

**ÎLE-DE-FRANCE** | En août 2020, Jean-Jacques, 67 ans, mourait après avoir heurté un ralentisseur à Montreuil (Seine-Saint-Denis). Selon l'expert judiciaire, l'équipement était illégal. Comme le sont la plupart des équipements.

## Ces dos-d'âne « hors la loi »

Dossier réalisé par  
Florian Loisy

**SUR SON LIT**, sa valise était grande ouverte, mais déjà remplie de ses affaires parfaitement pliées. Ex-militaire, Jean-Jacques aimait s'amuser et faire rire toute une tablée, mais il était aussi maniaque et précis, et toujours tiré à quatre épingles. Sa rigueur et son sourire lui avaient valu de conquérir ses galons de premier maître d'hôtel à l'Assemblée nationale, à Paris (VII<sup>e</sup>), où il travaillait depuis près de vingt ans. Ce 2 août 2020, il est 16 heures. Il fait grand beau. Et le boute-en-train sait qu'il va rejoindre dans la soirée sa famille qui l'attend à Cannes (Alpes-Maritimes). Mais il ne bouclera jamais cette valise.

Car à quelques centaines de mètres de chez lui, à Montreuil, au 39, avenue du Président-Wilson, avant un feu rouge, Jean-Jacques percute le plan incliné d'un ralentisseur. Son scooter décolle et l'envoie percuter un poteau métallique qui sépare la route du trottoir. Son crâne est fracassé. « Il avait 67 ans mais plein de projets. Il voulait ouvrir un commerce dans le Sud. C'était notre pilier, notre rayon de soleil », soufflent ses neveux et nièce, encore très affectés cinq ans après. Célibataire, il était très proche de sa sœur Carline et des enfants de celle-ci, qui

vivaient tous à quelques pâtés de maisons de là.

« On l'attendait à Marseille (*Bouches-du-Rhône*) avant d'aller à Cannes et on n'avait pas de nouvelles. Ça ne lui ressemblait pas, car on s'appelait dix fois par jour, se rappellent-ils. Le vide est immense depuis. » Le téléphone finit par sonner. À l'autre bout du fil, l'hôpital Henri-Mondor, à Créteil (Val-de-Marne). Jean-Jacques est en urgence vitale. Samuel, son neveu, remonte immédiatement à Paris. « J'ai compris que c'était fini. On l'a maintenu le temps que tout le monde revienne », confie-t-il. « Et le lendemain, on a dû se résoudre à le débrancher, lâche Carline, dévastée. J'ai eu l'impression que c'était moi qui le tuais. Je ne m'en suis jamais remise. » Tombée gravement malade dans la foulée, elle est aujourd'hui encore en arrêt de travail.

### « Un manquement grave » de la part de la ville de Montreuil

« Les policiers nous ont dit de déposer plainte et d'aller faire des photos des lieux de l'accident », se rappelle-t-elle. Sur place, aucun marquage au sol pour annoncer ce ralentisseur de type coussin berlinois, mais en bitume se confondant avec la route. Deux éléments mentionnés dans le PV. « Tonton était hyper prudent, c'est avec lui qu'on a passé la con-



duite accompagnée, ça ne lui ressemblait pas d'avoir roulé trop vite », atteste sa nièce. « Une femme en voiture nous a dit qu'elle avait aussi été surprise par ce ralentisseur qui venait d'être installé », relate le neveu de Jean-Jacques.

La victime n'avait ni bu ni consommé de produits stupéfiants. Selon l'expert judiciaire, dont « le Parisien » s'est procuré le récent rapport, il roulait à moins de 40 km/h. La rue ne mentionnait pas si elle était limitée à 30 km/h ou non. Et en plus de l'absence de peinture au sol, il n'y avait pas non plus de panneau de signalisation pour annoncer la présence du ralentisseur. L'expert con-

clut en affirmant qu'« aucune faute de conduite ou manquement n'est à signaler » du côté de la victime. Il accable le responsable de cet ouvrage, la mairie de Montreuil : « La mise en place de cet ouvrage est non conforme aux directives » légales. Et l'absence de la moindre signalisation, selon l'expert judiciaire, « traduit un manquement grave de la part du donneur d'ordre ».

