



# La chasse aux ralentisseurs

## AUCUNE RÈGLE POUR QUELQUES CENTIMÈTRES

Il n'y a pas un mais des ralentisseurs. Et de l'un à l'autre, la réglementation varie du tout à quasi rien. Revue de détail.

### LES DOS-D'ÂNE

S'il est le plus célèbre, il est de plus en plus remplacé par les plateaux, moins contraignants réglementairement alors que le dos-d'âne doit se conformer aux règles d'un décret et d'une norme de 1994. De forme circulaire, il ne peut dépasser 10 cm en hauteur et 4 m en longueur. Il doit être visible de jour comme de nuit avec un marquage sur ses bords. Son implantation est (théoriquement) interdite hors agglomération, sur des voies où le trafic dépasse 3 000 véhicules par jour, les voies supportant un trafic poids lourds supérieur à 300 véhicules par jour, sur les voies de desserte de transport public ainsi que sur celles desservant des centres de secours (sauf accord préalable). Ils sont aussi interdits à moins de 200 mètres des limites d'une agglomération ou d'une section de route à 70 km/h, sur une pente supérieure à 4%, dans les virages de rayon inférieur à 200 m et en sortie de ces derniers et à une distance de moins de 40 mètres de ceux-ci, sur un ouvrage d'art et à moins de 25 m de ces derniers.

### LE TRAPÉZOÏDAL

S'il est régi par les mêmes règles que le dos-d'âne, sa forme change. Le ralentisseur de type trapézoïdal comprend 1 plateau surélevé de 4 m de long et 10 cm de haut maximum et 2 pentes de 7 à 10%. Il comporte obligatoirement un passage piéton.

### LES COUSSINS

Plus petit, carré ou rectangulaire, il n'est réglementé par aucun texte ou norme, mis à part des recommandations techniques résumées dans un guide du CEREMA (ex-CERTU) qui régit ses dimensions et implantations. Les coussins en caoutchouc vulcanisé sont théoriquement interdits en France.

### LES PLATEAUX

Parade des aménageurs pour continuer à installer des ralentisseurs où bon leur semble. Les plateaux sont pourtant peu différents des ralentisseurs de type trapézoïdal si ce n'est leur taille. Le plateau peut mesurer jusqu'à 15 cm en hauteur et de 10 à 30 m en longueur. En gros, le double d'un trapézoïdal. Comme les coussins, ils ne sont réglementés par aucun texte ou norme sauf les recommandations techniques du CEREMA. Justement, le guide dont la justice vient de dénier toute reconnaissance juridique clament les associations d'usagers.



Les ralentisseurs ont envahi les routes de l'île, dans et hors agglomération (photo LLY).

**AMÉNAGEMENT.** La récente condamnation d'un maire de l'Ain à détruire un ralentisseur non conforme donne des ailes aux associations d'usagers de la route, voyant une brèche dans la sorte d'impunité dont profite une partie des ralentisseurs. Les motards en colère 974 s'apprêtent à lancer les premières actions en justice dans l'île.

**C**herchez l'erreur. D'un côté l'interdiction d'installer des ralentisseurs de type dos-d'âne ou trapézoïdal dans une pente à plus de 4% et de l'autre, un magnifique ralentisseur de type plateau installé au beau milieu d'une pente à... 10% dans les hauts de Saint-Denis (voir par ailleurs). Entre les deux, seulement quelques centimètres de plus faisant échapper le dernier à la réglementation drastique infligée aux deux premiers depuis 1994. Parade trouvée par les aménageurs : la multiplication de ralentisseurs de type "plateau".

Ce dernier est jugé moins contraignant bien que très proche du ralentisseur trapézoïdal si ce n'est sa longueur, et échappe à toute réglementation mis à part un guide technique du CEREMA édictant de simples recommandations pas toujours suivies dans les faits. Routes à fort trafic, pentes, entrées de virages ou carrément dans le virage... rien ne leur semble interdit. De quoi donner le tournis aux usagers des routes réunionnaises, transformées par endroits en sorte de piste de motocross.

