âne, plateaux surélevés, radar pédagogique, feux tricolores, chicanes : la commune a largement investi dans de multiples outils visant à ralentir les flux et faire respecter le Code de la route, à l'instar de la plupart des communes de France. Saint-Maurice-de-Gourdans est devenu une véritable petite vitrine présentant une multitude de dispositifs de sécurité routière. L'État a défini la doctrine, avec un plan d'envergure et un guide des pratiques édité par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), établissement public sous tutelle du ministre de la Transition écologique et solidaire, et du ministre de la Cohésion des territoires.

Des dispositifs non conformes

Cette bible, devenue un livre de chevet pour les maires, a été invalidée par plusieurs cours administratives et le Conseil d'État. En décembre 2019, [la commune de Saint-Jean-le-Vieux](#) était mise en demeure par une décision de la cour administrative d'appel de Lyon de détruire un ralentisseur jugé non conforme. Selon la Cour, les préconisations du CEREMA s'effacent devant la norme officielle NF 98-300 et son décret d'application 94-447, qui font foi. Le 30 avril 2024, la Cour administrative d'appel de Marseille a également admis que les ralentisseurs quel que soit leur type doivent être conformes au décret 94-447 du 27 mai 1994.

Une action en justice à venir

Selon Samuèle Salmon, présidente du comité d'intérêt communal de Saint-Maurice, et son trésorier, Pascal Rimani, Saint-Maurice est également dans l'illégalité : « Nous comptabilisons 44 ralentisseurs sur la commune. Ils ne sont pas conformes », indique M. Rimani. « Nous ne nous érigeons pas contre les ralentisseurs. Nous voulons la sécurité pour tous dans le respect de la légalité. Saint-Maurice, comme la plupart des communes de France, implante des dispositifs non conformes. Les derniers ont été posés en juillet dernier. Nous demandons la mise en conformité de tous les dispositifs », poursuit le trésorier.

Contacté par téléphone, Fabrice Venet, le maire de Saint-Maurice-de-Gourdans, a déclaré : « **Je ne parle pas au Progrès. Bon week-end et au revoir** » sans même savoir de quoi il était question. De son côté, le comité d'intérêt communal compte engager les recours nécessaires afin d'obtenir la mise en conformité des installations, ou leur suppression.



Thierry Modolo-Dominati, fondateur et porte-parole de l'association PUMSD

Ce n'est pas au contribuable de payer

Pour la [Ligue de défense des conducteurs](#), la quasi-totalité des 450 000 ralentisseurs en France sont illégaux : « 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, sur le trajet d'un bus ou d'un car de service public... La liste des interdits, allégrement ignorés, est presque sans fin ».

L'étude réalisée par l'association [Pour une mobilité sereine et durable](#) montre que « dans les communes où les ralentisseurs ont été enlevés, il n'y a pas plus d'accident qu'avant. En revanche, ils augmentent la consommation de carburant, la production de CO2, de particules fines et les nuisances sonores et vibrations pour les riverains. Ils génèrent aussi des conséquences négatives sur les véhicules, peuvent compliquer les manœuvres des véhicules de secours et ambulances, des engins agricoles, des attelages, des transports en commun. Pour les usagers de deux-roues et les piétons, les ralentisseurs peuvent augmenter de manière significative les risques d'accident et leur gravité », commente [Thierry Modolo-Dominati](#), porte-parole de l'association. « Les collectivités passent des commandes pour installer les dispositifs, alors que les entreprises ont l'obligation de refuser leur installation si elle n'est pas conforme. Depuis 10 ans, 11 milliards d'euros ont été dépensés en installations. Les enlever coûte aussi cher que les poser », s'inquiète-t-il, précisant que « le coût de la destruction doit peser sur les entreprises qui posent ces dispositifs en connaissance de cause ».