

Université Perpignan Via Domitia  
Faculté des Sciences Juridiques et Économiques

# **MÉMOIRE**

pour l'obtention du diplôme

**Master Administration Publique**  
**Parcours Carrières du droit public**

présenté et soutenu le 14 juin 2023 par

**Kevin SOUSA RODRIGUES**

**Les ralentisseurs illicites sur le domaine public routier  
français : quelles conséquences vis-à-vis de la responsabilité  
administrative, pénale et environnementale ?**

**Directeur de mémoire :**

**Jean-François CALMETTE**, Maître de conférences HDR à l'Université Perpignan Via  
Domitia







Université Perpignan Via Domitia  
Faculté des Sciences Juridiques et Économiques

# **MÉMOIRE**

pour l'obtention du diplôme

## **Master Administration Publique Parcours Carrières du droit public**

présenté et soutenu le 14 juin 2023 par

**Kevin SOUSA RODRIGUES**

### **Les ralentisseurs illicites sur le domaine public routier français : quelles conséquences vis-à-vis de la responsabilité administrative, pénale et environnementale ?**

**Directeur de mémoire :**

**Jean-François CALMETTE**, Maître de conférences HDR à l'Université Perpignan Via  
Domitia



*L'Université Perpignan Via Domitia n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans le présent mémoire, ces opinions devront être considérées comme propres à leur auteur.*



## **REMERCIEMENTS**

Tout d'abord, je souhaite adresser mes plus profonds et sincères remerciements à mon directeur de mémoire, Monsieur Jean-François CALMETTE. Sans sa disponibilité, sa rigueur et sa patience, ce travail aurait été substantiellement moins bon. Je lui témoigne toute ma reconnaissance et ma gratitude.

Ensuite, je souhaite exprimer mes remerciements les plus sincères aux associations qui luttent contre la présence de ralentisseurs illicites sur le territoire français, notamment la Ligue de défense des conducteurs et Pour une mobilité sereine et durable, et en particulier le désormais ex-président de cette dernière, Monsieur Thierry MODOLO-DOMINATI. En premier lieu, car ce sont elles qui ont popularisé ce problème et m'ont amené à m'y intéresser. En second lieu, car une grande partie des sources présentes dans ce mémoire résulte du fruit de leur travail. Par conséquent, celui-ci n'aurait pas pu voir le jour sans elles.

Enfin, je veux exprimer ma plus profonde gratitude envers Sarah, non seulement pour sa présence à mes côtés depuis bientôt sept ans, mais également pour la relecture minutieuse qu'elle a faite de cette étude. Elle a consacré beaucoup de son temps afin de m'aider à mener à bien ce travail, dans une période pourtant si importante pour son (notre) futur. Pour tout cela, je lui témoigne une immense reconnaissance. Je n'éprouve aucune inquiétude pour la suite, j'ai la certitude qu'elle mènera à bien tous ses projets.



## TABLE DES ABRÉVIATIONS

*Note : L'ensemble des références de la présente étude ont été rédigées selon les règles de rédaction présentes dans le Guide de rédaction des références juridiques édité par le Syndicat national de l'édition dont font partie les principaux éditeurs de contenus juridiques français. Lors de la rédaction de ce mémoire, la dernière mise à jour de ce guide était datée du 18 mars 2022.*

### Références bibliographiques

<b>AJCT</b> Actualité juridique collectivités territoriales	<b>JCP G</b> La Semaine Juridique – Édition générale
<b>BTL</b> Bulletin des Transports et de la Logistique	<b>JO Sénat</b> Journal officiel du Sénat
<b>C. civ.</b> Code civil	<b>JOAN</b> Journal officiel de l'Assemblée nationale
<b>C. for.</b> Code forestier	<b>JORF</b> Journal officiel de la République française
<b>C. pén.</b> Code pénal	<b>JOUE</b> Journal officiel de l'Union européenne
<b>C. route</b> Code de la route	<b>Leb.</b> Recueil des décisions du Conseil d'État
<b>C. rur.</b> Code rural et de la pêche maritime	<b>LGDJ</b> Librairie générale de droit et de jurisprudence
<b>C. voirie routière</b> Code de la voirie routière	<b>LPA</b> Les Petites affiches
<b>CGCT</b> Code général des collectivités territoriales	<b>RDI</b> Revue de Droit Immobilier. Urbanisme - Construction
<b>CGPPP</b> Code général de la propriété des personnes publiques	<b>Rev. Jurisp. ALYODA</b> Revue Association lyonnaise de droit administratif
<b>Comm. com. électr.</b> Communication - Commerce électronique	<b>RLDI</b> Revue Lamy Droit de l'Immatériel
<b>Dr. adm.</b> Droit administratif	
<b>JCP A</b> La Semaine Juridique - Édition Administration et collectivités territoriales	

