



RALENTISSEURS : « 40 MILLIONS D'AUTOMOBILISTES » SENSIBILISE AU RESPECT DES NORMES POUR L'IMPLANTATION DES DOS D'ÂNE.

La nécessité de faire respecter les limitations de vitesse en agglomération pour assurer la sécurité de tous les usagers amène souvent les maires à ordonner l'implantation de ralentisseurs, plus communément appelés « dos d'âne ». Mais si ce type d'aménagement peut être utile, son installation sur les routes ne doit pas être systématique et, surtout, doit toujours se faire dans les règles de l'art et en conformité avec les normes et la législation qui l'encadrent, pour ne pas occasionner de gêne ou devenir paradoxalement source de danger pour les usagers.

En réponse à l'action lancée par une association locale, « 40 millions d'automobilistes », première association française reconnue d'intérêt général pour la défense des automobilistes, rappelle les règles générales qui régissent la conception, la construction et l'implantation des ralentisseurs, pour aider les responsables locaux à faire les bons choix en matière d'aménagements favorisant le respect des vitesses et les sensibiliser à l'importance de réaliser les implantations en conformité avec les textes réglementaires.

Des aménagements efficaces... lorsqu'ils sont conçus dans les règles !

« Les décideurs locaux sont souvent pris en étau entre les différentes catégories d'usagers de la route qui, pour les unes, à chaque situation routière présentant un risque, réclament la mise en place de dos d'âne à tout-va, et pour les autres, les considèrent comme dangereux et s'y opposent farouchement », constate Philippe NOZIÈRE, président de « 40 millions d'automobilistes ».

« Le fait est que le ralentisseur est un outil à la disposition des communes qui peut être très efficace pour réguler la vitesse dans les lieux qui imposent une circulation à allure réduite : aux abords des écoles par exemple, ou dans les zones particulièrement fréquentées par ceux qu'on appelle 'les usagers vulnérables' (pétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite...). Mais pour que cet aménagement remplisse pleinement ses fonctions, il est impératif qu'il soit conforme à la réglementation », poursuit Philippe NOZIÈRE.

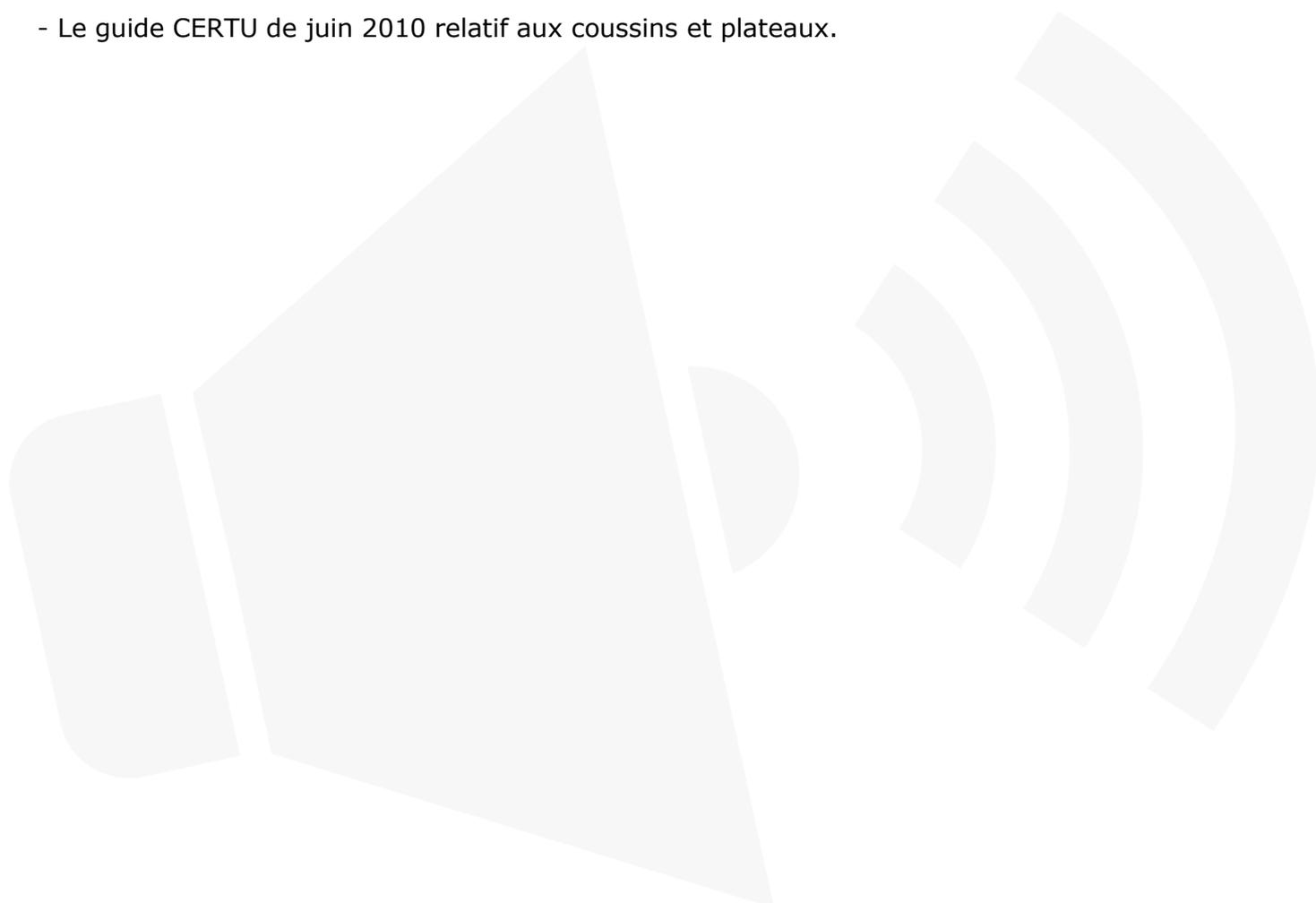
Trop de ralentisseurs hors-normes, au détriment de la sécurité des usagers