### « Outil de mort »

La famille décide de demander des comptes à la mairie. « Mais nous n'avons jamais eu de réponse à nos demandes, même près de cinq ans après les faits, lâchent-ils. Nous, on voulait juste que cela ne puisse plus se reproduire. Et on voit partout à Montreuil des ralentisseurs ou des éléments de voirie dangereux. Ça suffit. » « Le silence de la municipalité est une deuxième forme de violence pour cette famille endeuillée », lâche M<sup>e</sup> Rémy Josseaume, spécialiste du droit routier, qui a entamé une procédure auprès du tribunal administratif afin de demander réparation du préjudice. « Cet ouvrage censé apaiser la circulation devient un outil de mort, c'est insensé que des élus ne prennent pas conscience de la gravité des faits. Leur ralentisseur était hors la loi, reprend M<sup>e</sup> Josseaume. Et s'il le faut, nous donnerons à cet accident la dimension pénale qu'il mérite. »

Contactée, la mairie de Montreuil n'a pas souhaité commenter « une affaire en cours ».

Jean-Jacques, qui était premier maître d'hôtel à l'Assemblée nationale, a mortellement percuté ce coussin berlinois, qui se confondait avec le bitume et n'était pas signalé.

### Comment faire valoir vos droits

Chaque année, des centaines d'accidents surviennent à cause d'un défaut de voirie. Des piétons, cyclistes, usagers de trottinette, de scooter, automobilistes ou conducteurs de camion se font mal à cause d'un nid-de-poule ou heurtent parfois du mobilier urbain mal signalé, non conforme ou mal entretenu... La plupart des cas se traitent à l'amiable. Mais pour les ralentisseurs, non. Pourtant, les mensurations des dos-d'âne ne sont souvent pas conformes, ou leur implantation s'est faite sur une route qui ne pouvait pas en accueillir. Donc, en l'absence de réponse de la mairie ou en cas de refus, il faut saisir le tribunal administratif dans les deux mois, en demandant notamment une expertise judiciaire en cas de blessures corporelles. Une expertise technique peut aussi être réclamée si l'on veut demander la destruction d'un élément hors la loi, comme cela peut être le cas avec les ralentisseurs, et ce sans même avoir eu un accident, juste à la suite de nuisances : des fissures sur un bâtiment, une pollution sonore...





Selon un décret de 1994, les ralentisseurs sont interdits sur des axes empruntés par des transports en commun ou quand le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour. Soit dans la plupart des rues de Paris.

ralentisseurs illégaux : « Ce mobilier urbain est souvent installé par clientélisme, pour gagner des voix, estime Thierry Modolo-Dominati, porte-parole de l'association Pour une mobilité sereine et durable. Mettre des feux ou des radars, ce serait moins populaire et pourtant moins coûteux, plus efficace et moins dangereux. Et ce serait légal. »

Tout partirait d'une volonté d'« échapper » au décret de 1994 qui codifiait les dos-d'âne et passages piétons surélevés « trapézoïdaux ». En revanche, les plateaux surélevés et les coussins berlinois sont restés entourés d'un flou pendant trente ans. Et les collectivités ont préféré jouer sur les mots avec ces nouveaux ralentisseurs et se référer aux recommandations, bien plus souples, du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Un établissement public qui n'émet pas de texte de loi mais exerce son influence sous tutelle du ministère. « Des tribunaux sont allés dans notre sens », précise-t-on au Cerema.

#### « Ils ne sont dangereux que pour ceux qui roulent trop vite »

« Un décret a une force normative que n'a pas le Cerema. Personne n'est contre les ralentisseurs. Seulement, il n'est pas acceptable de faire n'importe quoi. Cela peut s'avérer dangereux, et même mortel », soupire M<sup>e</sup> Rémy Josseume, qui défend les proches de Jean-Jacques, décédé à Montreuil (lire ci-contre). « Il est aberrant que des municipalités se réfèrent au Cerema, qui n'est en rien un texte de loi. Elles ont juste voulu installer des ralentisseurs partout, sans s'embêter, et ont sciemment ignoré le décret de 1994, trop contraignant », soupire un magistrat du tribunal administratif de Paris.

Malgré la condamnation de plusieurs collectivités en 2024, c'est encore ce guide « non réglementaire » qui fait foi aux yeux de la Ville de Paris. « À défaut de réglementation des caractéristiques sur les plateaux surélevés et les coussins berlinois, nous nous appuyons sur les recommandations du Cerema », insiste-t-elle.

À l'inverse, des communes font marche arrière par précaution. À Vaugrigneuse (Essonne), les élus ont déjà promis de supprimer prochainement un dos-d'âne illégal. Situé rue de la Mare-aux-Chats, ce ralentisseur engendre des vibrations dans les maisons avoisinantes au passage d'un bus. « Cela fissure nos façades », rapporte David Besanger, un riverain réveillé chaque matin à cause des nuisances sonores.

