



LIGUE DE
DÉFENSE DES
CONDUCTEURS

STOP à la répression absurde, OUI à une conduite responsable

SEPTEMBRE 2014

ENQUÊTE :
LES RUES DEGAGÉES :
MOINS DE
SIGNALISATION
EN VILLE,
PLUS DE SÉCURITÉ

LE CONSTAT

- Plus de 30 000 ronds-points en France.
- Une inflation galopante de dos d'âne, de radars pédagogiques, feux tricolores et panneaux stop "casse-vitesse".

LES PROBLÈMES

- Des obstacles et une gêne à la conduite, notamment pour les personnes handicapées et véhicules de transport de malades.
- Un facteur d'inattention pour le conducteur et d'accidents, parfois mortels.
- Un facteur d'accroissement de la pollution et d'enlaidissement du patrimoine des villes et villages.
- Un véritable business pour des sociétés qui profitent du manque de formation des élus locaux face aux problématiques de sécurité routière, pour s'enrichir sur le dos du contribuable.

LA SOLUTION

- Le concept des "Naked Streets" ou "rues dégagées", qui se développe depuis quinze ans en Europe.
- Le principe : réduire au maximum la signalisation routière et les entraves à la circulation. Il s'agit de remettre l'utilisateur, et non plus la règle, au cœur du système.
- Les résultats : diminution drastique du nombre d'accidents, circulation apaisée, réduction des embouteillages, du bruit et de la pollution.

INTRODUCTION

Nous sommes le jeudi 14 novembre 2013. Il est presque sept heures dans la petite rue du Ballet, à Nantes, quand un camion de ramassage des ordures s'y engage. Au passage d'un dos d'âne, les deux éboueurs situés à l'arrière sont violemment projetés sur la chaussée. L'un d'entre eux, grièvement touché à la tête, décèdera des suites de ses blessures cinq jours plus tard. Parmi les facteurs explicatifs du décès de Gilles, 56 ans : la hauteur du dos d'âne, visiblement trop élevée.

Coussins berlinois, ralentisseurs, chicanes, passages piétons surélevés : qui n'a jamais râlé contre leur multiplication à outrance dans les communes de France ? Plus globalement, l'inflation de la signalisation routière et des équipements de voirie (panneaux, feux tricolores, ronds-points...) est devenue un véritable obstacle à la conduite en France. Dans certaines communes, pourtant de taille modeste, plus de cinquante dos d'ânes ou encore une vingtaine de stops non-justifiés ont été recensés ! Ailleurs, on réinstalle des feux tricolores dans des ronds-points...qui avaient eux-mêmes été installés pour permettre de supprimer des feux !

Véritable gouffre financier pour nos collectivités locales et vrai business pour les entreprises du secteur, aucune étude n'a jamais prouvé leur efficacité réelle en matière de sécurité routière. Enlaidissant considérablement nos communes et notre patrimoine, ils sont aussi mauvais pour la planète en obligeant à une conduite plus polluante. Pire encore : non-conformes, incohérents et trop nombreux, ils détournent l'attention des conducteurs et deviennent alors de véritables dangers publics, financés et entretenus par nos impôts et par l'argent de la répression routière !

Alors que depuis plusieurs années, la multiplication de témoignages de citoyens lassés de ces non-sens, illustre la montée d'un ras-le-bol généralisé, le concept de "Naked Streets" (les "routes nues" en français, que nous avons rebaptisées "rues dégagées" dans ce dossier) se développe en Europe. Le principe ? Réduire au maximum la signalisation routière et les entraves à la circulation, en misant sur le bon sens et la responsabilisation des conducteurs. Résultat : des accidents en baisse et une circulation plus fluide.

Convaincue qu'un tel concept mérite d'être développé en France, la Ligue de défense des conducteurs lance une grande campagne de mobilisation auprès des citoyens et des élus.



SOMMAIRE

UNE FORTE MULTIPLICATION

1. Des équipements trop nombreux
2. Une gêne pour la conduite, et parfois un danger !
3. Un non-sens écologique et patrimonial
4. Un véritable business

VERS UNE SIMPLIFICATION ?

1. Le principe des Naked streets : les "rues dégagées"
2. Des expérimentations positives
3. Pourquoi ça fonctionne
4. À quand des « rues dégagées » en France ? J'agis !

UNE FORTE MULTIPLICATION

1. DES ÉQUIPEMENTS TROP NOMBREUX

Giratoires, ralentisseurs et chicanes



© Creative commons Marine Marycsy

Quelle utilité pour ce rond-point, photographié à Roissy ?

30 000 ronds-points en France

Le saviez-vous ? La France détient un record du monde pour le moins insolite : celui du nombre de ronds-points ! Symbole de la folie inflationniste de nos élus, les giratoires sont environ 30 000 en France (soit environ six fois plus qu'en Allemagne !) et il s'en construit pas moins de 500 chaque année. Des équipements loin d'être toujours justifiés, et qui répondent souvent à un "effet de mode" : chaque commune veut le sien, afin de mettre en valeur l'artisanat, l'industrie ou une personnalité locale grâce à de coûteux ornements centraux.

Mais l'inflation d'infrastructures ne s'arrête pas là : les ralentisseurs, qui ont commencé à se généraliser dans les années 1990, ont désormais envahi le bitume de nos communes. Coussins berlinois, dos d'âne, plateaux surélevés, mais aussi chicanes et écluses rétrécissant l'espace sur la route : pour les maires, ils constituent souvent un bon moyen de satisfaire une poignée d'électeurs, sans que leur installation soit justifiée en termes de sécurité routière. Déjà en 1992, le Club régional Méditerranée d'échanges d'expériences sur les routes départementales, dans une enquête nationale sur les ralentisseurs, relevait que sur seulement 59 départements répondants, et pour la seule année de l'enquête, 590 autorisations de construction de ralentisseurs avaient été demandées ainsi que 530 passages piétons surélevés. L'étude préconisait (déjà !) de « *ne pas banaliser* » les dos d'âne en raison du bruit engendré pour les riverains, des accidents corporels constatés, de la gêne engendrée pour le déneigement... Toujours selon cette enquête, l'installation des ralentisseurs était notamment

motivée, pour les maires, par le fait de pouvoir désengager leur responsabilité en cas d'accident. Pour eux, c'est aussi un bon moyen de répondre « *au plus tôt et à faible coût à la pression de la population locale* ». L'enquête conclut finalement qu'aucune étude sur l'utilité de tels équipements ou sur des solutions alternatives n'est généralement réalisée avant leur installation.

© Creative commons Laviepeyrinoise26



Pose d'un coussin berlinois.

50 dos d'âne pour 2 900 habitants

Résultat, 20 ans après : une inflation galopante de ralentisseurs, constatée chaque jour par les citoyens excédés. Le village de Moussy-le-Neuf, en Seine-et-Marne, a ainsi acquis une certaine réputation en la matière, puisqu'il compte pas moins de 50 dos d'âne pour 2 900 habitants ! Concernant ceux installés sur les routes départementales, le Conseil général de Seine-et-Marne a d'ailleurs rappelé à l'ordre le maire de la commune à de multiples reprises... sans succès. Quant aux voies communales, la situation paraît carrément insoluble, puisqu'en la matière, le maire est bel et bien roi en sa commune !