Or, sur les 450 000 ralentisseurs implantés actuellement sur les routes françaises, beaucoup seraient hors-normes. Autrement dit, ils ne respectent pas les règles de construction prescrites ou bien leur signalisation n'est pas conforme à la législation en vigueur.

« Les ralentisseurs sont apparus en France dans les années 1980, dans le cadre d'un grand programme de sécurisation du milieu urbain. On s'est alors inspiré de l'expérience de nos voisins européens en la matière, qui avaient démontré l'efficacité des ralentisseurs dans la réduction des accidents. Mais des dérives dans la mise en œuvre de ces dispositifs ont été constatées dès le début des années 1990, imposant la promulgation de normes et d'une réglementation précise pour l'implantation des dos d'âne, selon leur type. Malheureusement, aujourd'hui encore, on constate non seulement que bon nombre de ralentisseurs existants n'ont jamais été remis en conformité, mais aussi que ceux qui sont construits de nos jours ne sont pas toujours réglementaires, et ces irrégularités sont très dommageables pour la sécurité des usagers et pour la tranquillité des riverains », révèle Pierre CHASSERAY, délégué général de l'association.

Aussi, l'association « 40 millions d'automobilistes » rappelle dans ce dossier les principales règles qui doivent s'appliquer en matière d'implantation de ralentisseurs. Celles-ci sont rendues obligatoires par le décret n°94-447 du 27 mai 1994 *relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal*, complété par divers documents, ayant valeur de prescriptions ou de recommandations :

- L'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- L'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) du 22 octobre 1963 modifiée ;
- La Norme NF P 98-300 de juin 1994 relative aux caractéristiques géométriques et conditions de réalisation des ralentisseurs routiers de types dos d'âne ou de type trapézoïdal ;
- Le guide CERTU de septembre 1994 relatif aux ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal ;
- Le guide CERTU de juin 2010 relatif aux coussins et plateaux.



www.fil-conducteurs.com



@40MA – 40 millions d'automobilistes
@PChasseray – délégué général



www.40millionsdautomobilistes.com



À propos de « 40 millions d'automobilistes » 40 millions d'automobilistes est une association d'intérêt général, porte-parole des automobilistes raisonnables et défenseur de leurs intérêts. Elle est active tant sur le plan national qu'euro-péen. Elle intervient dans l'ensemble des débats de fond liés à l'usage de l'automobile face aux grands enjeux sécuritaires et environnementaux, pour adapter et préserver l'automobilité, facteur indispensable à la croissance économique et à la qualité de vie des ménages.

www.40millionsdautomobilistes.com

LES RALENTISSEURS

D'après le décret n°94-447 du 27 mai 1994 *relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal*, l'implantation des ralentisseurs est limitée aux agglomérations, aux aires de service ou de repos routières ou autoroutières et aux chemins forestiers. Ils ne doivent être implantés que sur une section de voie localement limitée à 30 km/h ou dans une « zone 30 ».