A Saint-André, un planteur en a compté 22 entre son champ et l'usine ! Si l'argument de la sécurité routière et le rôle des ralentisseurs ne sont pas remis en question, c'est leur multiplication sans fin qui est montrée du doigt par toujours plus d'usagers. Un budget quand on sait qu'un ralentisseur type plateau coûte en moyenne 15 000 euros alors que bon nombre de routes restent dans le même temps jonché de trous quand ce n'est pas le trottoir ou la lumière qui manque.

### UN JUGEMENT "HISTORIQUE" ?

La faute à des riverains qui, eux, demandent toujours plus de ralentisseurs devant leurs portes nous répondent élus et aménageurs. Après un jugement rendu le 11 février par le tribunal administratif d'appel de Lyon, il faudra peut-être trouver d'autres arguments. Les juges de la cour administrative d'appel de Lyon ont en effet ordonné à un maire de l'Ain de détruire un ralentisseur jugé non conforme (19 cm de haut, route à plus de 3 000 vl/jour...) suite à une plainte d'un adhérent de l'association "Pour Une Mobilité Sereine

et Durable" qui en avait eu pour 2 500 euros de réparation après avoir endommagé sa voiture.

Mais ce qui rend le jugement "historique" pour l'association, persuadée qu'il fera jurisprudence, c'est la reconnaissance du décret de 1994 dès l'instant où le ralentisseur à une forme trapézoïdale, quelle que soit sa taille ou son type. La confirmation selon l'association et son avocat que le guide du CEREMA n'a pas de valeur juridique et ne peut donc s'opposer aux normes en vigueur, plateau ou pas. Pas la lecture de spécialistes locaux (voir par ailleurs).

Reste une brèche dans laquelle d'autres comptent bien s'engouffrer. Localement, les Motards en colère 974 s'apprêtent à lancer les premières actions contre des collectivités pour des ralentisseurs ne respectant pas les règles. Il y a du travail. Selon Auto plus, pas moins de 37% des ralentisseurs de France seraient non conformes !





# "hors la loi" est lancée

## Les motards vont passer à l'action

Les ralentisseurs sont nécessaires à la sécurité routière mais cela ne doit pas les empêcher de respecter les règles en vigueur clame la coordinatrice des Motards en colère 974, Chrystel Beis. Comme annoncé (notre dossier du 21/02/21), les motards s'apprêtent à rentrer dans la danse en matière de ralentisseurs non conformes. Ralenti par le confinement et la crise Covid, l'opération devait prendre rapidement la forme d'actions de contrôles de plusieurs ralentisseurs avec courriers dans la foulée aux collectivités concernées et procédures en justice avec le soutien de l'association "Pour Une Mobilité Sereine et Durable" qui vient justement de faire condamner le maire de l'Ain.

Si elles vont au bout, il s'agira des premières actions judiciaires menées par des usagers contre des ralentisseurs dans l'île. "Nous allons passer à l'action très prochainement", confirme la coordinatrice avec déjà quelques ralentisseurs dans le viseur à Saint-Denis. La récente décision du tribu-



"Nous allons passer à l'action très prochainement", assure la coordinatrice des motards en colère 974 (photo LJX).

nal lyonnais est un tournant selon elle pour faire fléchir les aménageurs, quel que soit le type de ralentisseurs désormais. Elle dénonce une situation devenue intenable : "C'est devenu du grand n'importe quoi, même

sur la route du col des Bœufs, ils ont mis 14 dos-d'âne dans une pente à 6% !". Certains ralentisseurs notamment ceux situés dans ou en sortie de virage sont même considérés comme dangereux pour la sécurité des motards "en plus de nous casser le dos et la mécanique, théoriquement on doit pouvoir les franchir à 30 km/h. C'est faux, on est le plus souvent obligé de freiner de 10 km/h".

Selon elle, les municipalités "savent très bien qu'elles sont dans l'illégalité". Elle cite une grande commune du Sud où les ralentisseurs se multiplient le long d'un axe très fréquenté utilisé par les services de secours. "La mairie nous a répondu qu'elle sait que c'est illégal mais qu'il n'y a plus de pousses depuis. Elle est prête à aller à la confrontation".