Le village de Villiers-sur-Orge, plus petite commune de l'Essonne, réussit de son côté l'exploit d'être doté de 24 ralentisseurs pour une superficie d'1,78 km² seulement !

Daniel Clerc, un blogueur passionné de cyclo-tourisme dont le site Internet a déjà reçu près de 717 000 visites depuis 2005, est ainsi parti en guerre contre la surabondance des ralentisseurs dans l'Essonne : muni d'un GPS, il a parcouru les routes du département pour compter les ralentisseurs croisés sur son chemin. Sur un premier parcours de 48 km, il en a ainsi recensé 90. Sur une autre boucle de 43 km, il en a listé 91 !



© Réalisation Daniel Clerc - <http://daniel.clerc2.free.fr>

« Les villes deviennent des forteresses »

Daniel Clerc a d'ailleurs déjà écrit à plusieurs reprises aux services techniques du département ainsi qu'aux maires concernés. Il n'est pas le seul à agir contre les ralentisseurs : à Lomme, près de Lille (Nord) les habitants ont lancé une pétition contre les dos d'ânes, trop bruyants et trop nombreux. Idem au Tallud, près de Parthenay dans les Deux-Sèvres, où une habitante a réussi à mobiliser la population du village contre les cinq ralentisseurs installés sur un même axe.

Certains élus locaux sont conscients du problème : « *Il faut faire attention à ne pas réduire le flux des voitures et réfléchir à la nécessité de mettre un ralentisseur* », souligne par exemple Jean-Marie Tétârd, vice-président du Conseil général des Yvelines en charge des routes, cité dans un article du *Courrier des Yvelines* daté du 25 octobre 2013, intitulé « *Trop de ralentisseurs dans les Yvelines ?* ». « *On maîtrise tout ça pour les nationales* », y poursuit l'élue. « *Mais certaines villes créent des forteresses qui n'ont pas lieu d'être.* »

Panneaux, feux et radars pédagogiques : inflation galopante

Le constat d'inflation galopante est le même pour la signalisation dite "verticale" : panneaux de limitations de vitesse, panneaux stop, radars pédagogiques et feux tricolores... tous se sont multipliés à l'excès, rendant la signalisation routière peu cohérente, voire parfois incompréhensible pour le conducteur !

Près de 2 000 radars pédagogiques



© Creative commons Frédéric Bisson

Radar pédagogique à Duclair (76).

C'est le nouveau "gadget" à la mode pour les élus locaux : entre celui qui vous indique la vitesse à laquelle vous roulez, celui qui sourit lorsque l'on respecte la limitation de vitesse ou, pire encore, celui qui indique le numéro de votre plaque numérotique en vous demandant de ralentir, on comptait ainsi en France 1 900 radars pédagogiques au 1^{er} mai 2013.

Autre effet de mode : celui des feux tricolores. Utile lorsqu'il sert à régler la circulation d'un carrefour, il le devient beaucoup moins lorsque son seul but est de casser arbitrairement la vitesse sur une ligne droite... Un nouveau type de feu tricolore fait ainsi son apparition dans nos communes, comme par exemple à Préseau, près de

Valenciennes (Nord) en septembre 2013, ou à Vitrolles (Bouches-du-Rhône) en janvier 2014. Muni d'un détecteur de vitesse, celui-ci passe au rouge lorsque le conducteur ne respecte pas strictement la limitation de vitesse, obligeant celui-ci à s'arrêter. Quelques secondes plus tard, le feu repasse au vert.

Feux « casse-vitesse » et giratoires à feux

Plus aberrant encore : les ronds-points équipés de feux tricolores. Mis en place dans le but de réguler une intersection, bon nombre de giratoires se retrouvent désormais, comme par exemple à Orléans, Nîmes ou Strasbourg, équipés de feux... cherchez l'erreur !

Les panneaux ne font pas exception à la sur-inflation de signalisation sur les routes françaises. A Rouen, des élus de l'opposition municipale ont par exemple relevé jusqu'à huit ou neuf panneaux différents installés au même endroit, « *alors que la réglementation en la matière, c'est six panneaux maximum* » rappellent-ils, citant ainsi la mise en place de panneaux "Trous en formation", une dépense supplémentaire qui aurait sans doute été mieux employée... à reboucher les trous !

134 panneaux sur trois kilomètres



Déjà en 1995, une expérience de "toiletage" (tri) de panneaux avait été menée par le Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu) sur une avenue à Élancourt (78) et sur deux routes départementales à Ivry-sur-Seine (94). Pas moins de 108 panneaux de signalisation avaient été repérés sur la première sur une distance de 2,6 km, et 134 sur les secondes, pour 2,9 km. Après analyse de leur utilité réelle, 30 % d'entre eux avaient été retirés à Elancourt, et 41 % à Ivry !

Quant aux panneaux stop, ils ont eux aussi fleuri dans les communes de France ces dernières années, et le plus souvent à des emplacements où leur présence ne se justifiait pas. Au Mesnil Saint-Denis (78), Quentin About, candidat aux élections municipales de 2014, en a fait son cheval de bataille : « *25 panneaux stop sont implantés dans notre commune, sans motivation* » écrit son équipe de campagne. Selon lui, ces panneaux servent tout

Expérience de "toiletage",
(tri) de panneaux à Ivry-sur-Seine, 1995.

simplement de ralentisseurs, ce qui en devient dangereux, puisque le conducteur, à force de croiser des panneaux non-justifiés, risque de perdre l'habitude de marquer l'arrêt et de ne plus faire la différence « *entre le stop ralentisseur et le stop routier.* »

2. UNE GÊNE POUR LA CONDUITE, ET PARFOIS UN DANGER !

Des obstacles à la conduite...

De plus en plus nombreux, les équipements de voirie suscitent un inconfort de conduite devenu insupportable pour beaucoup de conducteurs. « *Les ralentisseurs me font souffrir du dos* » ; « *J'avais de plus en plus de dos d'âne sur la route de mon travail, j'ai fini par changer d'itinéraire* »... Les témoignages de ce type, illustration d'un ras-le-bol généralisé contre l'inflation d'équipements de ce type sur la route, sont d'ailleurs légion sur Internet. « *Les municipalités font installer ces dispositifs avec frénésie: les rues de nos villes sont transformées en "montagnes russes" secouant conducteur et passagers sans ménagement* », écrit ainsi un internaute. « *Les conducteurs freinent brutalement à l'approche du ralentisseur et ré-accélèrent aussitôt, générant bruit et pollution. Où est la sécurité dans tout cela ? La gêne est évidente: usure des véhicules, secousses désagréables, perte de temps (allez donc au boulot avec dix ralentisseurs à franchir quatre fois par jour !)...* »

Les personnes handicapées et malades pénalisées

Alain Amalberti, membre de la Ligue de Défense des Conducteurs, témoigne également de son calvaire au quotidien : « *Je suis handicapé et souffre énormément de ces ralentisseurs qui m'occasionnent de fortes vibrations au niveau de la colonne vertébrale, même en passant très doucement. Ce sont des vrais tremplins qui sont installés, c'est scandaleux. Je ne peux pratiquement plus circuler* ».