L'implantation des ralentisseurs est en revanche interdite :

- sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules en moyenne par jour ;
- en agglomération sur les voies à grande circulation (notamment celles supportant un trafic poids lourds supérieur à 300 véhicules par jour, sur des voies de desserte de transport public de personnes et sur celles desservant des centres de secours) ;
- à moins de 200 m des limites d'une agglomération ou d'une section de route limitée à 70 km/h ;
- dans les virages de rayon inférieur à 200 m et en sortie de ces derniers.

D'autre part, le guide CERTU de 1994 précise que d'autres aménagements de modération de la vitesse, moins contraignants, existent (rétrécissement de chaussée, chicanes, avancées de trottoirs, îlot central...) et qu'ils *doivent pouvoir suffire dans beaucoup de cas*. Ainsi, le choix des types d'aménagement ainsi que la décision d'implantation de ralentisseurs doivent résulter d'une réflexion préalable sur la sécurité, prenant en compte non seulement les mesures de vitesse et l'accidentologie sur la zone concernée, mais aussi les risques de danger pour les riverains, l'observation des comportements, l'analyse du trafic et les localisations des « points sensibles » (écoles...).

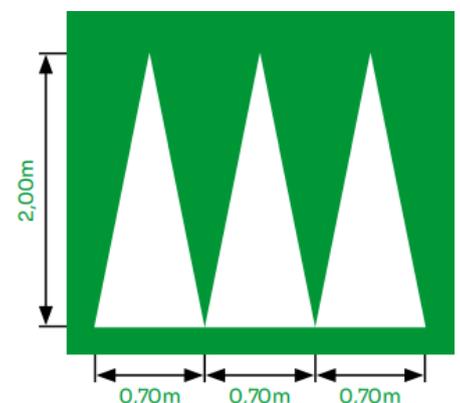
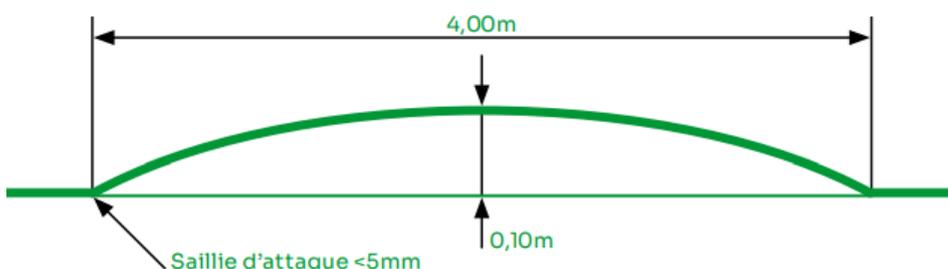
Enfin, un ralentisseur ne peut être utilisé seul : il doit être combiné avec un autre ralentisseur, ou avec un ou plusieurs autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse.

Les ralentisseurs de type « dos d'âne »

C'est le type de ralentisseur le plus ancien sur nos routes ; c'est aussi celui qui souffre le plus souvent de malfaçons. Voici les caractéristiques qu'il doit présenter pour être conforme à la législation :

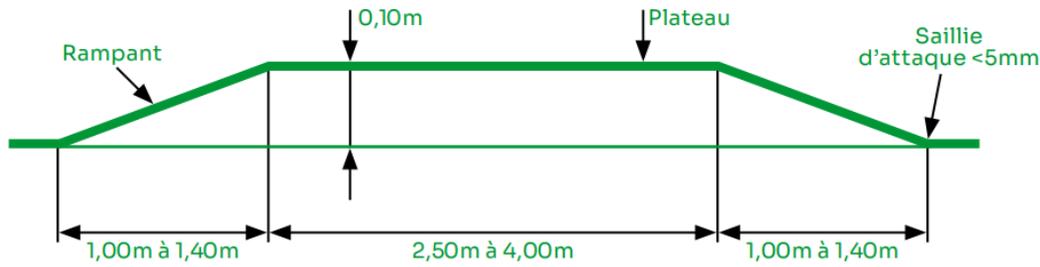
- Son profil en long doit être de forme circulaire, d'une longueur totale de 4 mètres et d'une hauteur de 10 cm maximum. La saillie d'attaque doit être inférieure à 5 mm ;
- Son marquage réglementaire est constitué de 3 triangles blancs réalisés sur la partie montante du sens de circulation et uniquement sur la largeur de la voie.