## Abréviations des mois

**Janvier** janv.

**Février** févr.

**Mars** ne s'abrège pas

**Avril** avr.

**Mai** ne s'abrège pas

**Juin** ne s'abrège pas

**Juillet** juill.

**Août** ne s'abrège pas

**Septembre** sept.

**Octobre** oct.

**Novembre** nov.

**Décembre** déc.

## Institutions

**AFNOR** Association française de normalisation

**ART** Autorité de Régulation des Transports

**CAA** Cour administrative d'appel

**CE** Conseil d'État

**CEN** Comité européen de normalisation

**CEREMA** Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

**CERTU** Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

**CISR** Comité interministériel de la sécurité routière

**Civ.** Chambre civile de la Cour de cassation (suivi du numéro de la chambre)

**Crim.** Chambre criminelle de la Cour de cassation

**DISR** Délégué interministériel à la sécurité routière

**ISO** Organisation internationale de normalisation

**OMS** Organisation mondiale de la santé

**PUMSD** Association Pour une mobilité sereine et durable

**SDIS** Service départemental d'incendie et de secours

**SNSM** Société nationale de sauvetage en mer

**T. confl.** Tribunal des conflits

**TA** Tribunal administratif

**UTAC** Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle

## Autres abréviations

<b>al.</b> alinéa	<b>t.</b> tome
<b>art.</b> article	<b>v.</b> voir
<b>Assoc.</b> association	<b>vol.</b> volume
<b>coll.</b> collection	§ paragraphe
<b>cm</b> centimètres	
<b>C<sup>ne</sup></b> Commune	
<b>dB</b> décibel	
<b>Dép.</b> Département	
<b>dir.</b> sous la direction de	
<b>doctr.</b> doctrine	
<b>éd.</b> édition	
<b>EPCI</b> Établissement public de coopération intercommunale	
<b>et a.</b> et autres	
<b>et s.</b> et suivant	
<b>Ibid.</b> Ibidem (dans l'œuvre citée précédemment)	
<b>IISR</b> Instruction interministérielle sur la signalisation routière	
<b>ISA</b> Adaptation intelligente de la vitesse	
<b>km/h</b> kilomètre par heure	
<b>m</b> mètres	
<b>n<sup>o</sup></b> numéro	
<b>p.</b> page	
<b>pp.</b> page à page	
<b>PTAC</b> Poids total autorisé en charge	
<b>Quest. parl.</b> question parlementaire	
<b>Rép. min.</b> réponse ministérielle	
<b>req.</b> requête	
<b>Sect.</b> Section	
<b>S<sup>te</sup></b> Société	



# **SOMMAIRE**

## **PREMIÈRE PARTIE :**

### **LE CADRE NORMATIF FRANÇAIS DES RALENTISSEURS ROUTIERS**

#### **TITRE 1<sup>ER</sup> : LES CONDITIONS D'IMPLANTATION DES RALENTISSEURS SUR LE DOMAINE PUBLIC ROUTIER**

**Chapitre 1<sup>er</sup>** : Les compétences des autorités administratives en matière d'implantation de ralentisseurs

**Chapitre 2<sup>nd</sup>** : Les prescriptions géographiques à respecter pour l'implantation de ralentisseurs

#### **TITRE 2<sup>ND</sup> : LA MISE EN PLACE EFFECTIVE DES RALENTISSEURS : RÉALISATION ET SIGNALISATION**

**Chapitre 1<sup>er</sup>** : Les caractéristiques géométriques et conditions de réalisation des ralentisseurs

**Chapitre 2<sup>nd</sup>** : Les modalités de signalisation routière des ralentisseurs

## **SECONDE PARTIE :**

### **LES ORIGINES ET CONSÉQUENCES D'UN CADRE NORMATIF TROP PEU RESPECTÉ : L'APPARITION DE RALENTISSEURS ILLICITES**

#### **TITRE 1<sup>ER</sup> : LES RALENTISSEURS ILLICITES : ORIGINES**

**Chapitre 1<sup>er</sup>** : Les « guides » dépourvus de valeur normative

**Chapitre 2<sup>nd</sup>** : Les solutions critiquables dégagées par le juge administratif

#### **TITRE 2<sup>ND</sup> : LES RALENTISSEURS ILLICITES : CONSÉQUENCES**

**Chapitre 1<sup>er</sup>** : Ralentisseurs illicites et conséquences environnementales

**Chapitre 2<sup>nd</sup>** : Ralentisseurs illicites et responsabilité pénale



## INTRODUCTION GÉNÉRALE<sup>1</sup>

*« J'attache une grande importance, pour des raisons de sécurité et de crédibilité auprès des usagers, à la stricte application du décret ; il est regrettable, en particulier, que des ralentisseurs dangereux qui auraient dû être mis en conformité pour le mois de juin 1995, soient encore en place à ce jour. »*

Bernard PONS<sup>2</sup>

### *Histoire de la sécurité routière en France*

**1. Introduction historique à la sécurité routière** – En France, les actes normatifs visant à prévenir les accidents de la route existent depuis longtemps. La première loi prescrivant des mesures destinées à assurer ce que l'on appellera plus tard la « sécurité routière » date de l'époque où l'ensemble des voitures était encore hippomobile. En effet, la loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage et des messageries publiques prévoyait déjà en son temps, diverses mesures dans le but de prévenir les risques d'accidents sur les routes nationales, les routes départementales et les chemins vicinaux de grande communication<sup>3</sup>. Plus tard, l'apparition du moteur à combustion interne, la multiplication des véhicules utilisant cette technologie, mais aussi les différents progrès techniques visant à fiabiliser et à démocratiser ces derniers entraineront l'émergence d'un cadre normatif abondant visant

---

<sup>1</sup> L'usage de la locution *op. cit.* a été banni de ce travail, tant il peut être désagréable, dans le cadre de la consultation ponctuelle et ciblée d'un document, d'être contraint de remonter parfois plusieurs dizaines de pages en amont pour retrouver la référence initiale complète. La locution *ibid.* renvoyant à la référence précédente n'a pas paru présenter le même type de désagrément et a donc été conservée.