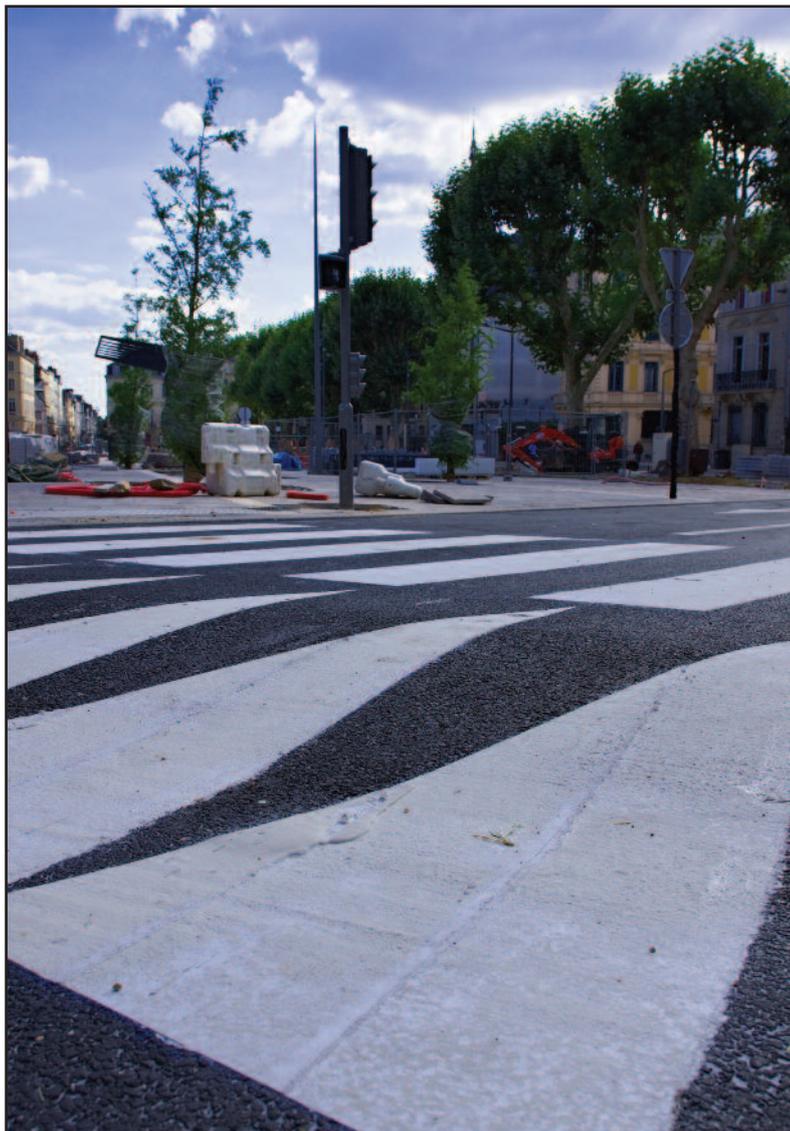
Les professionnels de santé dénoncent d'ailleurs eux aussi la multiplication abusive des ralentisseurs. C'est le cas notamment de l'association des ambulanciers de Dordogne, qui est intervenue en octobre 2013 dans l'émission *Les auditeurs ont la parole*, sur RTL pour « *expliquer aux journalistes le facteur aggravant sur certains patients et l'usure de notre propre dos* » explique l'association sur son site, insistant sur le caractère « *handicapant au quotidien* » des ralentisseurs, à la fois pour les patients et les ambulanciers.



Des ralentisseurs non-conformes

En octobre dernier, une enquête du magazine AutoPlus révélait qu'un tiers des ralentisseurs installés en France sont non-conformes. Après vérification de 300 dos-d'âne, le magazine a pu constater que 18 % d'entre eux étaient trop hauts ou trop raides, 22 % étaient mal positionnés et que 34 % étaient mal ou pas signalés. Le journaliste responsable de l'enquête a par exemple constaté à Charolles (71) la présence d'un ralentisseur non-signalé, et ce sur une voie limitée à 70 km/h ! De quoi constituer un vrai danger, surtout de nuit.

Certaines communes sont même fières de leurs équipements non-conformes, voire contre-productifs : « *c'est un choix délibéré et concerté [...]. Le but était de vraiment casser la vitesse suite à de nombreuses plaintes de riverains* », explique ainsi le responsable des voiries de la ville d'Angoulême (16) à *La Charente Libre*, dans un article intitulé « *Angoulême assume ses ralentisseurs hors normes* ». La municipalité de Roquemaure (30) présente quant à elle fièrement sur son site Internet « *un petit aperçu des nouveaux ralentisseurs en centre ville* », neuf au total... dont un plateau ralentisseur placé à la sortie de la caserne de pompiers ! Idéal pour ralentir la progression des secours !



© Frédéric Bisson - Flickr Creative Commons

Ralentisseur à Rouen.

...Voire un vrai danger !

Censés améliorer la sécurité sur les routes, les équipements de signalisation routière se transforment d'ailleurs parfois en véritables dangers publics.

D'une part, cette inflation d'équipements de voirie, en encombrant – la majeure partie du temps inutilement – la voirie détourne l'attention du conducteur. La multiplication des feux tricolores ou encore des panneaux "stop" inutiles, et utilisés à tort comme des ralentisseurs, engendre, chez les conducteurs, une altération progressive mais inéluctable de leur vigilance et de leurs réflexes de sécurité. Habités à "glisser" un stop, ceux-ci risquent par exemple de ne plus faire la différence avec un véritable "stop" marquant une intersection. De quoi augmenter sérieusement le risque d'accidents graves.

13 accidents en 15 jours

Autre conséquence directe de ces équipements trop nombreux et non-conformes : de nombreux accidents leur sont imputables chaque année. Exemple à La Bussière (45) : dans ce petit village, les riverains ont compté en août 2013 jusqu'à treize accidents en quinze jours dus aux chicanes installées sur l'une des voies de la communes. Selon un article de *La République du Centre* relatant un énième accident, « les riverains ne comprennent pas l'utilité du système de ralentissement qui a été installé dans leur rue ». Selon eux, « il y a beaucoup plus d'accidents qu'avant, et la circulation n'a pas spécialement été ralentie. Et ils en ont ras-le-bol de ramasser des conducteurs choqués par les accidents ».

Sur son blog, un habitant de Romainville relate quant à lui l'accident d'un automobiliste : « qui a percuté la chicane qui est au niveau du 9 rue Irène Joliot Curie. Sous la violence du choc, le poteau qui est à l'extrémité de la chicane a été arraché, et le bout de celle-ci détruite. Il n'y a pas eu de blessé, juste un automobiliste choqué de ce qu'il lui est arrivé, il n'a pas pu éviter la chicane », témoigne-t-il, avant d'estimer que « ce n'est vraiment pas une bonne idée d'avoir mis autant de chicanes dans cette rue ! Cela n'a rien changé, il y a tout autant de poids lourds qui passent (...) Même des habitants du quartier se sont fait surprendre, la nuit, par la chicane ».



Capture d'écran : lesgrands-champs.over-blog.com

Une chicane après un accident à Romainville.

L'attention du conducteur détournée

Certains conducteurs réagissent : ainsi à Trentels (47), la fédération et le syndicat professionnel des routiers se sont mobilisés en mai 2012 contre des chicanes trop dangereuses en entrée d'agglomération. A Triel-sur-Seine (78), le maire a décidé en février 2012 de supprimer la chicane installée à l'entrée de la ville. « *Cette chicane est pour beaucoup d'habitants un facteur d'insécurité et les nombreux accidents qui s'y sont produits le démontrent* » a déclaré le maire Joël Mancel (UMP) au journal *Le Parisien*. « *Il faut réfléchir à d'autres aménagements que ce type d'obstacle urbain* ».