Attention : le dos d'âne ne doit jamais servir de passage piétons !

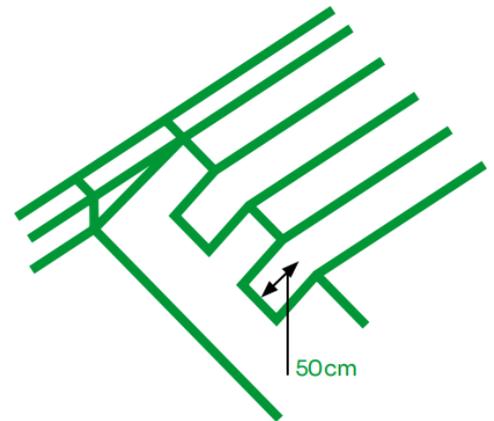


Les ralentisseurs de type trapézoïdal

Ce type de ralentisseurs présente un plateau d'une longueur variant de 2,50 mètres à 4 mètres, surélevé d'une dizaine de centimètres maximum, et deux extrémités en pente (les « rampants »), d'une longueur comprise entre 1 mètre et 1,4 mètre.

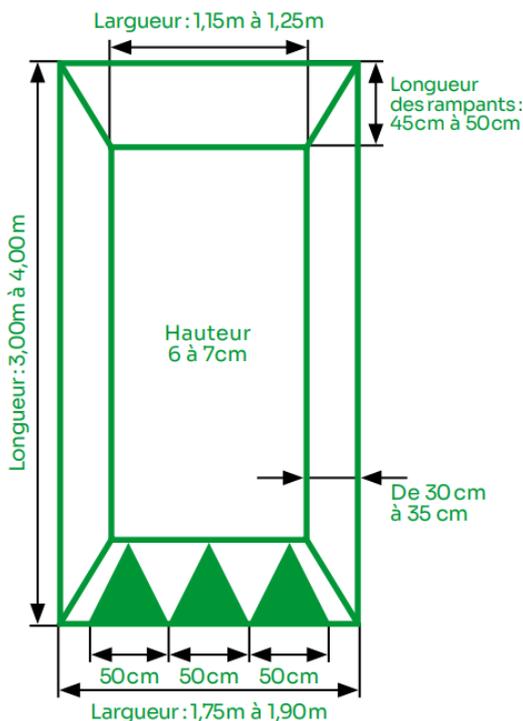


Ces ralentisseurs comportent obligatoirement un passage pour piétons. Le marquage prévu se compose de bandes blanches sur le plateau supérieur, devant déborder de 50 cm sur les rampants.



Les coussins, les plateaux et les surélévations partielles

D'autres types de ralentisseurs existent qui, contrairement aux types dos d'âne et trapézoïdal, ne font l'objet ni d'une réglementation, ni d'une norme : ce sont les coussins, plateaux et surélévations partielles. Pour ces ralentisseurs, des recommandations techniques ont été publiées, qui sont recensées dans le *Guide des coussins et plateaux* (CERTU 2010).



Le coussin (parfois dit « berlinois » ou « lyonnais ») ne recouvre qu'une partie de la chaussée. Il doit être bien visible (grâce à une couleur contrastée par rapport à la chaussée), présenter une bonne adhérence et une parfaite cohésion entre les différentes parties qui le composent.