<sup>2</sup> Cette citation est tirée d'une circulaire ministérielle du 29 avril 1996 du ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme. Elle pourrait encore être prononcée en 2023.

<sup>3</sup> La loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage et des messageries publiques est complétée par le décret du 10 août 1852 sur la police du roulage et des messageries publiques. Ces deux textes prévoyaient déjà les différents types de routes où les voitures hippomobiles étaient autorisées à circuler, mais également le nombre de chevaux pouvant les tracter, les conditions de stationnement de ces dernières, les conditions particulières de roulage en cas de neige ou de verglas ou encore le type de chargement autorisé dans les voitures. Ils déléguaient aux autorités publiques locales de nombreuses compétences visant à encadrer la circulation des véhicules hippomobiles.

à améliorer la sécurité routière. Toutefois, avant d'étudier cet ensemble législatif et réglementaire, il convient de définir ce qu'est la sécurité routière.

**2. Définitions de la sécurité routière** – La sécurité routière se définit comme « l'ensemble des mesures et des règles visant à limiter les accidents de la route »<sup>4</sup>. Les Éditions Larousse indiquent quant-à-elles que la sécurité routière serait un « ensemble de services visant à la protection des usagers de la route »<sup>5</sup>. Plus récemment, le document de politique transversale de sécurité routière élaboré dans le cadre du projet de loi de finances pour 2022 établissait « La politique de sécurité routière vise à prévenir les accidents de la route et à en réduire la gravité. Elle cherche en particulier à responsabiliser les usagers de la route à la fois vis-à-vis d'eux-mêmes (se protéger) et vis-à-vis des autres (protéger les autres). Elle doit aussi contribuer à l'amélioration des infrastructures et à l'évolution des moyens de mobilité (tous types de véhicule) vers une sécurité renforcée de tous les usagers de la route »<sup>6</sup>.

**3. Un cadre normatif progressivement instauré** – L'avènement des véhicules propulsés par un moteur à combustion interne contraint les pouvoirs publics à devoir instaurer des règles concernant leur circulation. C'est ainsi qu'en 1893, le préfet de police de Paris, Louis LÉPINE, adopte une ordonnance visant à contraindre les conducteurs circulant dans le périmètre de la préfecture de police à se soumettre à plusieurs obligations. Non seulement, ce texte instaure un certificat de capacité pour la conduite des véhicules, qui deviendra plus tard le permis de conduire, mais il impose aussi l'immatriculation des voitures, en créant de fait le premier certificat d'immatriculation dans le monde<sup>7</sup>. En 1899, ces obligations seront étendues à l'ensemble du territoire français par un décret prit par le président de la République française<sup>8</sup>. Il instaurera également les premières vitesses maximales autorisées, qui sont alors de 30 km/h en rase campagne et de 20 km/h en

---

<sup>4</sup> Dictionnaire de l'Académie française, 9<sup>ème</sup> éd., JORF éd. des documents administratifs n° 1, 19 févr. 2020, p. 36.

<sup>5</sup> GUILBERT L. (dir.) et a., *Grand dictionnaire des lettres ; 1-7. Grand Larousse de la langue française. Tome 6, PSO-SUR*, 1989, Larousse, p. 5334.

<sup>6</sup> Document de politique transversale de sécurité routière relatif au projet de loi de finances 2022, p. 10.

<sup>7</sup> L'ordonnance du 14 août 1893 dispose « *Tout véhicule à moteur doit apposer une plaque métallique sur laquelle est inscrite de manière lisible le nom et l'adresse du propriétaire ainsi qu'un numéro d'autorisation. Cette plaque devra être fixée sur le côté gauche du véhicule et ne devra pas être cachée* ». L'examen du certificat de capacité pour la conduite des véhicules était ouvert aux hommes de plus de 21 ans.

<sup>8</sup> Décret du 10 mars 1899 portant règlement relatif à la circulation des automobiles

agglomération. Quelques années plus tard, ce décret fera l'objet d'un des plus célèbres arrêts du droit administratif français, l'arrêt *Labonne*, publié au GAJA<sup>9</sup>. Même si d'autres textes viendront par la suite compléter ce décret, comme l'instauration du premier code de la route pour la France en 1921<sup>10</sup>, il faudra attendre l'après-guerre pour voir une accélération dans la mise en œuvre d'une politique de sécurité routière en France.

