

De nombreux ralentisseurs, jugés « illégaux » par certains, continuent d'alimenter la polémique autour de leur nature et de leur implantation. Des communes décident envers et contre tout de continuer en dépit de doutes sur leur respect des normes en vigueur, qui pourraient conduire à leur retrait.

## Ce que disent les textes

La construction des ralentisseurs (de type dos d'âne ou de type trapézoïdal) est régie par la norme Afnor NF 98-300 et le décret n°94-447 du 27 mai 1994. Celui-ci implique par exemple que les ralentisseurs ne peuvent être isolés, mais doivent au contraire « être soit combinés entre eux, soit avec d'autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse ». Ils sont également interdits par exemple « sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules en moyenne journalière annuelle ».

## Le cas « Saint-Michel » analysé

Nous avons sollicité l'association Pour une mobilité sereine et durable afin d'avoir son avis sur les ralentisseurs anti-intrusion installés à Saint-Michel Chef Chef (lire ci-contre). Pour son président, Thierry Modolo-Dominati (lire aussi page 9), « visiblement, la zone d'implantation n'est pas bonne car c'est au milieu de nulle part, ce qui est interdit. » Il affirme que « ce type de ralentisseur n'a pas obtenu du gouvernement l'autorisation d'être installé. Pour implanter un ralentisseur qui ne serait pas conforme, à titre expérimental donc, il faut un accord écrit du ministère de l'Intérieur ou du Premier ministre. Le seul ralentisseur autorisé est celui de type dos-d'âne, qu'on ne trouve pratiquement jamais, bien qu'il soit le meilleur s'il est fait dans les règles de l'art. »

# Des ralentisseurs anti-intrusion à Saint-Michel font débat

« Inutiles et ridicules ! » ; « Illégal et cher » ; « Très dangereux par temps de pluie » ; « Dangereux et trop haut la plupart du temps » ; « A Tharon, ils sont très dangereux ! Attention au carter d'huile... » Sur la page Facebook du *Courrier du pays de Retz*, les commentaires sous l'article au sujet des ralentisseurs anti-intrusion (voir édition du 9 octobre 2020), installés dans un premier temps sur le front de mer de Tharon, sont unanimes. Bon nombre d'automobilistes y ont d'ailleurs abîmé leur véhicule.

Aujourd'hui, ce ralentisseur a été mis en place zone de la Dalonnerie, toujours à Saint-Michel Chef Chef. Pour certains internautes, en plus d'être dangereux, il est illégal. « La plupart des ralentisseurs ne sont pas aux normes, donc hors la loi, et les coussins Berlinois sont très dangereux pour les deux-roues ! » commente un lecteur. « Très très dangereux et surtout interdit en France ! », souligne un autre.

Éloïse Bourreau-Gobin, maire de Saint-Michel Chef Chef, ne répond pas à ces attaques mais explique les choix de la municipalité : « La commune a fait



Après le front de mer et le secteur de la Viauderie, c'est au tour de la rue de la Dalonnerie, à Saint-Michel Chef Chef, d'accueillir ce ralentisseur décrié par certains automobilistes.

l'acquisition en 2020 de deux ralentisseurs mobiles qui ont deux vocations : la première est de ralentir la vitesse dans des voies très fréquentées et où les automobilistes ont tendance à ne pas respecter les vitesses en vigueur. La sécuri-

té des riverains est une de nos priorités. Ce sont leurs contestations qui motivent nos choix d'implantation. La deuxième utilisation en position haute permet de sécuriser une voie aux normes vigipirate. Ces ralentisseurs mobiles ont été

utilisés l'an dernier sur le boulevard de mer dans le cadre de la piétonisation. Au lieu de les hiverner dans nos services, nous avons fait le choix de les installer dans des secteurs à risque, en prévision d'aménagement plus durable. »



## Des ralentisseurs « pas aux normes »

Axel Bergeron, fidèle lecteur du *Courrier du pays de Retz* et passionné des infrastructures routières, a réagi à notre article publié le 9 octobre 2020, intitulé « Des ralentisseurs qui font débat ».

« Ce matériel est présenté par la société Dalitub comme un ralentisseur anti-intrusion. Je cite : « testé en conformité avec les normes officielles PAS68 et IWA14-1 par un organisme indépendant. Position active : un obstacle infranchissable pour les véhicules de taille moyenne. Position inactive : un ralentisseur urbain permettant la circulation des véhicules à vitesse réduite ».