Un membre de la Ligue de Défense des conducteurs demeurant à Cesson-Sévigné (35) dénonce quant à lui l'installation de passages piétons surélevés dans sa commune, dont la raideur oblige les conducteurs à être particulièrement vigilants à leur véhicule... au risque de négliger le reste. « *Avant la construction de ce passage surélevé, quand je m'approchais du passage piéton, mon attention était fixée sur les personnes qui pourraient entrer sur ce passage piéton, j'avais donc le temps de réagir* », témoigne-t-il. « *Depuis la construction de ce passage surélevé, mon attention est fixée sur la pente raide à monter. J'ai l'impression que ces passages sont plus dangereux qu'avant* », conclut-il.

Des accidents parfois mortels

Mais parfois, c'est le pire qui se produit, comme à Nantes, avec l'accident ayant entraîné le décès d'un agent éboueur en novembre dernier (lire introduction), ou encore à Hussignies en Belgique, où une jeune fille a trouvé la mort en mai dernier, passagère d'une voiture dont le conducteur n'avait pas vu la chicane. « *D'après le parquet de Mons, les accidents sont légion sur cette artère depuis l'installation des chicanes* », relate le journal *La Dernière heure* selon lequel « *il s'agit du deuxième accident mortel en trois ans sur cette ligne droite de 300 mètres* »...

3. UN NON-SENS ÉCOLOGIQUE ET PATRIMONIAL

Un facteur de sur-pollution urbaine

A force de multiplier les dos d'âne, radars pédagogiques, panneaux et ralentisseurs en tout genre, le conducteur ne cesse de ralentir et changer de vitesse.

Or, l'idée couramment répandue selon laquelle diminuer la vitesse permet de réduire les émissions de gaz et composés polluants est totalement erronée : c'est en fait tout l'inverse !

Jusqu'à 24 % d'émissions de polluants en plus

En 2006, Lig'air, le réseau de surveillance de la qualité de l'air de la région Centre, a mené une étude intitulée « Concentrations et émissions en zone 30 », portant sur les zones 30 de l'agglomération orléanaise. Or, selon ses auteurs, « cette étude montre clairement que les zones 30 ne conduisent pas à une réduction des émissions du trafic

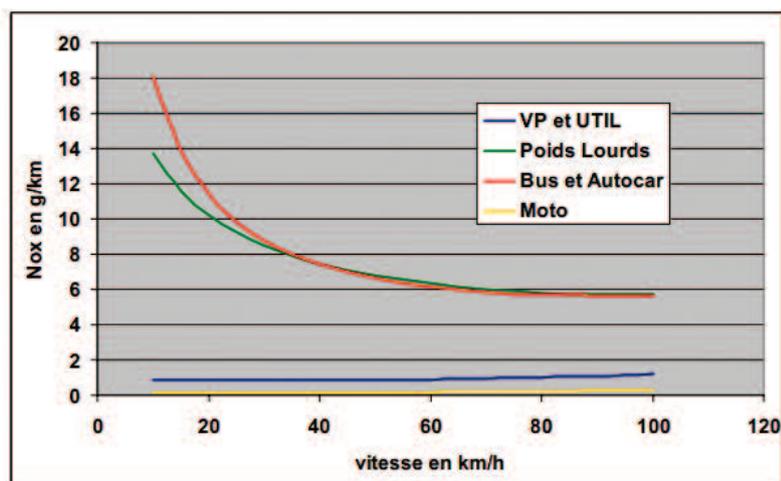


Figure 2 : variation des émissions de NOx en fonction de la vitesse de circulation et par type de véhicule dans les centres urbains

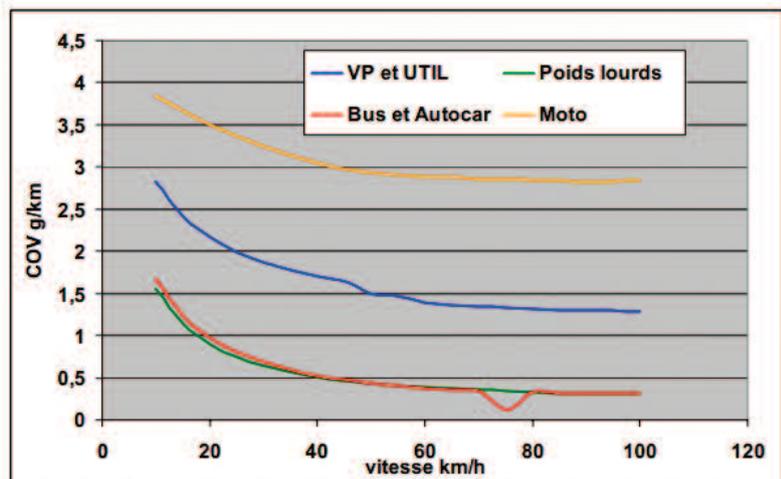


Figure 3 : variation des émissions des COV en fonction de la vitesse de circulation et par type de véhicule dans les centres urbains

(Figures extraites de l'étude Lig'air Concentrations et émissions en zones 30, 2006)

automobile. Au contraire, leur multiplicité peut conduire à une augmentation des émissions, en particulier celles de NOx [oxydes d'azote] et de COV [composés organiques volatils] ». Passer d'une vitesse de 50 à 30 km/h fait ainsi augmenter l'émission d'oxydes d'azote de 7 % celle des composés organiques volatils de 24 % !

Parmi les responsables de cette sur-pollution, les arrêts et ralentissements fréquents notamment provoqués par les ralentisseurs, feux et autres panneaux stop. Les auteurs de l'étude mettent ainsi en évidence, pour une rue où la pollution est plus élevée qu'ailleurs, « la présence de nombreux ralentisseurs "dos-d'âne" qui obligent les automobilistes à réduire leurs vitesses ».

Des résultats qui rejoignent ceux d'une étude de l'ASPA (Association pour la Surveillance et l'étude de la Pollution Atmosphérique en Alsace), ou encore d'une autre enquête menée par l'Association pour la prévention de la pollution atmosphérique Nord-Pas de Calais, selon laquelle les redémarrages rapides aux stops et aux feux de signalisation routière tripleraient les émissions de CO2 aux carrefours urbains lorsque la circulation est peu fluide.

Une conduite moins fluide

L'explication est simple : à chaque passage de dos-d'âne, le conducteur doit ralentir démesurément, puis relancer son véhicule, et ce parfois jusqu'à une dizaine de fois dans la même rue.

C'est pire encore avec les panneaux stop, qui contraignent à un arrêt total de quelques secondes avant le redémarrage du véhicule, le scénario le plus mauvais en matière d'émissions polluantes.