**4. Une inflation de textes normatifs au sortir du second conflit mondial** – À la sortie de la Guerre, la France est dévastée. Sous l'impulsion du Gouvernement, les marques automobiles sont donc incitées à produire des modèles de voitures plus petits et populaires. C'est ainsi que naîtront par exemple la Renault 4CV et la Citroën 2CV. De fait, de nombreux ménages français n'ayant jusqu'alors pas accès à l'automobile achèteront leur première voiture. Cela aura donc pour effet d'accroître significativement le nombre de véhicules circulant sur les routes françaises. Par conséquent, le nombre de morts sur la route ne cessera d'augmenter du sortir de la Guerre jusqu'à l'année 1972, où le nombre de décès liés aux accidents de la circulation atteint son record historique : 18 034 morts<sup>11</sup>. À titre de comparaison, 3 541 personnes sont décédées sur les routes en 2022<sup>12</sup>. Pour tenter d'endiguer ce phénomène, les pouvoirs publics ont donc adopté plusieurs textes à valeur législative ou réglementaire depuis les années 1950. En 1954, pour la première fois, une loi autorise la recherche du taux d'alcool dans le sang du conducteur en cas d'accident grave<sup>13</sup>. Elle sera complétée par une autre loi en 1965 autorisant le dépistage par l'air expiré de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves<sup>14</sup>. En 1972 est créé le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) ainsi que le Délégué interministériel

---

<sup>9</sup> LONG M. et a., « Pouvoir réglementaire – Police », note sous CE, 8 août 1919, *Labonne*, req. n° 56377, Leb., *Les grands arrêts de la jurisprudence administrative*, 23<sup>ème</sup> éd., 2021, Dalloz, coll. Grands arrêts, pp. 219-222. Dans cet arrêt, M. Labonne saisi le Conseil d'État d'une demande tendant à l'annulation du décret adopté par le Président de la République en 1899, en invoquant le fait qu'il est incompétent à prendre un acte de tel sorte, faute d'habilitation législative. Les juges du Palais-Royal rejettent la requête, au motif « *qu'il appartient au chef de l'État en dehors de toute habilitation législative et en vertu de ses pouvoirs propres, de déterminer celles des mesures de police qui doivent, en tout état de cause, être appliquées dans l'ensemble du territoire* ». L'autorité titulaire du pouvoir réglementaire général dispose donc de la compétence d'édicter des mesures de police à caractère général et s'appliquant sur l'ensemble du territoire. Ce principe demeure valable aujourd'hui, mais l'autorité compétente a changé : il s'agit du Gouvernement.

<sup>10</sup> C'est le décret du 27 mai 1921 concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique qui instaure le premier code de la route en France.

<sup>11</sup> POTET Fr., « A tombeau ouvert », *Le Monde*, 11 juill. 2020, n° 23484, p. 19.

<sup>12</sup> Observatoire national interministériel de la sécurité routière, *Accidentalité routière 2022 en France*, données provisoires au 31 janv. 2023, p. 5.

<sup>13</sup> Loi n° 54-439 du 15 avr. 1954 sur le traitement des alcooliques dangereux pour autrui, JORF 21 avr. 1954

<sup>14</sup> Loi n° 65-373 du 18 mai 1965 modifiant l'art. L1 du code de la route, JORF 20 mai 1965

à la sécurité routière (DISR)<sup>15</sup>. Un peu plus tard, en 1974, un décret fixe de nouvelles limitations de vitesse en fonction du type de route où circule l'automobiliste<sup>16</sup>. En juillet 1985, une loi très médiatisée entre également en vigueur. Elle vise à améliorer la situation des victimes d'accidents de la circulation et à accélérer les procédures d'indemnisation. Il s'agit de la *loi Badinter*<sup>17</sup>. Toutefois, à la fin des années 1980, il est possible de constater un changement de paradigme au sein des différents textes voulant contribuer à la sécurité routière. Ces derniers deviennent en effet moins prescriptifs mais beaucoup plus restrictifs. Les sanctions encourues par les personnes commettant des infractions routières augmentent et, dans le même temps, la législation devient abondante en la matière.

**5. Un cadre normatif de plus en plus restrictif** – Il est possible de dater le changement de paradigme – moins de prescriptions et de prévention mais plus de restrictions et de répression – des lois et des règlements à l'année 1989. En effet, c'est au cours de cette année qu'est instauré le permis à points<sup>18</sup>. Il est également à noter que deux ans avant cela, le Comité d'Aménagement du Territoire décida la construction de 1 500 kilomètres supplémentaires sur le réseau autoroutier français<sup>19</sup>. D'un point de vue de la sécurité routière, cette décision n'est pas anodine. En effet, les autoroutes étaient et demeurent encore aujourd'hui les voies routières les plus sûres puisque proportionnellement au flux qu'elles absorbent, c'est là où se produisent le moins d'accidents de la circulation.

La mise en place effective du permis à points était prévue pour le 1<sup>er</sup> juillet 1992. Dans les faits, il ne devient réellement opérationnel qu'à partir de 2002, à la suite de la multiplication du nombre de procès-verbaux dus aux radars automatiques<sup>20</sup>. Cette mesure s'accompagnera de la baisse de la vitesse maximale autorisée pour les conducteurs novices (1994), de l'abaissement du taux contraventionnel de l'alcoolémie au volant (1995), du

---

<sup>15</sup> Décret n° 72-608 du 5 juill. 1972 instaurant un comité interministériel de la sécurité routière, JORF 8 juill. 1972

<sup>16</sup> Décret n° 74-929 du 6 nov. 1974 modification de l'art. 1 du décret 731074 du 3 déc. 1973, JORF 7 nov. 1974

<sup>17</sup> Loi n° 85-677 du 5 juill. 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, JORF 6 juill. 1985

<sup>18</sup> Loi n° 89-469 du 10 juill. 1989 relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions, JORF 11 juill. 1989

<sup>19</sup> À ce sujet, v. notamment CALMETTE J.-Fr., *Les autoroutes, une affaire d'État*, 2021, LGDJ, coll. Systèmes, p. 30.