Si les motards participent à la sécurité routière en intervenant par exemple dans les établissements scolaires, la multiplication des ralentisseurs est jugée contre-productive en augmentant nuisance sonore et pollution par d'incessantes accélérations en sortie de ralentisseur.

## VOUS AVEZ DIT PAS AUX NORMES ?

Trop haut, mal signalés, mal entretenus, mal placés... Il ne faut pas chercher longtemps pour trouver des exemples de ralentisseurs ne respectant pas les normes ou même les simples recommandations liées aux plateaux. Petit florilège non exhaustif.

### A L'ENTRÉE D'UNE VILLE

Même le guide du CEREMA donne comme recommandation de ne pas planter de ralentisseurs type plateaux à moins de 50 mètres après l'entrée d'une ville. On peut dire qu'elle n'a pas été franchement suivie dans le cadre de travaux routiers à la Rivière-du-Mât-les-Hauts !

### FACE À UN PONT

Dans ce cas, il s'agit bien d'un ralentisseur type trapézoïdal théoriquement interdit "sur ou dans un ouvrage d'art et à moins de 25 m de part et d'autre", pourtant bien installé carrément à l'entrée d'un pont à Bras-Panon. La visibilité laisse aussi à désirer.

### DANS UNE PENTE À 10% !

Un record en la matière. Un ralentisseur situé à Bois-de-Nêfles à Saint-Denis barre la route d'une pente à 10% alors que la norme de 1994 pour les dos-d'âne interdit leur implantation dans une pente à plus de 4%. Comme il s'agit d'un plateau, la règle s'envole. Le genre de situation qui pourrait être dénoncée par une association demain en mettant en avant la décision du tribunal lyonnais.

### INVISIBLE DE JOUR ET DE NUIT

Les dos-d'âne doivent être visibles de jour comme de nuit notamment par des marques de couleurs blanche sur leurs côtés. Pas le cas de ce ralentisseur de type trapézoïdal bien fatigué rencontré à Saint-André.

### AU MILIEU D'UN VIRAGE

Que ce soit pour les dos-d'âne ou les plateaux il est interdit pour l'un, préconisé pour l'autre de les garder à distance d'au moins deux mètres d'un virage. Pas le cas de ce ralentisseur type plateau croisé sur la route de Rivière-du-Mât, à Saint-André.

## "Ça ne change rien"

Chef du service des routes du Département, Dimitri Stark relativise la portée du jugement du 11 février rendu par la cour d'appel administrative de Lyon. Selon lui, le ralentisseur en question ne répondait "ni aux règles du décret de 1994 (pour les dos d'âne et les ralentisseurs de type trapézoïdal), ni au guide technique du CEREMA sur les plateaux, raison pour laquelle il a été jugé non conforme". Pour le spécialiste, rien ne change dans le monde des ralentisseurs et seuls les deux premiers restent "clairement normés, le guide technique sur les coussins et plateaux ne peut pas être remis en cause, c'est une doctrine technique, on ne parle pas du même sujet".

Mais absence de règles ne rime pas avec absence d'assise légale à ses yeux : "La question c'est de savoir si les plateaux sont conformes au guide technique que nous respectons en toute circonstance, c'est un guide technique de l'Etat et un guide technique vaut une norme". La portée du jugement diffère donc selon que l'on se

place du côté des associations d'usagers ou des aménageurs. Les prochains jugements contre des collectivités et des ralentisseurs seront suivis à la loupe. Un combat jugé "dangereux" par le technicien : "S'il y a autant de ralentisseurs, c'est aussi parce qu'il y a beaucoup d'accidents, une route et n'est pas un circuit". Un agent du Département avait ainsi été percuté sur la route de Salazie. Un endroit aujourd'hui équipé de ralentisseurs donne-t-il en exemple.

Les municipalités recevraient également beaucoup de demandes de la part de riverains "avec même des pétitions pour sécuriser leurs routes". La configuration avec la métropole est aussi jugée différente : "Ici, nous avons beaucoup de routes urbaines, toutes les routes départementales de Saint-Leu sont en agglomération, les gens ont construit le long des routes". Il reconnaît dans le même temps qu'installer un dos d'âne "tous les 50 mètres, c'est contre-productif". Une question de juste équilibre.