« Les normes PAS68 et IWA14-1 sont des normes européennes relatives à la résistance aux chocs de certains équipements, ce ne sont en aucun cas des normes françaises relatives aux ralentisseurs routiers. Le matériel commercialisé par la

société Dalitub n'est donc en aucun cas d'un ralentisseur routier homologué selon les normes et la réglementation française (décret n° 94-447 du 27 mai 1994 et à la norme NF P 98-300 de juin 1994). »

« Il ne s'agit pas de tout d'un ralentisseur, mais d'un système anti-intrusion à géométrie variable, qui ne respecte aucune des normes légales d'un ralentisseur agréé, et qui n'arrête même pas un cycliste... C'est une escroquerie dont sont victimes beaucoup de petites municipalités. L'an dernier, c'était Pornic sur le pont du 8-Mai, cette année c'est Saint-Michel Chef Chef... »

Pour Axel Bergeron, la société Dalitub présente « son matériel comme « un ralentisseur conforme et homologué », évidemment sans se référer aux normes légales françaises... mais la municipalité elle aussi est coupable de ne pas procéder à une étude juridique préalable... »

Pour Axel Bergeron, utiliser ce matériel uniquement comme « ralentisseurs » est « évidemment en contradiction avec la réglementation française qui régit non seulement les caractéristiques techniques (dimensions) des ralentisseurs mais aussi prescrit leur implantation exclusivement en agglomération, c'est-à-dire dans une zone avec une voie publique bordée de manière continue par des habitations (à noter que la simple pose de panneaux routiers du type EB 10 et EB 20 ne suffit pas à elle seule à caractériser une agglomération au sens du code de la route). Et pour les deux voies envisagées il est clair qu'il ne s'agit pas de voies en agglomération (...). Je transmets donc ce signalement et ce dossier, par ce mail, à l'association 40 millions d'automobilistes qui mène actuellement une opération pour répertorier l'ensemble des ralentisseurs routiers non conformes implantés en France. »

## Des députés interpellent le ministre des Transports

Le 30 mars, Luc Geismar, député (Mouvement démocrate, MoDem, et démocrates apparentés) de la 5<sup>e</sup> circonscription de la Loire-Atlantique, a alerté le ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des transports, sur le sujet des ralentisseurs « illégaux » qui se multiplient sur les routes françaises. « Ce non-respect est source de danger pour les usagers de la route, en particulier les deux-roues, mais aussi de nuisances sonores, de pollution, ou encore d'usure prématurée des véhicules. De plus, le positionnement de ralentisseurs sur certains trajets et sans considération des usages cause des douleurs aux conducteurs de bus qui passent dessus, et crée des risques pour les véhicules de transport de blessés qui doivent les emprunter à grande vitesse. »

Mardi 6 avril, Alexandra Valletta Ardisson, députée LREM des Alpes-Maritime a attiré via une question écrite l'attention du ministre de l'intérieur sur les ralentisseurs de vitesse de type « coussins berlinois », saisie par des élus de sa circonscription, « inquiets par les récentes décisions de justice rendant

illégal ce modèle de ralentisseurs de vitesse ». Elle souhaite que soit « clarifiée « la situation juridique des dispositifs des coussins et plateaux dits : « coussins berlinois ». »

Le 1<sup>er</sup> décembre 2020, un autre député, Jean-Charles Larsonneur (Agir ensemble, Finistère), avait déjà interpellé le même ministre sur ce même sujet. Le ministère lui avait répondu : « 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 précise à l'article 1 que ces ralentisseurs doivent être conformes aux normes en vigueur. Leurs caractéristiques géométriques et techniques (notamment les dimensions) sont décrites dans la norme française NF P98-300, dont l'application est rendue obligatoire par le décret du 27 mai 1994. Tous les ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal doivent aujourd'hui répondre à cette norme. En effet, le décret suscité imposait une mise en conformité de ces ralentisseurs avant cinq ans. Le gestionnaire de voirie qui n'aurait pas pris les disposi-

tions nécessaires engage donc sa responsabilité. En ce qui concerne les coussins berlinois, ils ne font pas l'objet d'une norme et ils ne sont pas couverts par le décret précité. Ils font toutefois l'objet d'un guide de recommandations du centre d'études sur les réseaux de transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) intitulé « guide des coussins et plateaux », actualisé en 2010 qui n'a pas de valeur réglementaire. Ce guide a pour objectif d'accompagner les gestionnaires dans leur choix d'aménagement en vue de garantir, dans le même esprit que pour les ralentisseurs de type dos d'âne, la cohérence du dispositif avec l'environnement et la sécurité des usagers. 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, entraînant un risque pour les usagers, entraîne la responsabilité du gestionnaire. »

# faut-il les supprimer ?

## Pourquoi des milliers de ralentisseurs sont illégaux en France et pourraient être détruits

Le 11 février dernier, la justice a contraint une commune à détruire l'un de ses ralentisseurs, jugé illégal, comme des centaines de milliers d'autres installés en France.