<sup>20</sup> ORSELLI J., « Sécurité routière. Une histoire mal connue », *La jaune et la rouge*, avr. 2015, n° 704, pp. 14-17.

dépistage systématique des stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel (2001), de la mise en application du permis probatoire (2004) ou encore de l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus (2006).

**6. Dispositifs visant à réduire la vitesse sur les routes** – Parmi toutes les variables pouvant être à l'origine d'un accident de la circulation, même si ceux-ci sont par essence multicausals<sup>21</sup>, il y en a une sur laquelle les pouvoirs publics ont particulièrement insisté depuis le début des années 2000 : la vitesse. En effet, de nombreux dispositifs ont vu le jour pour contraindre les usagers de la route à réduire la vitesse de leurs véhicules terrestres à moteur quand ils circulent sur la voie publique. Il est possible de vérifier cela en examinant les différentes étapes de la mise en place des contrôles et des sanctions automatisés de la vitesse excessive en France. Une fois les dispositions législatives<sup>22</sup> et règlementaires<sup>23</sup> adoptées pour permettre la création des radars automatiques, ces derniers n'ont cessé de se développer. En effet, le premier radar de vitesse fixe est mis en place dans l'Essonne le 27 octobre 2003. Il sera vandalisé dès le lendemain<sup>24</sup>. Par la suite, suivront les radars de vitesse embarqués le 26 janvier 2004<sup>25</sup> ; les radars « feu rouge » le 3 juillet 2009<sup>26</sup> ; les radars discriminants le 15 mars 2011<sup>27</sup> ; les radars « passage à niveau » le 26 mars 2012<sup>28</sup> ; les radars de vitesse moyenne le 20 juin 2012<sup>29</sup>. Plus récemment, les radars mobiles de nouvelle génération (19 mars 2013) ainsi que les radars autonomes (4 juillet 2015) ont aussi été mis en place<sup>30</sup>. Il est donc possible de constater une accélération dans le déploiement de ces dispositifs automatisés de contrôles et de sanctions. Pourtant, leur efficacité en termes de baisse de l'accidentologie est régulièrement contestée, et pourrait même s'avérer

---

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> Loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière, JORF 13 juin 2003

<sup>23</sup> Arrêté du 27 oct. 2003 portant création du système de contrôle sanction automatisé, JORF 29 oct. 2003

<sup>24</sup> FAUSSABRY Th., « Il y a 18 ans, le premier radar automatique de France était installé en Essonne », *actu.fr*, 27 oct. 2021

<sup>25</sup> Site gouvernemental de la sécurité routière, *Historique des radars*

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Ibid.*

contre-productive<sup>31</sup>. Malgré cela, ils restent une source de revenus considérable pour l'État<sup>32</sup>.

Concernant la volonté des pouvoirs publics de contraindre les usagers de la route à réduire leur vitesse, il est également possible de citer la mesure étant entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018 abaissant la vitesse maximale autorisée de 90km/h à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles à chaussée non séparée<sup>33</sup>.

Au niveau européen, deux règlements<sup>34</sup> sont récemment entrés en vigueur. Ils visent à instaurer un système d'adaptation intelligente de la vitesse (ISA) obligatoirement présent dans les véhicules neufs à partir de 2024. Utilisant les coordonnées GPS ou à la lecture des panneaux de signalisation, cette assistance pourra se traduire de plusieurs manières différentes, par des mesures incitatives (avertissement acoustique en cascade ; avertissement vibrant en cascade, par exemple) mais aussi par des mesures beaucoup plus contraignantes pour le conducteur. Un système pourra par exemple repousser la pédale d'accélérateur pour fortement inciter le conducteur à ralentir, ou alors un mécanisme aura le pouvoir de réduire automatiquement la vitesse du véhicule. Cette mesure n'est pas sans susciter de nombreuses interrogations, notamment en ce qui concerne les libertés individuelles de chaque conducteur mais également concernant les responsabilités civiles et pénales des conducteurs et des constructeurs en cas d'accident de ces véhicules, qui deviennent de plus en plus autonomes<sup>35</sup>.

C'est donc dans ce contexte global de volonté de réduction de la vitesse sur la voie publique que s'inscrit l'implantation de ralentisseurs sur les routes françaises.

---

<sup>31</sup> TORGEMEN É., « Sécurité routière : les radars sont-ils bien positionnés ? », *Le Parisien (site internet)*, 26 oct. 2018. D'après l'étude menée par le quotidien français, sur les 47 radars automatiques analysés, « [...] seuls vingt ont vu une amélioration de la sécurité routière dans les deux années qui ont suivi leur installation. Pour quatorze autres, cela n'a, a priori, rien changé. Quant aux treize derniers, la zone où ils ont été implantés a, au contraire, connu une hausse du nombre d'accidents. »

<sup>32</sup> CHEVALIER J., « La petite entreprise des radars ne connaît pas la crise », *Le Point (site internet)*, 14 sept. 2018

<sup>33</sup> Décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules, JORF 17 juin 2018