Sans parler des feux de signalisation qui font s'arrêter inutilement une file de voitures lorsque les autres rues sont désertes ou qui sont installés dans une ligne droite en guise de ralentisseurs, souvent mal synchronisés. « À ce jeu, on prépare pour les populations censées être protégées, comme les enfants et les personnes âgées par exemple, un bon petit cocktail de polluants et particules composé à la fois des poussières des garnitures de freins et des résidus de la combustion des carburants » écrit le journaliste Philippe Schwoerer, dans un article intitulé « Mobilité durable : une signalisation et des amé-



© Alain Rouiller - Flickr Creative Commons

nagements routiers à revoir », publié sur le site *vehicules.com*. Selon lui, ces équipements de voirie devraient, avant d'être installés, être validés par un organisme compétent en matière d'efficacité énergétique. Objectif : arrêter de limiter bêtement la vitesse, et permettre une meilleure fluidité du trafic, avec moins de bruit, moins de pollution, et moins de stress pour le conducteur.

Des équipements qui défigurent le paysage urbain

Cette inflation d'équipements routiers, qu'il s'agisse d'une signalisation verticale comme les ronds-points, dos d'âne et chicanes, ou d'une signalisation verticale (panneaux, feux, radars pédagogiques) induit un autre effet, difficilement mesurable et plus pervers : celui de l'enlaidissement du paysage urbain.

La Sécurité routière, l'anarchie

Alors que l'urbanisme français se barricade derrière des ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) et classements Unesco très contraignants afin de préserver le patrimoine hexagonal, et alors que le patrimoine rural est lui aussi sur la voie d'une reconnaissance et d'une préservation grandissante, la signalétique routière semble se placer au-dessus des réglementations. En la matière, c'est l'anarchie qui règne.

Résultat : des villes et villages au patrimoine défiguré. Et au-delà de la simple préoccupation esthétique et patrimoniale, il ne faut pas oublier que la France restait en 2013 le pays le plus touristique au monde, avec près de 85 millions de visiteurs. Ces derniers, qui dépensent chaque année 45 milliards d'euros dans le pays, représentent une manne financière fondamentale pour l'économie française, d'où l'utilité de préserver un patrimoine unique au monde, qui constitue une richesse irremplaçable pour la France.



Entrée de Rocamadour, site classé au patrimoine mondial de l'Unesco.

4. UN VÉRITABLE BUSINESS

Des équipements très coûteux

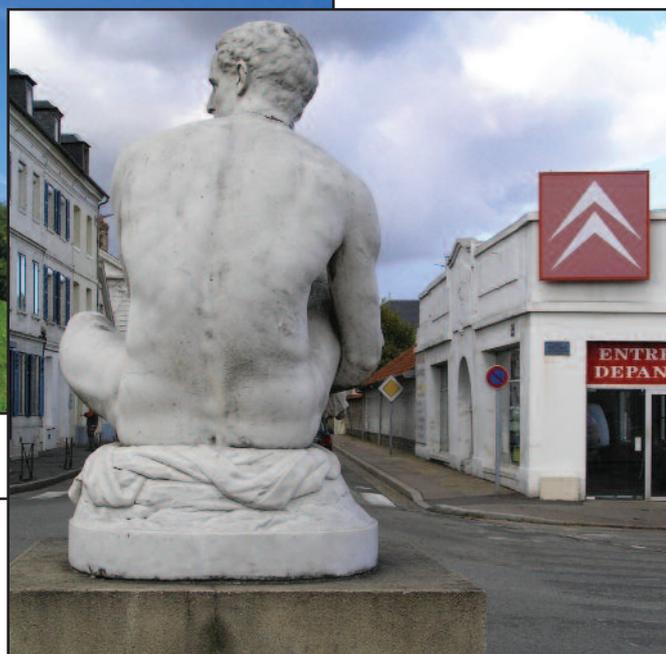
Jusqu'à un million d'euros par rond-point

En plus d'être inutiles, dangereux, inesthétiques et mauvais pour l'environnement, ces équipements sont hors de prix : un giratoire revient au minimum à 200 000 euros par équipement et jusqu'à un million d'euros pour certains, sans compter l'ornement central.

Ce dernier coûte, selon un article du *Parisien* daté du 12 août 2013 et intitulé « *La France, terre de ronds-points* », environ 10 000 euros par an pour un rond-point végétalisé, entre 30 000 et 75 000 euros pour une sculpture, et parfois beaucoup plus : la



© Creative commons Objet Bloguant Non Identifié.



© Creative commons Mômeur J.



© Creative commons « 2 »

sculpture “La Dame de la Mer de Manolo Valdes”, installée en 2010 entre Bidart et Biarritz, a ainsi coûté, toujours selon l’article, 500 000 euros !

Une véritable gabegie, qui s’avère très lucrative pour certains : « *il suffit que Jean-Luc Plé, créateur de ronds-points de son état, livre une de ses sculptures en mousse stratifiée à une commune pour qu’immédiatement ses voisins rêvent, elles aussi, de décorer leurs carrefours* » souligne ainsi l’article du *Parisien*, qui poursuit en citant l’artiste, qui dit « *n’avoir jamais eu autant de travail* ».

Quant aux ralentisseurs, leur prix est très variable selon le type d’équipement retenu : 800 à 2 000 euros pour un coussin berlinois (tous les prix suivants sont indiqués hors taxes, prix moyens constatés sur les catalogues d’entreprises spécialisées, janvier 2014), 9 500 euros pour un plateau ralentisseur, sans compter les panneaux, un pour la signalisation avancée et un à l’emplacement même du ralentisseur (entre 100 et 190 euros le panneau).

Un feu vert “récompense” coûte plus de 7 000 euros, et un radar pédagogique est facturé entre 940 à 4 000 euros aux collectivités locales. Le panneau stop coûte quant à lui de 49 à 190 euros, sans le poteau (33 à 98 euros), alors que le mini giratoire, équipement chéri entre tous des conducteurs, qui revient en moyenne à 1 700 euros... Sans parler de la participation à de coûteux séminaires, destinés à informer les services des collectivités des évolutions de la réglementation et des normes, et – accessoirement bien sûr – à les convaincre d’acheter toujours plus d’équipements de voirie. Les Rencontres nationales des gestionnaires des routes, organisées en octobre dernier, étaient ainsi facturées 550 euros pour deux jours et demi de séminaire. Multiplié par 280 participants, l’opération devient vite rentable, surtout au vu des commandes engendrées derrière !

Six ralentisseurs = 65 000 euros !

La communauté de communes Loire Forez (42) a récemment installé pas moins de 86 radars pédagogiques (!) pour 45 communes. Montant de l’opération : 276 000 euros HT ! Idem à Villennes-sur-Seine dans les Yvelines, où l’installation de six coussins berlinois, certains agrémentés de chicanes, a été facturée 65 000 euros.

Enfin, l’évolution réglementaire n’encourage à pas l’économie, lorsque l’on sait que selon les constatations dressées dans le cadre du projet européen Rosatte (collecte de données sur le réseau routier, « *entre 7 et 9 % des limitations de vitesse évoluent chaque année en Europe* »... soit autant de panneaux à changer !



Mini rond-point, Bellerive-sur-Allier (03).

Un marché très juteux

Des élus isolés et mal formés

La raison de cette inflation est simple : les élus locaux, qui n'ont pour la grande majorité d'entre eux aucune formation en matière de sécurité routière et d'urbanisme, sont souvent très isolés dans leur prise de décision. « *Les maires sont isolés, dépourvus de moyens humains, et pour les agglomérations plus importantes, de spécialistes. Ils "bricolent" en utilisant une boîte à outils et en maltraitant les règles du code de la route* », analyse François Annic, ingénieur divisionnaire honoraire des travaux publics de l'État et chef de la cellule départementale d'exploitation et de sécurité de Seine et Marne de 1983 à 1993, membre de la Ligue de Défense des Conducteurs. « *Le problème est qu'aucune de ces personnes n'a, à quelques unités près, de réelles connaissances des problématiques de la sécurité routière et plus spécialement de la conduite automobile* ».