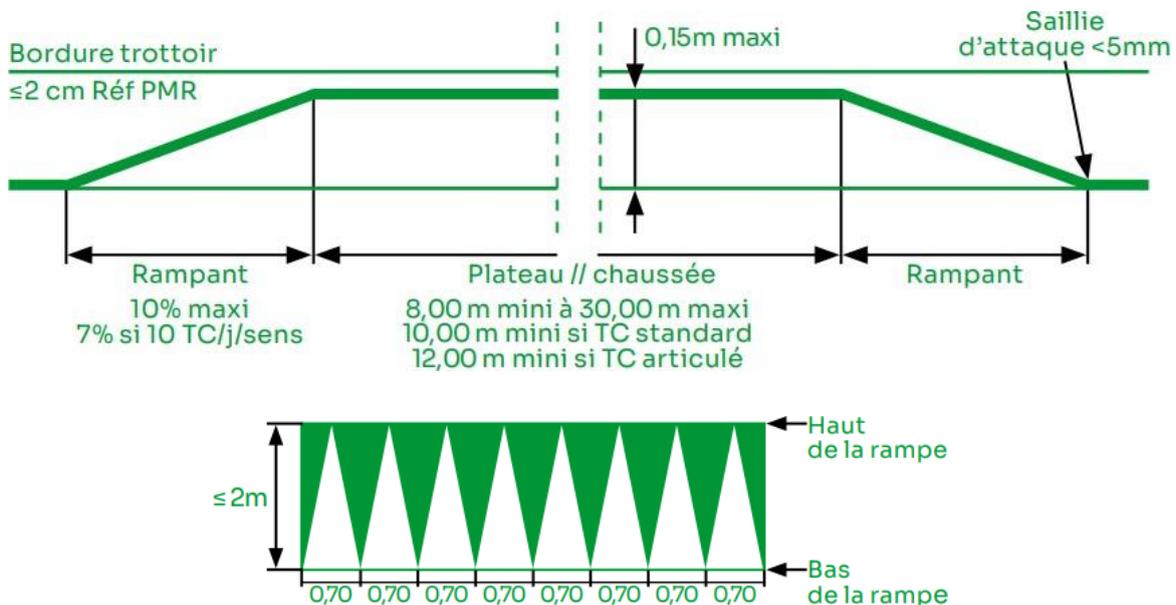
Les coussins : légaux ou illégaux ?

Certains prétendent à tort que l'installation de coussins sur la voirie pour réduire la vitesse des véhicules est interdite depuis 2009. Cette fausse information est née du fait que de nombreux cas de dispositifs dangereux ont été rapportés, en raison de l'utilisation de matériaux de mauvaise qualité qui se détérioraient au fil du temps ou rendaient les coussins glissants par temps de pluie. La mise à jour du guide de recommandations sur les coussins et plateaux publiée par le CERTU en 2010 tient compte de ces retours de terrain et introduit notamment un coefficient de rugosité, visant à éradiquer le recours à des produits non-adaptés.

La réponse du 25 juin 2023 du ministre chargé des Transports à la question posée par la sénatrice (LR) Kristina PLUCHET le 20 octobre 2022 vient éclaircir la situation sur la légalité des coussins : « *Seuls les ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal sont soumis aux réglementations posées par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 et par la norme NF P98-300. Pour leur part, les coussins (appelés également « coussins berlinois »), les plateaux et les surélévations partielles ne font pas l'objet d'une norme [...]. La norme NF P98-300 ne peut donc pas leur être opposée. [...]. Les ralentisseurs non soumis à la norme NF P98-300, dont font partie les « coussins berlinois », restent autorisés car à ce jour aucun texte juridique ne les interdit, mais leur mise en œuvre doit respecter l'ensemble des réglementations opposables aux gestionnaires de voiries publiques. Par exemple, un défaut d'entretien de ces ralentisseurs, provoquant un risque pour les usagers, entraîne la responsabilité du gestionnaire.* »

A contrario, le plateau occupe toute la largeur de la chaussée, d'un trottoir à l'autre, et s'étend sur une grande longueur (de 8 m à 30 m). Sa hauteur est de 15 cm au maximum.

Il est notamment destiné à imposer le respect de la vitesse réglementaire en provoquant un inconfort pour le conducteur en excès de vitesse. Le plateau peut supporter des passages piétons.



Enfin, la **surélévation partielle** est un aménagement qui ne peut être réalisé qu'au centre de certains carrefours, uniquement en zones 30 ou sur des voies à faible trafic. De forme carrée ou rectangulaire selon la configuration des lieux, la surélévation peut être utile aux carrefours où la priorité à droite est mal respectée.

