

Les news de la semaine



Bon nombre des 450 000 ralentisseurs qui émaillent le territoire ne respecteraient ni les règles d'implantation ni les dimensions requises.

La décision qui change tout ?

Le tribunal administratif de Toulon vient de condamner le département du Var à détruire deux ralentisseurs "non conformes". Ce jugement pourrait-il sonner le glas de la plupart des 450 000 installations en France ?

Dos-d'âne haut perchés, coussins berlinois dangereux, installations bruyantes... maintes fois *Auto Plus* a dénoncé le fléau des ralentisseurs non conformes. Déjà en 2013, nous avions, règle de maçon en main, passé au crible 300 ouvrages dans

23 communes et relevé alors que près de quatre sur dix n'étaient pas réglementaires. Hélas, depuis, ils n'ont cessé de proliférer sur nos routes. A tel point que des associations mènent, depuis plusieurs années, une guerre sur le terrain juridique pour les éradiquer, voire faire

indemniser les usagers qui en sont victimes. Pour ce faire, elles s'appuient sur le décret 94-447 du 27 mai 1994 et sur la norme Afnor NF P 98-300 qui régissent ces dispositifs. Forte du constat que la plupart d'entre eux s'affranchissent des règles, l'association PUMSD (Pour une mobilité sereine et durable*), qui gère quelque 300 dossiers dans toute la France, aidée d'avocats spécialistes de la route et soutenue par la Ligue de défense des conducteurs, souhaite faire appliquer à la lettre la réglemen-

tation en cumulant les procès à l'encontre des localités responsables de leurs installations.

Première victoire sémantique

Bonne nouvelle pour l'association (et pour les usagers de la route), le 30 avril dernier, un arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille a établi que les ralentisseurs doivent être conformes en tout point au décret, et ce quelle que soit la dénomination qui leur est donnée. En effet, les localités, qui s'appuient notamment sur

le *Guide des coussins et plateaux* du Cerema**, ont l'habitude de prendre des libertés avec le respect du décret en jouant sur le nom de l'ouvrage (coussin lyonnais ou berlinois, plateau ralentisseur, traversant...). Désormais tout ralentisseur – quelle que soit son appellation – doit ainsi être installé uniquement sur un axe à 30 km/h et être dûment signalé; est interdit sur les routes où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules en moyenne par jour ou sur laquelle circule une ligne régulière de transport en commun; doit être placé à plus de 40 m d'un virage, à plus de 25 m d'un pont, etc. Un ensemble de règles qui fait dire à Thierry Modolo, président de l'association PUMSD, qu'en réalité la quasi-totalité des 450 000 installations implantées sur le territoire sont illégales. Et déjà, pour deux d'entre elles, cela vient d'être confirmé.

Une bataille gagnée, mais pas la guerre

En effet, sur la base de la jurisprudence de l'arrêté du 30 avril, le tribunal administratif de Toulon a, le 10 juillet, condamné le conseil départemental du Var à détruire deux ouvrages de la commune de Vinon-sur-Verdon. Des habitants subissant les nuisances sonores générées par ces ralentisseurs ont ainsi fait valoir qu'ils étaient placés sur une voie où circulent plus de 3 000 véhicules par jour. Une condamnation qui pourrait inci-

ter les élus locaux à revoir leurs installations? C'est en tout cas ce qu'espère Thierry Modolo, dont l'association multiplie les actions en justice. Il entend d'ailleurs, sur la base de cette décision, relancer une procédure pour 850 ralentisseurs de la métropole de Toulon qui ne respectent pas l'agencement requis. Cependant, si l'arrêté du 30 avril change la donne sur les conditions d'implantation, il ne réaffirme pas les dimensions auxquelles ces dispositifs doivent se conformer.

Le Conseil d'Etat saisi

"La norme de construction NF P 98-300, relative aux caractéristiques géométriques des ralentisseurs, n'est pas directement consultable dans le texte du décret et n'a pas été ratifiée par le ministre de l'époque", explique Thierry Modolo. Pour mémoire, cette norme exige notamment qu'ils ne dépassent pas une hauteur de 10 centimètres. Or, beaucoup d'entre eux excèdent ces dimensions. Selon nos relevés, certains avoisinent même les 25 centimètres. C'est pourquoi PUMSD et la Ligue de défense des conducteurs ont déposé, le 1^{er} juillet dernier, un recours devant le Conseil d'Etat afin "d'exiger que la norme soit systématiquement respectée et que les ralentisseurs soient mis en conformité". Si l'institution leur donne raison, le nombre de "gendarmes couchés" pourrait être considérablement réduit.

Saida Djerrada

** Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

* Pumsd.fr