Ces élus constituent ainsi des cibles faciles pour les industriels du secteur, très organisés et au marketing bien rôdé.

Le SER, le syndicat professionnel regroupant les industriels spécialisés dans les équipements de la route, revendiquait lors de sa dernière assemblée générale « *plus de soixante adhérents* »... Des entreprises qui ont réalisé l'an dernier, grâce à l'inflation de dos d'âne, limitations de vitesse, chicanes et ronds points, pas moins de 1,5 milliard d'euros de chiffre d'affaires.

Très présentes sur Internet, chacune d'entre elles déploie ses armes de séduction pour pousser les collectivités à la dépense : lors de nos recherches, nous nous sommes ainsi vus proposer un coussin berlinois en soldes, ou encore des promotions "spécial Internet" pour un radar pédagogique ou un lot de panneaux stop !

Exemple parmi d'autres, la société I-CARE, qui affirme sur son site Internet être devenu « *le leader made in France des radars pédagogiques* », avec plus de 1 200 machines installées annuellement pour deux millions d'euros de chiffre d'affaires.

Lors de la dernière élection présidentielle, le SER n'a d'ailleurs pas hésité à "vendre" ses produits à travers une lettre ouverte adressée aux candidats à la fonction de chef de l'État, dans laquelle, sous couvert de « *propositions pour une route préventive* », il leur était par exemple suggéré d'implanter 65 000 panneaux de limitation de vitesse supplémentaires sur le territoire français !

Des pratiques de marketing douteuses

Certaines entreprises proposent même des cadeaux aux acheteurs publics : un principe déjà contestable en soit, mais qui apparaît carrément “limite” lorsque l’on se penche sur la nature des cadeaux : pour « toute première commande », le site *Signaclic.com*, boutique en ligne du groupe Lacroix, l’un des géants du secteur, promet ainsi, selon le montant de la commande, un I Pod, une Nintendo Dsi, un caméscope numérique ou encore une tablette tactile. Or, il est permis de s’interroger sur l’utilité d’une Nintendo Dsi aux services techniques d’une municipalité ou d’un Conseil général...

Recherche sur le boutique en ligne de LACROIX Signalisation | Qui sommes nous

signaclic.com

Recherche : panneau signalisation, 500047, ...

Votre dernier est vide
Max d'envoi : 5 000 à commande K
4000 HT sur le site de commande

ARRANGEMENT DE SITE | SIGNALÉRIQUE | PANNEAUX DE SIGNALISATION | SIGNALISATION DES CHANTIERS | EQUIPEMENT DES VÉHICULES | SIGNALISATION DE SÉCURITÉ

MARQUAGE AU SOL

Une Question | Un conseil ?
02 40 92 32 29
Nos experts vous répondent du lundi au vendredi de 8h à 18h
Vous souhaitez être rappelé par un conseiller

PAIEMENT 100% SÉCURISÉ
Carte bancaire - Chèque
Mandat administratif
Virement bancaire

Le TOP des ventes !

CRÉEZ votre panneau vous-même

classement hôtelier

Commandez et recevez votre cadeau

POUR TOUTE PREMIERE COMMANDE
Commandes de montant sur Signaclic recevrez des cadeaux !
Vous vous apprêtez à passer votre première commande ? Pour vous remercier le bonjour, Signaclic.com vous offre un cadeau surprise.

POUR TOUTE COMMANDE D'UN MONTANT DE 540€ HT à 1 699,99€ HT
Pour toute commande d'un montant compris entre 540€ HT et 1 699,99€ HT :
Signaclic vous offre l'Apple Ipad Shuffle 32g dernière génération*.



- Capacité : 32g (1000 morceaux)
- Couleur : gris métal
- Autonomie : 10h en lecture
- Dimensions : 45,2mm x 17,5 x 7,8mm
- Poids : 10,7g
- Interface : USB

Apple Ipad Shuffle 32g

POUR TOUTE COMMANDE D'UN MONTANT DE 1 700€ HT à 2 999,99€ H.T
Pour toute commande d'un montant compris entre 1 700€ HT et 2 999,99€ H.T :
Signaclic vous offre une Nintendo DSi*



- Ecran supérieur : 3,25" LCD couleur TFT transreflectif
- Ecran inférieur : tactile analogique et transparent
- Résolution affichage : 280 000 couleurs
- Connectivité : réseau wifi IEEE 801.11 b/g
- Caméra : 300 000 pixels (640x480)
- Dimensions : 137 x 74,9 x 28 mm
- Poids : 214g
- Alimentation : Batterie Lithium-ion

Console Nintendo Dsi Blanche

*Offre valable jusqu'au 30/12/12 dans la limite des stocks disponibles.

POUR TOUTE COMMANDE D'UN MONTANT DE 3 000€ HT à 5 499,99€ H.T
Pour toute commande d'un montant compris entre 3 000€ H.T et 5499,99€ H.T :
Signaclic vous offre un caméscope numérique Sony*



- Ecran tactile : 5" LCD (7,6cm)
- Résolution : 230 000 pixels
- Capteur CCD 800 000 pixels de type 1/8
- Zoom optique : 60x
- Zoom numérique : 200x (étendu 70x)
- Dimensions : 123,5 x 57 x 52,2 mm
- Poids : 230g sans batterie
- Alimentation : Batterie (fournie)



La “mafia de la signalisation”

Plus grave encore : durant plus de dix ans, une partie de ces industriels se sont gavés sans vergogne sur le dos des collectivités. En décembre 2010, l’Autorité de la concurrence, après trois années d’enquête, a condamné huit entreprises du secteur pour entente, avec de très fortes sanctions à la clef : 52,7 millions d’euros d’amendes au total. Ce “cartel”, comme l’appelle l’Autorité de la concurrence, avait mis en oeuvre une « entente très sophistiquée » pour se répartir durant dix ans, de 1997 à 2006, la quasi-totalité des marchés publics de France en matière de signalisation routière verticale. Quatre des entreprises condamnées ont d’ailleurs vu leur sanction majorée, ayant déjà été sanctionnées pour des faits similaires.

Une entente pour gonfler les prix

« En trompant la concurrence de manière continue et très organisée sur l’ensemble du territoire national pendant près de dix ans, ces pratiques ont affecté les ressources publiques, au détriment des collectivités en charge de la gestion des routes et des autoroutes ainsi que de l’ensemble des contribuables, du fait de la surévaluation artificielle du montant des offres retenues », souligne l’Autorité de la concurrence. « Ces pratiques [...] n’ont pris fin qu’en mars 2006, date à laquelle une perquisition, menée lors d’une réunion du “club” dans un grand restaurant parisien, a mis au jour le cartel ». Des pratiques scandaleuses, dignes d’une véritable organisation mafieuse !



VERS UNE SIMPLIFICATION ?

1. LE PRINCIPE DE NAKED STREETS : LES "RUES DÉGAGÉES"

Qu'est-ce que la "rue dégagée" ?



© Fiets Beraad

Une « rue dégagée » à Drachten, Pays-Bas.

