

Communiqué de presse

**+ d'accidents, + d'impact sur l'environnement,
+ de carburant, + d'inconfort, + de bruit**

Enfin une étude pour dénoncer toutes les nuisances provoquées par les ralentisseurs illégaux

Paris, le 7 juillet 2022 – Voici deux ans que la Ligue de Défense des Conducteurs, Pour une mobilité sereine et durable et l'Automobile Club des Avocats unissent leurs efforts pour lutter contre les ralentisseurs illégaux. L'étude « *Ralentisseurs illégaux : + d'accidents, + d'impact sur l'environnement, + de carburant, + d'inconfort, + de bruit* » que nous publions aujourd'hui dénonce, faits, chiffres et mesures à l'appui, toutes les nuisances liées à la construction de ces installations non conformes. Un guide pratique indispensable pour tous, citoyens et collectivités locales, mais aussi un outil dont nos associations se saisiront pour leurs démarches de contestation légale.

« Tous les dispositifs devraient aujourd'hui répondre à la norme en vigueur [...]. Le gestionnaire de voirie qui n'aurait pas pris les dispositions nécessaires engage donc sa responsabilité. Plusieurs décisions de justice récentes ont d'ailleurs conduit des collectivités locales qui ne l'avaient pas fait à se mettre en conformité vis-à-vis des règles [...]. »

Ces mots, c'est Gérald Darmanin, ministre de l'Intérieur, qui les a prononcés début 2021. Une piqûre de rappel qui n'empêche pas l'immense majorité des 450 000 ralentisseurs construits en France d'être non conformes... Et ce, malgré le décret 94-447 et la norme NF 98-300 de 1994, qui limitent leur implantation de façon très restrictive.

D'où viennent ces innombrables abus et surtout, pourquoi ces ralentisseurs illégaux doivent-ils impérativement « rentrer dans le rang » ? C'est à ces questions que répond l'étude « *Ralentisseurs illégaux : + d'accidents, + d'impact sur l'environnement, + de carburant, + d'inconfort, + de bruit* », réalisée par la Ligue de Défense des Conducteurs avec ses partenaires, les associations Pour une mobilité sereine et durable et l'Automobile Club des

Avocats. D'abord, le non-respect de la norme et du décret – qui ont été précisément déterminés pour ralentir la circulation efficacement sans autre conséquence néfaste – entraîne de multiples casses matérielles et, plus graves, des accidents corporels à l'issue parfois tragique. Mais comme nous l'avons démontré l'an dernier en construisant un ralentisseur illégal et en mesurant ses nuisances (consommation, émissions de CO₂, inconfort, bruit..., voir le [dossier de presse](#) que nous avons publié), ces installations sont aussi un non-sens économique et écologique, tandis qu'elles dégradent le confort de vie, que ce soit à bord des véhicules qui les franchissent ou pour les personnes résidant dans leurs environs immédiats.

Faits, chiffres et mesures à l'appui, notre étude démonte point par point tous les arguments tentant de justifier la prolifération des ralentisseurs illégaux. Notamment le guide « *Coussins et plateaux* » publié par le Cerema (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), organisme d'État dont les recommandations sur ce sujet font fi du décret et de la norme... et sur lequel s'appuient pourtant nombre de collectivités.

« Cette tolérance s'avère totalement inexplicable, éminemment paradoxale, si on la compare à l'inflexibilité qui régit la vie des automobilistes, s'insurge Nathalie Troussard, Secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs. Notre étude vise à rappeler les bonnes pratiques et nous la ferons parvenir à tous les gestionnaires de route et à toutes les collectivités locales, afin que ces décideurs disposent du meilleur outil avant de construire un ralentisseur qui pourrait s'avérer non conforme. Toute ambiguïté sera donc levée. »

Rémy Josseaume, président de l'Automobile Club des Avocats, confirme : « *Un élu tout comme un gestionnaire de voirie engage sa responsabilité en cas d'accident ou d'incident impliquant un ouvrage qui n'est pas conforme* ».

Enfin, pour Thierry Modolo-Dominati, président de l'association Pour une mobilité sereine et durable, « *l'étude réalisée constitue un support idéal pour placer l'État face à ses responsabilités et effectuer une mise en demeure à son encontre. Elle permet aussi de demander des comptes au Premier ministre, au ministre de la Transition écologique et au ministre délégué chargé des Transports, tous trois responsables du respect de la réglementation et de la norme en vigueur* ». L'association de Thierry Modolo-Dominati a d'ailleurs d'ores et déjà fait parvenir une mise en demeure à ces ministres, pour la « *mise en conformité et le respect des normes des ralentisseurs non conformes et fort générateurs de surpollution et contraires aux engagements de l'État pour la baisse de la pollution atmosphérique et des gaz à effet de serre* ». Les ministres ont deux mois pour répondre.

Notre étude « *Ralentisseurs illégaux : + d'accidents, + d'impact sur l'environnement, + de carburant, + d'inconfort, + de bruit* » est à [télécharger ici](#).

Pour nous contacter :

Ligue de Défense des Conducteurs

Nathalie Troussard, secrétaire générale :

01 43 95 43 03 / nathalie.troussard@liguedesconducteurs.org

Alexandra Legendre, responsable Pôle Études et Communication :

01 43 95 43 00 / 06 37 85 26 06 / alexandra.legendre@liguedesconducteurs.org

Pour une Mobilité sereine et Durable

Thierry Modolo-Dominati, président :

06 27 37 21 16 / contact@pumsd.fr

Automobile-club des Avocats

Rémy Josseaume, président :

06 15 15 35 52 / contact@autoclubavocat.fr

Force de mobilisation pour la Ligue de Défense des Conducteurs avec ses plus de 1 million de sympathisants, profonde maîtrise du sujet pour « Pour une mobilité sereine et durable » et incontestable expertise juridique pour l'Automobile-club des Avocats. Ensemble, ces trois puissantes associations unissent leurs efforts pour sensibiliser pouvoirs publics, élus locaux et médias sur les ralentisseurs illégaux. Elles considèrent en effet que la majorité des 450 000 ralentisseurs (de type trapézoïdal ou dits « coussin berlinois ») ne respectent pas le décret du 27 mai 1994.