Ils sont trop hauts, trop longs, mal signalés, pas correctement entretenus, voire interdits par endroits mais pourtant bien installés. Et on peut les trouver dans n'importe quelle commune française.

« Ils », ce sont les ralentisseurs, ces bosses placées en travers des rues pour ralentir la vitesse des véhicules. Ils sont aussi la bête noire de la Ligue de défense des conducteurs, de l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD) et de l'Automobile-club des avocats, qui ont engagé tous les trois une véritable guerre contre les ralentisseurs, accusés de ne pas respecter les normes en vigueur.

Le 11 février dernier, la justice a donné raison aux trois associations en condamnant pour la première fois en appel une mairie, celle de Saint-Jean le Vieux (Ain), à détruire l'un de ses ralentisseurs, jugé illégal. Une « première jurisprudence qui fera date », se félicite PUMSD dans un communiqué, alors que la quasi-totalité des 450 000 ralentisseurs installés aujourd'hui en France ne respecte pas la réglementation.

### Un guide... non reconnu par la loi

« C'est la troisième condamnation, mais c'est loin d'être la dernière », commente Thierry Modolo-Dominati. Mais c'est déjà une « victoire », reconnaît Alexandra Legendre. Respectivement président de l'association PUMSD et directrice du Pôle étude et communication de la Ligue de défense des conducteurs, ils pointent tous deux du doigt les mauvaises pratiques des maires.

En effet, pour faire construire des ralentisseurs au sein de leur

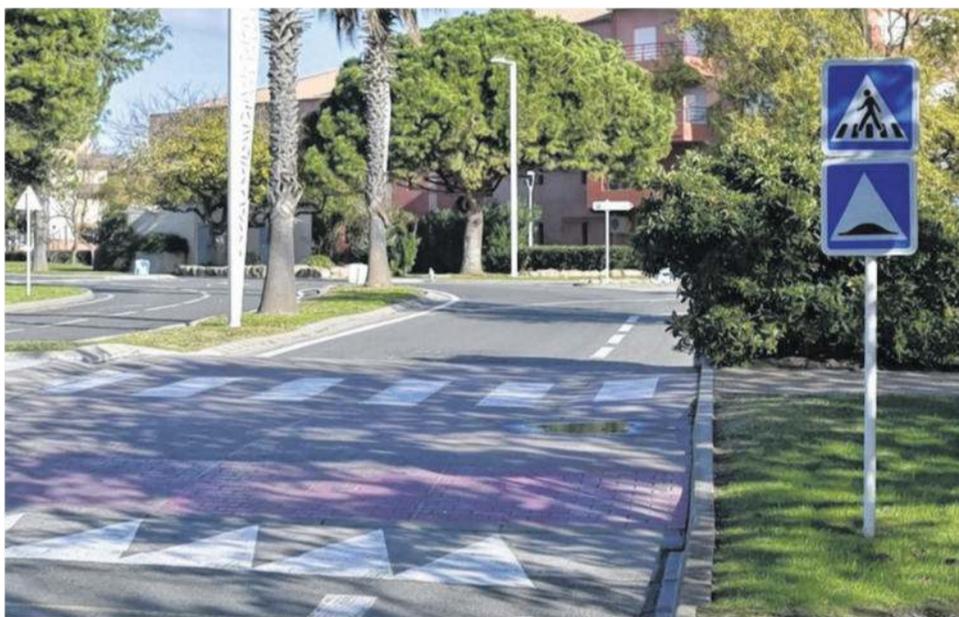
collectivité, les édiles se basent généralement sur le guide « Coussins et plateaux », baptisé avant « Certu » et réalisé par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

Mais, problème, ce guide n'a jamais été reconnu par la loi, explique Thierry Modolo-Dominati : « Le problème, c'est que c'est devenu avec le temps une sorte de bible pour les maires » mais surtout, « un moyen de contourner la loi. Sans compter les cabinets de conseil privés qui aiguillent les maires en termes d'aménagement et qui, eux aussi, prennent souvent appui sur les mêmes documents. »

### Un décalage entre la loi et l'usage

De son côté, l'Association des maires de France (AMF) reconnaît tout à fait un certain vide juridique et un décalage entre la législation et l'usage. « Il y a d'un côté la loi, qui peut évoluer sous la pression du législateur et même sous la pression des associations, et de l'autre côté, l'usage sur le terrain, avec le maire et ses administrés, explique à actu.fr Agnès Le Brun, la vice-présidente de l'AMF. Si, sur le terrain, le maire constate que la vitesse est franchement excessive, qu'il y a de plus en plus d'incivilités routières qui ne respectent ni le Code de la route ni les piétons, alors cela va de soi qu'il cherche à protéger rapidement sa population en utilisant, dans ce cas-là, des ralentisseurs. »

Si un ralentisseur pose réellement problème, rares sont les maires à rechigner à les enlever après discussion avec les habi-



Les ralentisseurs font partie intégrante du paysage urbain. Pourtant, beaucoup sont illégaux.