De retour d'un voyage au Pays-Bas, où il découvre le concept des rues dégagées dans la ville pionnière de Drachten, le célèbre écrivain Paulo Coelho livre le témoignage suivant : « soudain, je me suis rendu compte qu'il n'y avait pas la fameuse plaque "Stop", les passages cloutés, les panneaux indiquant le croisement et "cédez le passage". Il n'y avait pas un seul de ces appareils que nous appelons signaux, ou sémaphores, avec leurs feux rouge, jaune et vert ! Et, à ma surprise, il n'existait même pas de division entre le trottoir et la rue. Le mouvement était assez intense : camions, voitures, bicyclettes (omniprésentes en Hollande), piétons, tous semblaient parfaitement organisés dans cet endroit où rien ne venait mettre de l'ordre dans la circulation. À aucun moment je n'ai entendu une injure, des coups de frein brusques ou des klaxons assourdissants. »

Ce texte est extrait d'une série de chroniques de Paulo Coelho intitulées *Guerrier de Lumière* (chronique n°106), publiées dans la presse brésilienne puis rassemblées en 1997 dans l'ouvrage *Manuel du Guerrier de lumière*. Il permet de comprendre en quoi consiste concrètement le principe novateur des rues dégagées.

Ce dernier consiste à limiter, voire à supprimer la signalisation routière dans le but de réduire le nombre d'accidents, en responsabilisant les usagers de la route afin de les rendre acteurs de leur propre sécurité.

Le conducteur, et non plus la règle, au cœur du système

© Jerry Michalski - Flickr Creative Commons



Hans Monderman, inventeur du concept des "Naked Streets".

À l'inverse de la politique de sécurité routière actuellement appliquée en France, dans laquelle on estime que c'est en imposant une réglementation jusqu'à l'excès au conducteur qu'il sera le mieux protégé, le principe de la rue dégagée remet l'utilisateur de la route, et non plus la règle, au cœur du système. La signalisation routière est ainsi réduite au minimum, en ne gardant que les signaux basiques (comme la ligne de démarcation au milieu de la chaussée), et ce sont les règles élémentaires qui s'appliquent, comme la priorité à droite. Ce principe mise sur la responsabilisation et sur la courtoisie du conducteur. « *Si vous traitez quelqu'un en idiot, il se comporte conformément au règlement, et c'est tout. Mais si vous lui donnez des responsabilités, il saura s'en servir* », estimait ainsi l'ingénieur néerlandais Hans Monderman, inventeur dans les années 1970 du concept de "rue dégagée".

Outre la réduction du nombre d'accidents, et une conduite apaisée et libérée, ce principe offre d'autres avantages, comme la forte réduction du coût ainsi que de la gêne visuelle engendrés par la signalisation à outrance.

L'exemple de Lausanne

© Jean-Baptiste Maurice - Flickr Creative Commons



Feux de circulation à Lausanne.

L'anecdote est parlante : en septembre 2011, la ville de Lausanne (Suisse) a fait l'expérience malgré elle, suite à une panne d'électricité, d'une circulation routière basée uniquement sur le bon sens et la courtoisie. En pleine heure de pointe, et sans aucun feu tricolore en fonctionnement, on aurait pu s'attendre à une "anarchie routière" et des embouteillages monstres. Or c'est tout le contraire qui s'est produit : la circulation s'est auto-régulée de manière spontanée et naturelle, donnant lieu, ce matin là, à un trafic d'une inhabituelle fluidité et sans aucun accident !

La confiance, plus payante que la répression

Cet exemple, survenu dans une agglomération de plus de 340 000 habitants, démontre que faire confiance aux conducteurs s'avère plus payant en matière de sécurité routière qu'une répression tous azimuts, basée sur l'interdiction et l'entrave à la circulation.

2. DES EXPÉRIMENTATIONS POSITIVES

Les Pays-Bas, pionniers de la “rue dégagée”

Certaines villes d'Europe l'ont d'ailleurs compris depuis longtemps : aux Pays-Bas, Hans Monderman a expérimenté la “rue dégagée” dans les villes de Makkinga et Drachten. Finis les panneaux de limitation de vitesse, stop et autres signalisations routières : seule subsiste la règle de la priorité à droite et celle de ne pas couper la route à un autre véhicule. A Makkinga, un panneau à l'entrée de la ville indique ainsi “Verkeersbordvrij”, ce qui signifie “ville sans signalisation routière”.



Capture d'écran Google Street View, 2009.

Exemple de carrefour sans signalisation à Drachten, Pays-Bas.

Neuf fois moins d'accidents

En 2006, Drachten (50 000 habitants) a ensuite supprimé 16 de ses 18 feux tricolores. Résultat : les accidents survenus à des croisements sont passés de 36 en quatre ans dans la ville à seulement deux durant les deux années suivant la mise en place de ce nouveau système.

Idem pour les embouteillages : le temps de traversée de l'un des carrefours les plus fréquentés de Drachten, avec 22 000 véhicules/jour, est ainsi passé de 53 secondes à entre 24 et 36 secondes. « Nous avons essayé de transformer ce lieu à forte densité de trafic en un lieu de rencontre. Et nous avons plutôt bien réussi. Les feux tricolores ont été retirés. L'église a été mise en valeur dans l'organisation de l'espace. L'asphalte a été remplacé par des pavés rouges. Les rues s'y croisant n'ont pas perdu en densité de circulation : le trafic y est au contraire devenu plus important, mais les 17 000 voitures, les dizaines de bus et les 2 000 cyclistes qui y circulent chaque jour circulent aisément, sans règle explicite de circulation ni de priorité », explique Hans Monderman. Édifiant, non ?



Il faut maintenant de 24 à 36 secondes pour traverser ce carrefour de Drachten...



... Pourtant, 22 000 véhicules s'y croisent chaque jour !

Un concept qui se développe en Europe

Fort du succès des expérimentations néerlandaises, le principe des “rues dégagées” est maintenant mis en place dans de nombreux pays, notamment grâce au soutien du programme européen Shared Space lancé en 2004 : à Ejby au Danemark, à Bohmte en Allemagne, à Ostende en Belgique...

Le succès d'une expérimentation à Londres

C'est le cas également dans plusieurs villes du Royaume-Uni comme Ipswich et Brighton, et ce même à Londres, dans les célèbres (et très fréquentées) Exhibition Road et Kensington High Street. Dans cette dernière, le nombre d'accidents est passé de 71 à 40 par an, soit une diminution de 44%, et le nombre de piétons renversés est passé de 26 à 9 par an.

Ailleurs dans le monde, de telles expérimentations sont également menées à Victoria (Australie), à Auckland (Nouvelle-Zélande) ou encore en Floride et en Georgie (États-Unis).

© DeFacto Creative Commons.



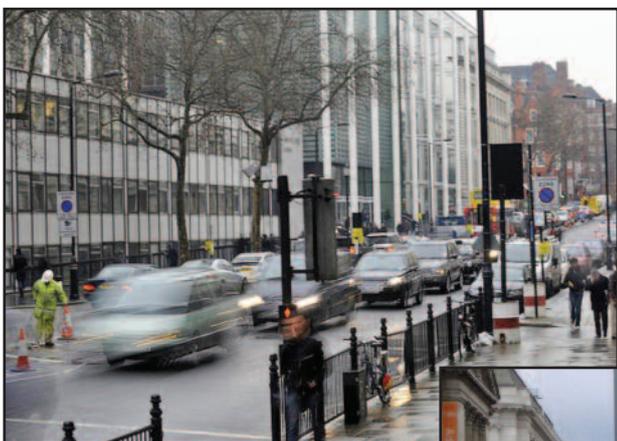
New Road, Brighton.

