



## Ralentisseurs & autres (08/07/22)

### > Définition des ralentisseurs

Les **ralentisseurs** sont des dispositifs permettant de limiter la vitesse sur les voies urbaines, afin d'assurer la sécurité de tous les usagers de la route. La vitesse excessive génère en effet la moitié des accidents en milieu urbain et reste la principale cause de gravité de ces accidents.

Deux types de ralentisseurs :

- Les ralentisseurs de type « **dos d'âne** » : forme circulaire, hauteur maximale de 10cm, longueur maxi de 4m
- Les ralentisseurs de type « **trapézoïdal** » : plateau surélevé d'une hauteur maxi de 10cm et d'une longueur comprise entre 2,5m et 4m, avec des rampants d'une longueur comprise entre 1m et 1,4m, avec une pente entre 7 et 10%.

Les caractéristiques et conditions de réalisation des ralentisseurs sont précisées par le décret n°94-447 du 27 mai 1994 :

- Les caractéristiques géométriques et techniques (notamment les dimensions) doivent être conformes à la norme française NF P98-300.
- Les règles d'implantation précisent notamment que ces ralentisseurs ne peuvent être isolés et doivent être combinés entre eux ou avec d'autres aménagements modérant la vitesse.
- Ils ne peuvent être installés que dans des agglomérations, ou sur des voiries ponctuellement limitées à 30 km/h ou situées dans une zone 30. Dans tous les cas, il est obligatoire de limiter la vitesse à 30 km/h aux abords des ralentisseurs.
- Ils sont interdits sur les Routes à Grande Circulation (RGC), sur les voies où le trafic des poids lourds est supérieur à 300 véhicules par jour et où le trafic tout véhicule est supérieur à 300 véhicules par jour, sur les lignes régulières de transport en commun ou les voies desservant des services de secours.
- Il est interdit d'implanter un passage piéton sur un ralentisseur de vitesse de type dos d'âne, et à l'inverse, le ralentisseur trapézoïdal comporte

Ces ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal constituent des aménagements d'infrastructure assez contraignants. C'est pourquoi la réglementation définit précisément comment les utiliser avec discernement.

Mais souvent des aménagements moins contraignants suffisent pour réduire les vitesses, parmi lesquels d'autres surélévations de chaussées comme plateaux et coussins.

## > Autres surélévations de la chaussée

Comme alternative aux ralentisseurs quand leur utilisation est trop contraignante, voire interdite, il est notamment fait appel à deux types principaux de surélévations :

- Les surélévations de type « **plateaux** » : leur longueur est en général de 10 à 30 m ; les rampants ont une pente de 5% ; pas de contre-indication de trafic, de pente, de présence de bus ou de poids lourds - en évitant quand même les voies express ....
- Les surélévations de type « **coussins** » : largeur au sol entre 1,75m et 1,90m ; hauteur entre 6 et 7 cm ; rampants avant et arrière entre 45 et 50 cm ; rampants latéraux entre 30 et 35 cm. Notamment intéressants sur les voies empruntées par une ligne régulière de transport en commun en réduisant l'inconfort pour les passagers.

Mais au-delà des surélévations de chaussées, il existe de nombreux dispositifs d'aménagement ou équipements de circulation qui agissent en tant que ralentisseurs et qui peuvent être mis en œuvre dans les projets de régulation de la vitesse :

- les chicanes
- les écluses
- les rétrécissements de chaussée
- l'aménagement de l'environnement routier (sensation de présence d'usagers vulnérables, zones 30, zones de rencontres, aménagements cyclables...).

## Existence légale ?

Les associations d'automobilistes opposés aux ralentisseurs arguent de non-conformité des types dos d'âne ou bien d'absence d'existence légale pour les coussins berlinois.

Le [décret](#) n° 94-447 du 27 mai 1994 déjà cité décrit précisément la norme et les conditions de réalisation des **ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal**.

La portée restreinte de ce texte est évoquée pour prétendre que seuls les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal, conformes à la norme 98-300, sont aujourd'hui légaux.

Les coussins berlinois (ou lyonnais en béton), plateaux traversants... et autres aménagements de sécurité, sont effectivement non couverts par le décret et ne font l'objet, actuellement, d'aucune norme.

Il existe cependant un [guide](#) de recommandations du CEREMA (ex CERTU) intitulé « guide des coussins et plateaux », mis à jour en 2010, qui décrit précisément caractéristiques et conditions de réalisation, mais qui est considéré par les opposants comme « dénué de valeur réglementaire ».

En fait, beaucoup de textes permettent de conclure qu'il y a bien une assise légale à la réalisation de coussins et de plateaux sur la voirie ouverte à la circulation du public :

- La [réponse ministérielle](#) du 16 mars 2021 spécifiant que ce type d'aménagement demeure autorisé car, à ce jour, il n'a pas été spécifiquement interdit.
- L'instruction interministérielle sur la signalisation routière dans son article 28-1 précise bien la prise en compte juridique des coussins et des plateaux. Son article 118-9 décrit les marques de signalisation horizontale à réaliser pour signaler « les aménagements de sécurité » dont les ralentisseurs type coussins et les plateaux.