(©AdobeStock)

tants et les associations. « Il n'y a pas de volonté délibérée des maires. Mais c'est toujours compliqué de jauger, le maire étant toujours au carrefour des intérêts particuliers », poursuit Agnès Le Brun. Aussi, la non-conformité de certains ralentisseurs n'est pas surprenante au regard d'une législation et d'un usage qui évoluent. D'autant plus que certains usages, comme se baser sur le guide de la Cerema, se sont souvent figés avec le temps, tandis que les équipes municipales, elles, n'ont cessé de se renouveler. »

### Pollution et nuisances

Au-delà de la volonté d'inciter les maires à faire respecter la loi, il s'agit aussi pour les associations de prendre la défense des automobilistes. « Quand on aborde un ralentisseur, on ralentit puis accélère, ce qui

engendre de la pollution », indique Thierry Modolo-Dominati, chiffrant à 5 fois plus de pollution atmosphérique et jusqu'à 1 000 % de particules en plus avec la présence d'un ralentisseur.

Ce genre de dispositif crée aussi une nuisance sonore et des vibrations pour ceux qui se trouvent à proximité. « Les maires invoquent souvent la sécurité routière pour justifier l'installation de ralentisseurs, ce que je ne mets absolument pas en doute, comme la volonté de vouloir bien faire, mais souvent trop vite », nuance de son côté Alexandra Legendre.

Bien souvent les ralentisseurs sont installés un peu trop rapidement, sans véritable état des lieux préalable pour savoir s'il existe d'autres solutions. Pour d'autres maires, assure Thierry Modolo-Dominati, il s'agit aussi d'une forme de clientélisme,

« pour répondre à la demande de certains électeurs se plaignant d'avoir des voitures qui passent trop vite devant chez eux ».

### Frapper fort auprès des communes

Avec l'Automobile-club des avocats, PUMSD et la Ligue de défense des conducteurs ont par ailleurs engagé en automne dernier une procédure pénale contre 150 communes à propos de ce qu'on appelle les « coussins berlinois », ces dispositifs de caoutchouc contraignant le véhicule à ralentir et encore bien utilisés dans les communes malgré leur interdiction... depuis 2009.

Le coussin berlinois, contrairement au dos-d'âne, ne s'éteint pas sur toute la largeur de la chaussée.

L'enquête menée par un juge d'instruction est toujours en cours, tandis que les signa-

lements des automobilistes s'accumulent sur les bureaux des associations. « C'est justement parce qu'on a de plus en plus de signalements que nous avons décidé d'engager une procédure pénale », poursuit Alexandra Legendre, pour qui il était important de « frapper fort ».

### Entre 5 et 7 milliards d'euros

Et les résultats se font déjà sentir, se réjouit-elle : de nombreuses communes qui souhaitaient mettre des coussins berlinois ont finalement renoncé après la décision de la justice, voire ont retiré ce type de ralentisseurs qui a un certain prix. Thierry Modolo-Dominati rappelle ainsi qu'au total, l'installation de tous les ralentisseurs de France a coûté 5 à 7 milliards d'euros aux contribuables.

Prochaine étape : en discuter plus complètement avec les services de l'État ? Agnès Le Brun en est convaincue : « La solution serait de faire un inventaire des ralentisseurs, de mettre à plat les normes en vigueur et faire un état des lieux de ceux à restaurer. Il faut vraiment un dialogue intelligent entre les services de l'État et les collectivités à ce sujet. »

Les associations n'attendent que ça. Et regrettent le silence du ministre chargé des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, et de la Sécurité routière, malgré plusieurs tentatives, lâche le président de PUMSD. Pourtant, l'urgence se fait sentir, quand des ralentisseurs continuent d'être installés « tous les jours ».

Alexandra Segond (actu.fr)

Votre magasin reste  
**OUVERT** pour vos  
achats essentiels !

Notre atelier reste également ouvert pour entretenir et réparer tous vos matériels.



**RETRAIT EN 2H**  
Commandez sur : [espace-meraude.com](http://espace-meraude.com)



**ESPACE EMERAUDE**

Ma terre, ma maison, pour longtemps

**ETS DUPONT SAS**  
Axe Nantes Noirmoutier

SAINT-HILAIRE DE CHALÉONS  
**02 40 31 75 50**

[www.espace-meraude.com](http://www.espace-meraude.com)