Capture d'écran Google Street View.

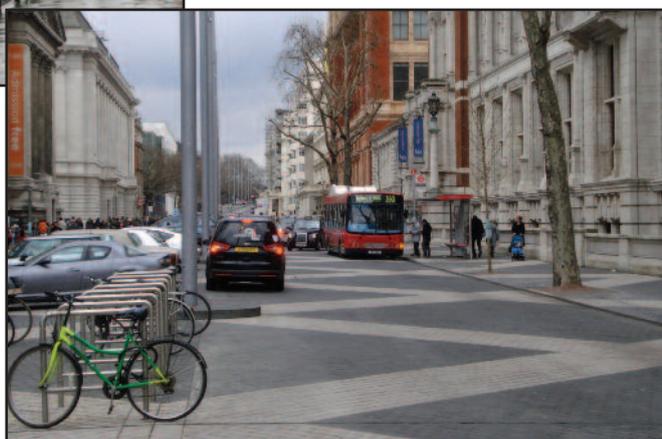


Kensington High Street, à Londres.

© Olivia Woodhouse



Exhibition Road, avant l'adoption du principe de Naked Street.



Exhibition Road, après.

© Diamond Geazer

3. POURQUOI ÇA FONCTIONNE ?

La responsabilité du conducteur

La raison est simple : en limitant la signalisation routière à son strict minimum, les conducteurs ne sont plus distraits par une multiplicité d'indications et se focalisent sur la route, en adaptant leur conduite à l'environnement dans lequel ils évoluent. Fini l'œil rivé sur le compteur, plus d'obstacle à la conduite : le conducteur est responsabilisé, et se montre de ce fait plus attentif.



©State Farm - Flickr Creative Commons

Moins d'obstacles à la conduite

Exemple : alors qu'un enfant traversant par mégarde une rue pendant que le feu est vert aura de fortes chances de se faire renverser par une voiture, celle-ci avançant mécaniquement en réagissant au signal envoyé par le feu tricolore, ce type d'accident aura beaucoup de moins de risques de se produire en l'absence de signalisation routière, le conducteur se montrant alors plus vigilant en abordant une intersection.

Dans les villes où a été mis en place le concept de "rue dégagée", les conducteurs ont d'ailleurs naturellement mis en place un code implicite, et communiquent au besoin par quelques gestes simples : ils sont attentifs aux autres et à la route, et regardent les autres usagers plutôt que les panneaux !

Une vigilance accrue

La clef du succès des rues dégagées vient en fait justement d'une meilleure perception de la route et de ses dangers potentiels.

L'usager – conducteur, cycliste ou piéton – se montre naturellement vigilant et attentif aux autres, et ne se fie pas aveuglément à la signalisation. Il est ainsi plus réactif lorsqu'un événement imprévu survient, et adapte instinctivement sa vitesse en fonction de son environnement.

« Ce que je trouve intéressant au sujet de ces expériences, c'est que les principales critiques proviennent presque toujours de gens qui se plaignent parce qu'ils se sentent moins en sécurité sous le nouveau régime. De fait, un sondage auprès des habitants de Drachten a révélé une perception accrue du danger lié à la route. »

Et je pense que c'est la clé du mystère », argumente Dylan Grice, directeur de recherches au sein de la société d'investissements Edelweiss Holdings.

Une conduite active et non plus passive

Dans un article intitulé « *L'illusion de la sécurité : feux rouges, ruches d'abeilles et réglementation défaillante* », paru en 2012, traduit par l'Institut Coppet, cet économiste plusieurs fois primé à travers le monde pour ses recherches établit une comparaison entre le comportement engendré par le trop-plein de règles sur les routes et, dans le secteur financier, par les actifs soi-disant "sans risques". « *Nous ne devrions pas nous sentir totalement en sécurité lorsque nous sommes sur la route, parce que ça n'est pas vraiment sans danger. C'est pourquoi les routes sans signalisation sont plus sûres, précisément parce que les gens sont vigilants face au risque d'accident* ». Alors que la surabondance des équipements de voirie incite le conducteur à s'en remettre uniquement à ces signaux et à baisser la garde contraire, dans cette configuration, la conduite est au contraire active et non plus passive : chacun surveille le comportement des autres usagers de la route, que l'on soit conducteur, cycliste ou piéton. Le système devient plus sûr de par la vigilance accrue de chaque individu.

4. À QUAND DES “RUES DÉGAGÉES” EN FRANCE ? J’AGIS !

À quand de telles expérimentations en France, alors qu’elles ont déjà fait leurs preuves dans de nombreux pays ? Partout où il a été mis en place, le concept de “rues dégagées” a permis une forte diminution du nombre d’accidents, sans réduction du flux de véhicules. La circulation est apaisée et fluidifiée. Les embouteillages diminuent, de même que le bruit et la pollution. Enfin, une signalisation épurée et harmonieuse permet une meilleure valorisation du patrimoine urbain et rural, et permet aux collectivités d’engendrer de réelles économies.

Il est urgent, au minimum, de stopper en France l’inflation de signalisation, puis d’obtenir ensuite l’expérimentation de “rues dégagées” dans de nombreuses communes. Ceci nécessitera une pédagogie longue et importante, tant nous sommes habitués, dans l’Hexagone, à confondre sécurité et signalisation. Mais surtout, cela ne se fera pas sans l’intervention des premiers concernés : les conducteurs, et plus globalement tous les usagers de l’espace public urbain.

C’est pourquoi la Ligue de Défense des Conducteurs, convaincue que le concept des “rues dégagées” mérite d’être développé en France, la lance une grande campagne de mobilisation auprès des citoyens et des élus, et vous invite à agir, dès maintenant.



PLUSIEURS NIVEAUX D'INTERVENTION SONT POSSIBLES :

Je relève les incohérences dans ma commune

Un ralentisseur trop élevé, un feu-rouge inutile, un panneau stop mal placé ou encore des limitations de vitesse non justifiées ? À vous de relever, dans votre commune, les incohérences de la signalisation routière.

Merci de nous envoyer ces différents relevés afin que nous puissions les compiler. Nous vous invitons également à adresser vos remarques à votre municipalité.

En cas d'incohérence sur une route appartenant au réseau départemental, ce sont alors les services du Conseil général qu'il vous faudra contacter.

Je demande à mon maire s'il accepte une expérimentation

Les élus locaux ont souvent une expertise limitée en matière de sécurité routière. En leur présentant ce dossier, vous leur montrerez qu'ils ont tout à gagner en mettant en place une expérimentation, même temporaire, de limitation de la signalisation routière. Ce type de projet n'ayant pour l'instant jamais été mené en France, contrairement à de nombreux autres pays notamment en Europe, les maires convaincus par le concept feront figure de précurseurs !



Pour rester en contact :

Site internet : www.liguedesconducteurs.org

Page facebook : www.facebook.com/LigueDeDefenseDes-Conducteurs

E-mail : contact@liguedesconducteurs.org

Téléphone : 01.40.01.06.51

Adresse : 23, avenue Jean Moulin 75014 Paris