<sup>34</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement Européen et du Conseil du 27 nov. 2019, JOUE L325 16 déc. 2019 ; Règlement délégué (UE) 2021/1958 de la Commission du 23 juin 2021, JOUE L409 17 nov. 2021

<sup>35</sup> À ce sujet, v. notamment TERESI L. et a., « Incidences des systèmes de conduite automatiques sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP G*, 2019, doctr. 83 ; M. BARSAN I., « La voiture autonome : aspects juridiques », *Comm. com. électr.*, 2018, étude 3 ; TERESI L., « Véhicule à délégation de conduite et risque automobile : une lecture juridique », *LPA*, 17 nov. 2020, n° 157k6, p. 6 ; VINGIANO I., « Quel avenir juridique pour le "conducteur" d'une "voiture intelligente" ? », *LPA*, 1<sup>er</sup> déc. 2014, n° PA201423905, p. 6 ; CHOMIAC DE SAS P.-X., « Un droit autonome pour les voitures autonomes », *RLDI*, 2017/1, n° 133

***Opportunité d'une étude sur les ralentisseurs illicites***

**7. Un problème éminemment d'actualité** – Le problème de l'édification et de la préservation d'infrastructures illicites tels que peuvent l'être les ralentisseurs routiers est particulièrement d'actualité en France. Plusieurs indicateurs tendent à le prouver.

**8. Un nombre croissant de décisions de justice sur le sujet** – Parmi ces indicateurs, il est possible de citer le nombre de décisions de justice concernant les ralentisseurs illicites qui ne fait que croître au fur et à mesure des années. En tenant seulement compte des décisions de justice rendues par les juridictions de second degré<sup>36</sup>, il est possible d'en dénombrer une trentaine. La grande majorité d'entre elles datent d'après 2010, cela permet donc d'affirmer que le nombre de contentieux entre administrés et administrations liés aux ralentisseurs est en pleine expansion.

**9. Des questions parlementaires de plus en plus fréquentes** – Les députés et sénateurs, se faisant porte-voix de leurs électeurs, interrogent de plus en plus fréquemment les membres du gouvernement sur les normes régissant les ralentisseurs de vitesse, les éventuels dangers pouvant être causés par ceux n'étant pas aux normes mais aussi sur l'engagement des responsabilités administratives et pénales des gestionnaires de voiries qui s'évertuent à ne pas mettre en œuvre le cadre normatif qui doit s'appliquer aux ralentisseurs. Ainsi, sur une période courte allant du 1<sup>er</sup> janvier 2021 jusqu'au 31 mars 2023, soit 2 ans et 3 mois, 22 questions émanant de parlementaires ont été publiées dans les journaux officiels de l'Assemblée nationale et du Sénat<sup>37</sup>.

**10. Des articles de presse nombreux** – La presse, qu'elle soit nationale, régionale ou locale, se fait régulièrement l'écho des problèmes que posent la prolifération des ralentisseurs illicites. Plusieurs dizaines d'articles ont ainsi été publiés dans des journaux ou des magazines spécialisés<sup>38</sup>. Cela participe à faire connaître les différents problèmes

---

<sup>36</sup> Essentiellement les cours administratives d'appel, dans le cas présent.

<sup>37</sup> v. par exemple Rép. min. n° 17863 : JO Sénat, 4 mars 2021, p. 1456, MASSON J.-L. ; Rép. min. n° 34560 : JOAN, 16 mars 2021, p. 2417, LARSONNEUR J.-Ch. ; Rép. min. n° 1363 : JOAN, 7 avr. 2021, p. 3620, GEISMAR L. ; Rép. min. n° 24687 : JO Sénat, 13 janv. 2022, p. 227, BOULOUX Y. ; Rép. min. n° 24235 : JO Sénat, 27 janv. 2022, p. 494, DUMAS C.

<sup>38</sup> v. par exemple NÉGRONI A., « Une plainte au pénal contre les dos-d'âne », *Le Figaro*, 21-22 nov. 2020, p. 10. ; LOISY FL., « Florence, handicapée à cause d'un ralentisseur illégal », *Le Parisien*, toutes éd., 14 janv.

engendrés par les ralentisseurs construits en dehors de toutes normes. Les médias télévisuels et radiophoniques consacrent aussi régulièrement des sujets sur les ralentisseurs illicites.

**11. Un travail essentiellement associatif** – Jusqu'à présent, l'essentiel du travail d'alerte, la production de documentation et l'interpellation des pouvoirs publics au sujet des ralentisseurs illicites ont été réalisés par les associations de défense des usagers de la route. Parmi elles, il est possible de citer la Ligue de défense des conducteurs<sup>39</sup>, 40 millions d'automobilistes<sup>40</sup>, l'Automobile club des avocats<sup>41</sup> ou encore la Fédération française des motards en colère<sup>42</sup>. Si ces associations ont une vocation généraliste et que la mise aux normes des ralentisseurs n'est qu'un de leurs nombreux combats, d'autres ont développé une véritable expertise dans le domaine au fil des années. C'est le cas de l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD). Elle aide les administrés en cas de recours administratif ou contentieux contre des collectivités territoriales au sujet des ralentisseurs, mais elle a aussi été à l'origine de recours qui ont donné lieu à des arrêts sans lesquels cette étude n'aurait pas pu voir le jour<sup>43</sup>.