- Enfin, il existe des règles de l'art quant aux produits utilisés, leur mise en œuvre, leur implantation et suivi dans le temps, elles sont rassemblées dans le guide "Coussins et plateaux" Cerema de 2010.

Le décret et la norme ne visent que les aménagements d'infrastructure les plus contraignants et non tous les dispositifs qui peuvent suffire dans bien des cas à aboutir à une modération de la vitesse.

## Oppositions

À côté de la contestation sur l'absence d'existence légale, les oppositions portent sur une « non-conformité » qui affecterait le tiers des 450 000 ralentisseurs recensés en France, multipliant ainsi la nuisance pour les usagers et pour les riverains

Ainsi, l'Association PUMSD (Pour une Mobilité Sereine et Durable) basée dans le Var <https://pumsd.fr/>, qui se définit comme une association de défense des usagers des routes, a engagé une démarche judiciaire en s'appuyant sur une évaluation de ce que serait l'impact des ralentisseurs. L'association considère qu'un tiers des ralentisseurs ne sont pas aux normes ou sont illégaux. La Sénatrice Catherine Dumas a interrogé le ministre des transports le 26/08/2021 et a obtenu une réponse le 27/01/2022 [confirmant l'intérêt des ralentisseurs et rappelant le cadre réglementaire](#). 9 questions parlementaires ont été posées au gouvernement ces deux dernières années au sujet des ralentisseurs !

Ci-dessous message de l'association PUMSD du 16 mars 2022

Ce 16 mars, Maître **Rémy Josseaume**, #avocat pénaliste spécialiste en droit routier et conseil de notre association, a déposé auprès du #procureur de la **République française**, une plainte pénale visant tous les types de ralentisseurs et concernant les différentes #POLLUTION que provoquent les #ralentisseurs non conformes estimés à plus de 3000 dans le **Département du Var**, dont environ 800 rien que dans les 12 #villes de la métropole de **Toulon Provence Méditerranée**.  
 Au delà des élus locaux donneurs d'ordres, des responsables des services techniques des collectivités locales et territoriales, les chefs d'entreprises de travaux publics qui réalisent ces infrastructures pourraient être sérieusement visés par une instruction judiciaire !  
 Rappelons l'impact d'un ralentisseur :

- une surconsommation d'au minimum 25 % (à 2 €/litre 😊)
- une augmentation de 300 à 1000 % des émissions de particules fines
- une augmentation des rejets de #CO2 d'au minimum 25 % des rejets de gaz à effet de serre (surtaxe des voitures)
- une forte augmentation du bruit et des vibrations dans les habitations
- une perte de valeur des biens immobiliers de 20 à 25 %
- un tassement de la colonne vertébrale
- des secousses violentes pour les enfants en bas âges (notamment au niveau du cerveau)
- ralentissement des services de secours d'urgence mettant de fait en danger les personnes transportées

## > Le chiffre

- 450 000 ralentisseurs sont recensés en France

## > Point de vue de la Ligue

- Les « ralentisseurs » jugés illégaux par la PUMSD (en fait « surélévations de chaussées ») sont effectivement non visés directement par une norme ; mais on a vu qu'il existe un cadre technique suffisamment précis pour définir les caractéristiques et conditions de réalisation de ces équipements. Le débat sur l'existence légale est dans ces conditions stérile et ne peut avoir d'autre finalité que la pure obstruction. On peut en fait retenir qu'il existe suffisamment de statuts officialisés pour choisir les réponses les plus adaptées.
- Cependant, il arrive effectivement que les modalités d'utilisation de l'équipement choisi ne soient pas respectées : la dérive peut porter sur la localisation (souvent hors agglomération ou sur un axe trop important) ; elle porte aussi couramment sur la géométrie (hauteur, longueur, taille des rampants...). Ces dérives impliquent de faire pression sur les gestionnaires de voirie pour obtenir les correctifs concernés.
- L'argumentaire de l'association PUMSD qui ne s'appuie sur aucune expertise sérieuse relève véritablement de l'affirmation fantaisiste. Si l'ouvrage répond aux normes techniques et que la vitesse maximale autorisée de 30 km/h est respectée, les dommages mécaniques et corporels évoqués sont totalement infondés.
- Le ralentisseur n'est pas la traduction d'une volonté du gestionnaire de la voirie de poser une contrainte excessive. Il est un élément de réponse à un problème localisé de comportement des conducteurs. Beaucoup de dispositifs sont installés à la demande des riverains.
- Pour une réponse plus complète, il appartient aux collectivités de concevoir des plans de circulation cohérents, en prenant en compte tous les modes de déplacement, en définissant le recours aux aménagements de sécurité les plus adaptés, en inscrivant l'ensemble dans la perspective du passage des zones centre en zones 30. Le ralentisseur est un des outils parmi d'autres pour bâtir ces plans de circulation (calibrage de la voirie, chicanes, zones partagées...).

## > Les orientations de la Ligue

Dans le rapport d'orientation 2022 de la Ligue contre la violence routière, l'orientation sur le thème de la vitesse en milieu urbain est la suivante :

*« Encourager la généralisation de la limitation à 30 km/h en agglomération, sauf sur les grandes artères. Veiller au respect des normes des aménagements visant à dissuader les excès de vitesse telles que celles applicables aux divers types de ralentisseurs. »*