

[Base Questions](#) > [2021](#)

Aide aux collectivités pour remplacer les ralentisseurs illégaux

15^e législature

Question écrite n° 24687 de M. Yves Bouloux (Vienne - Les Républicains)

publiée dans le JO Sénat du 07/10/2021 - page 5691

M. Yves Bouloux attire l'attention de Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales sur l'impérieuse nécessité d'aider les communes et les intercommunalités concernées à remplacer les ralentisseurs de vitesse hors normes actuellement installés sur leurs territoires.

En effet, 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 trapézoïdalla (norme NF P 98-300) pose les exigences suivantes : les ralentisseurs trapézoïdaux doivent être situés en zone 30 km/h, avoir un plateau compris entre 2,5 et 4 m, avec deux pentes de 1 à 1,4 m de long et ne pas dépasser 10 cm de haut. Enfin, ils ne doivent pas être implantés sur des axes empruntés régulièrement par des transports publics de personnes ni sur des axes où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour en moyenne.

Or, dans les faits, parmi les 450 000 ralentisseurs que compte notre pays, nombre d'entre eux, dont certains dépassent parfois 24 cm de haut, sont hors normes, ce qui les rend dangereux pour les véhicules, avec pour conséquences de nombreuses casses matérielles, et même parfois des accidents, mais aussi pour leurs passagers. En juillet 2021, la ligue de défense des conducteurs a rendu publics les résultats d'une enquête menée auprès de 500 chauffeurs de bus et autocars en France qui révèle que 46 % d'entre eux souffriraient de troubles musculosquelettiques – TMS – consécutifs au franchissement de ces ralentisseurs (sachant qu'un chauffeur peut en franchir 240 en 7 heures de conduite). Cette enquête pointe également les risques pour l'environnement, le franchissement de ces ralentisseurs engendrerait une surconsommation de carburant, des émissions de CO₂, et nuisances sonores importantes.

Force est de constater que les recommandations du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), qui n'ont pourtant aucun caractère normatif, ont semé la confusion. Cela a d'ailleurs contraint le syndicat des équipements de la route (SER) à émettre une note juridique mettant en garde ses adhérents sur les risques d'engagement de leur responsabilité lorsque le donneur d'ordre, à savoir les collectivités, exige l'installation d'équipements de la route ne répondant pas à la réglementation ou aux normes. Parallèlement, plusieurs décisions de justice récentes ont enjoint des collectivités locales qui ne l'avaient pas fait à se mettre en conformité avec la réglementation en vigueur.

Répondant à une attente des riverains désireux d'améliorer la sécurité routière et soucieux de respecter la réglementation, de nombreux élus sont aujourd'hui désarmés face à une telle situation et à l'incapacité financière de leur collectivité de procéder au remplacement de ces ralentisseurs hors normes.

Considérant qu'il faut cesser de construire des ralentisseurs illégaux et remettre aux normes ceux qui existent déjà, mais ne respectent pas les dimensions légales ni les restrictions d'implantation, il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer quelles dispositions, particulières et urgentes, elle entend prendre pour permettre aux collectivités concernées de procéder rapidement au remplacement des ralentisseurs concernés.

Réponse du Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales

publiée dans le JO Sénat du 13/01/2022 - page 227

Les ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal sont des dispositifs de surélévation de chaussée destinés à modérer la vitesse des véhicules en agglomération, dans un but de protection des usagers vulnérables vis-à-vis des véhicules motorisés. Ceux-ci ne doivent ni constituer des obstacles dangereux pour l'usager, ni représenter une gêne excessive lorsque ce dernier respecte la vitesse autorisée : ils ne doivent ni être agressifs vis-à-vis du véhicule et de ses occupants, ni être une nuisance sonore. 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 n° 94-447 du 27 mai 1994 imposait une mise en conformité de ces ralentisseurs avant 5 ans. Le gestionnaire de voirie qui n'aurait pas pris les dispositions nécessaires engage donc sa responsabilité. Ainsi, comme vous le soulignez, des décisions de justice ont enjoint certains gestionnaires de se mettre en conformité avec la réglementation en vigueur depuis 1994. La note juridique du syndicat des équipements de la route à laquelle vous faite référence traite l'ensemble des équipements routiers, et pas spécifiquement les ralentisseurs. Cette note confirme que l'entreprise a un devoir de conseil auprès du maître d'ouvrage et doit l'alerter si un équipement non conforme à la réglementation est contractuellement demandé. D'autre part, le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 limite l'implantation des ralentisseurs aux agglomérations telles que définies dans le code de la route (article R1 à l'époque, article R110-2 actuellement), aux aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers. De plus, le cadre défini dans ce décret vise à garantir la cohérence de l'aménagement puisqu'il est précisé qu'un ralentisseur ne doit être implanté que sur une section de voie localement limitée à 30 km/h (ou dans une « zone 30 ») et que le ralentisseur doit être combiné avec d'autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse. À ce titre, le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement apporte des conseils sur les différents aménagements possibles afin de réduire la vitesse des usagers. Ainsi, l'application de ce décret garantit une utilisation organisée de ces ralentisseurs et évite leur multiplication sans cohérence globale.