**12. Absence de travail universitaire sur le sujet** – En dépit de tous les éléments qui viennent d'être cités, il existe une absence quasi-totale de travail universitaire sur les

---

2023, pp. VI-VII. ; DELAIRE H., « Des automobilistes en guerre contre les ralentisseurs hors-la-loi », *Le Parisien*, toutes éd., 14 sept. 2021, pp. VI-VII. ; TOGEMEN É., « Plein le dos des dos-d'âne », *Le Parisien*, toutes éd., 24 août 2020, p. 20. ; MOUCHON Fr., « Ralentisseurs. Le grand n'importe quoi », *Le Parisien*, toutes éd., 17 janv. 2020, pp. 2-3. ; P. C., « Les ralentisseurs "illégaux" font polémique », *La Dépêche du Midi*, toutes éd., 26 juill. 2022, pp. 2-3.

<sup>39</sup> Avec par exemple la production d'une étude sur les dégâts et les désagréments causés par les ralentisseurs illicites, v. Ligue de défense des conducteurs, *Ralentisseurs illégaux*, juill. 2022, 32 p.

<sup>40</sup> Cette association a créé en 2021 sur son site internet une plateforme de signalement des ralentisseurs « illégaux » à destination des usagers de la route, v. Rédaction, « Ralentisseurs illégaux. Une plateforme de signalement lancée par 40 millions d'automobilistes », *Ouest-France (site internet)*, 28 janv. 2021

<sup>41</sup> Association qui rassemble des avocats et des juristes et qui apporte le plus souvent une expertise juridique aux associations de défense des usagers de la route mais aussi aux particuliers et professionnels

<sup>42</sup> v. par exemple ROULLAND G., « Les motards en colère après un nouveau ralentisseur de 28 cm à Cournonsec », *France bleu (site internet)*, 25 juill. 2020

<sup>43</sup> Notamment les arrêts CAA Marseille, 11 avr. 2022, *Assoc. PUMSD et a. c/ Dép. du Var*, req. n° 20MA03261 ; CAA Marseille, 11 avr. 2022, *Assoc. PUMSD et a. c/ Métropole Toulon Provence Méditerranée*, req. n° 20MA03262, qui feront l'objet d'un traitement exhaustif dans la Seconde partie, Titre 1<sup>er</sup>, Chapitre 2<sup>nd</sup> de cette étude

ralentisseurs illicites. Hormis quelques rares notes d'arrêts<sup>44</sup>, le sujet n'a pas encore été traité par la doctrine. Considérant cela, cette étude apparaît opportune.

### ***Délimitation du sujet***

**13. Délimitation géographique** – Il convient de limiter géographiquement la présente étude. Ainsi, seul le cas français sera analysé puisque que le cadre normatif fixant les conditions d'implantation et de réalisation des ralentisseurs relève purement du droit interne.

**14. Séparation entre domaine public et domaine privé** – Le présent mémoire a vocation à analyser les normes que les administrations doivent impérativement respecter lors de la mise en place d'un ralentisseur. Il traitera donc essentiellement des infrastructures présentes sur le domaine public routier<sup>45</sup>. Il n'a donc pas vocation à traiter des équipements installés sur le domaine privé routier qui n'ont pas l'obligation de respecter lesdites normes<sup>46</sup>. Toutefois, s'agissant du domaine privé routier, une distinction doit être faite entre le domaine privatif (c'est-à-dire des voies privées non ouvertes à la circulation publique, un parking muni d'un portail réservé exclusivement aux salariés d'une entreprise par exemple) et le domaine privé ouvert à la circulation publique.

---

<sup>44</sup> v. par exemple DIDRICHE O., « Injonction de supprimer un ralentisseur irrégulièrement implanté sur une route départementale en agglomération », note sous CAA Lyon, 11 févr. 2021, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 20LY00724, *AJCT*, 2021, p. 267. ; DUBREUIL Ch.-A., « Modalités de détermination de l'intérêt communautaire », note sous CAA Nancy, 17 janv. 2013, *Communauté de communes du bassin de Lons-Le-Saunier c/ C<sup>ne</sup> de Montmorot*, req. n° 11NC01146, *JCP A*, 2013, act. 229. ; TIFINE P., « Chronique des arrêts de la CAA de Nancy (sept. 2012 - mars 2013) », note sous CAA Nancy, 17 janv. 2013, *Communauté de communes du bassin de Lons-Le-Saunier c/ C<sup>ne</sup> de Montmorot*, req. n° 11NC01146, *LPA*, 6 août 2013, n° PA201315604, p. 6. ; ROUX Chr., « L'intangibilité de l'ouvrage public au ralenti », note sous CAA Lyon, 11 févr. 2021, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 20LY00724, *Rev. Jurisp. ALYODA*, 2021-3.

<sup>45</sup> En l'espèce, le plus souvent les voies communales et les voies départementales.

<sup>46</sup> Ces différents équipements peuvent être aperçu dans le rapport DUBOS N. et EVAIN E., *Les ralentisseurs : état de l'art et effets dynamiques*, août 2009, 29 p., notamment dans le chapitre « 2.2.3 Les ralentisseurs utilisés en dehors de la voie publique ». Les auteurs expliquent ici que de multiples dispositifs sont commercialisés par différents fournisseurs et qu'ils ont pour but d'obtenir « [...] des vitesses de franchissement bien inférieures : 20 km/h, voire 10 km/h. ». Ils dénombrent trois dispositifs distincts, les ralentisseurs type « dos d'âne courts », les ralentisseurs type « trapézoïdal courts » et enfin les ralentisseurs type « coussins ». En vertu du 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, ces dispositifs demeurent strictement interdits sur des voies (publiques ou privées) ouvertes à la circulation publique.