« Mais les ralentisseurs sont efficaces contre la vitesse et ne sont dangereux que pour ceux qui roulent trop vite, avance Aurélien Véron, porte-parole dans la capitale du groupe d'opposition Changer Paris. Après, il faut qu'ils s'inscrivent dans un cadre légal et nous allons y regarder de plus près. »

légale ou réglementaire ». En revanche, le décret qui régit l'intégralité des ralentisseurs indique qu'il est interdit d'en implanter sur des axes empruntés par des transports en commun, proches des hôpitaux ou sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour. Bref, il est théoriquement presque impossible d'en poser à Paris et dans maintes communes franciliennes.

#### Florence, 48 ans, handicapée à vie depuis sa chute à vélo

De leur côté, les usagers de deux-roues déplorent de devoir composer avec un mobilier urbain illégal ou mal entretenu. Comme Florence, 48 ans. Ex-grande sportive, elle est handicapée à vie et doit marcher avec une canne à cause de sa chute dans la rue des Couronnes (XX<sup>e</sup>), à Paris, voici trois ans, sur un dos-d'âne dont la hauteur est presque deux fois supérieure à la norme. Elle a engagé une procédure judiciaire à l'encontre de la Ville de Paris. Et ils sont de plus en plus nombreux à faire ainsi valoir leurs droits. Mais les règlements à l'amiable sont rarissimes dans la capitale. « Les ralentisseurs constituent un outil essentiel pour le respect de la limitation à 30 km/h, indique la Ville. Ils assurent une sécurisation accrue des mobilités douces, près des établissements scolaires, ou à la demande des élus d'arrondissement. »

C'est justement ce que reprochent les usagers en lutte contre ces

## AMÉNAGEMENT | Et pourtant, les villes s'entêtent...

**LES DÉCISIONS DE JUSTICE** commencent à tomber. Les procédures s'accumulent. Voici quelques semaines, le Conseil d'État a clarifié le paysage réglementaire. En ne prenant pas position contre une décision prononcée par la cour administrative d'appel de Marseille (Bouches-du-Rhône), il entérine de facto que les normes des ralentisseurs doivent se référer au décret de 1994. Et c'est pourtant rarement le cas. Plus de la moitié des 450 000 dos-d'âne de France seraient ainsi hors la loi.

Les villes contrevenantes sont tour à tour condamnées. Certaines suppriment leurs ralentisseurs ou tentent de les mettre en conformité. D'autres s'entêtent en espérant une évolution légale. À Paris, la Ville assure que ses ralentisseurs en forme de plateaux surélevés ou de coussins berlinois – ces plaques collées au sol – sont « dans la norme », parce qu'ils suivent, selon elle, un guide qui n'a pourtant... « aucune valeur



**Ce mobilier urbain est souvent installé par clientélisme, pour gagner des voix**

Thierry Modolo-Dominati, porte-parole de l'association Pour une mobilité sereine et durable

### La réglementation concernant les ralentisseurs

Tous les ralentisseurs sont désormais réglementés par le décret de 1994

- Règles communes à tous les ralentisseurs

#### Ralentisseur de type dos-d'âne

Il ne doit pas supporter de passage piéton



- Un ralentisseur ne peut être implanté que sur une voie routière ponctuellement limitée à 30 km/h ou en zone 30

Trois triangles blancs sur la partie montante

#### Ralentisseur de type trapézoïdal

Il est toujours accompagné d'un passage piéton

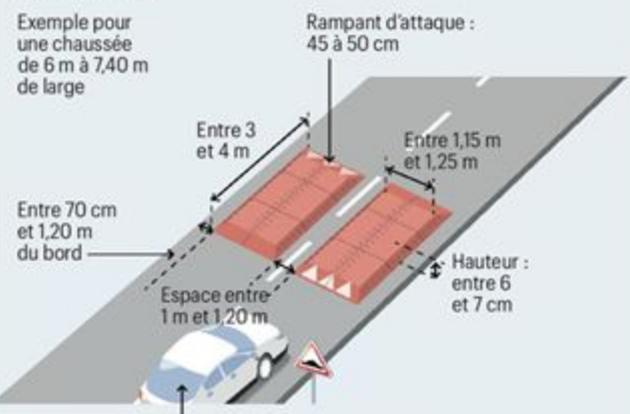


- Un ralentisseur est limité aux agglomérations, aux aires de service ou de repos sur route ou autoroute

Bandes du passage piéton débordant sur le montant

#### Coussin berlinois

Exemple pour une chaussée de 6 m à 7,40 m de large



- Un ralentisseur est interdit sur les voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour en moyenne et sur celles dont le trafic poids lourds dépasse 300 véhicules par jour

Sources : Certu, Afnor. • Le Parisien-Infographie.