Ce domaine privé ouvert à la circulation publique peut être la propriété d'une personne publique, c'est par exemple le cas des chemins ruraux<sup>47</sup>. Il peut aussi être la propriété d'une personne privée, si cette dernière a donné son consentement, au moins tacite, de l'ouverture à la circulation publique<sup>48</sup>. Dans ces deux cas, le maire exerce son pouvoir de police de la circulation sur ces voies<sup>49</sup>, si, et seulement si, elles sont situées en agglomération<sup>50</sup>.

Si l'ensemble de ces conditions sont remplies, alors un ralentisseur respectant les normes qui le régitte pourrait théoriquement être installé sur une voie privée. Cette étude pourra donc également traiter, en sus des infrastructures présentes sur le domaine public routier, de ces cas précis de ralentisseurs présents sur le domaine privé routier.

### ***Thèse soutenue***

**15.** Cette étude s'efforcera, après avoir détaillé de manière exhaustive l'ensemble des normes régissant les ralentisseurs de vitesse en France, de démontrer pourquoi celles-ci sont impératives, nécessaires et justifiées. Pour cela, elle s'appuiera sur des exemples tirés de la jurisprudence, mais également d'études, de rapports, d'accords d'entreprise, d'articles, de notes, de conclusions ou de déclarations.

Elle mettra ensuite en évidence le fait que les dispositions imposées par ce cadre normatif ne sont, à l'heure actuelle, pas respectées. Ce non-respect tire son origine de plusieurs éléments, qui seront exhaustivement détaillés au sein de cette étude. Les conséquences résultantes de ce non-respect, notamment d'un point de vue de la responsabilité administrative et pénale, mais aussi les conséquences environnementales induites, seront également abordées.

---

<sup>47</sup> Conformément à C. rur., art. L161-1 « *Les chemins ruraux sont les chemins appartenant aux communes, affectés à l'usage du public, qui n'ont pas été classés comme voies communales. Ils font partie du domaine privé de la commune.* »

<sup>48</sup> v. CE, 15 févr 1989, *Assoc. Pierre Y et a. c/ C<sup>ne</sup> de Mouvaux*, req. n° 71992 ; v. également Rép. min. n° 12398 : JO Sénat, 30 oct. 2014, p. 2440, MASSON J.-L.

<sup>49</sup> Conformément à CGCT, art. L2213-1 ; v. également pour interprétation Rép. min. n° 13914 : JO Sénat 13 janv. 2011, p. 69, MASSON J.-L.

<sup>50</sup> Au sens de C. route, art. R110-2 « [...] *agglomération : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde* [...] »

***Plan de l'étude***

**16.** Ce mémoire est structuré selon un raisonnement en deux temps, lui-même précédé de propos instructifs et succédé de propos conclusifs.

**Première partie : Le cadre normatif français des ralentisseurs routiers**

**Seconde partie : Les origines et conséquences d'un cadre normatif trop peu respecté : l'apparition de ralentisseurs illicites**



**PREMIÈRE PARTIE : LE CADRE NORMATIF  
FRANÇAIS DES RALENTISSEURS ROUTIERS**



**17. Intérêt de la Première partie** – La première partie de ce travail sera consacrée à l’analyse de l’ensemble des législations et réglementations existantes dans le domaine des ralentisseurs de vitesse en France. Elle détaillera, point par point, chacune des prescriptions que ce cadre normatif impose. Elle tâchera également de démontrer que ce dernier est parfaitement justifié et qu’il convient de le respecter, sous peine de causer des dommages graves aux biens mais aussi aux personnes. Pour cela, elle s’appuiera sur des exemples tirés en grande partie de la jurisprudence des cours administratives d’appel françaises. À travers les arrêts qu’elles ont pu rendre, celles-ci ont prouvé à de nombreuses reprises combien il est important de respecter le cadre en vigueur sous peine de mettre en danger les utilisateurs des voiries munies de ralentisseurs. Toutefois, pour démontrer le caractère utile et nécessaire de ces normes, cette partie s’appuiera également sur des études, des rapports, des accords d’entreprise, des articles, des notes, des conclusions ou encore des déclarations, et cela dans l’objectif d’être la plus complète et précise possible.

**18. Plan de la Première partie** – Afin de structurer cette partie, il convient de la subdiviser en deux titres distincts. L’implantation de ralentisseurs sur une voirie routière doit répondre à différentes conditions. En effet, elle ne peut pas être décidée par n’importe qui et les ralentisseurs ne peuvent pas être positionnés n’importe où (Titre 1<sup>er</sup>). Une fois que cette décision d’implantation est actée, il convient de mettre effectivement en place ces ralentisseurs, toutefois, ceux-ci doivent répondre à des conditions strictes en termes de réalisation, et doivent être signalés de manière conforme à la législation et à la réglementation en vigueur (Titre 2<sup>nd</sup>).



**TITRE 1<sup>ER</sup> : LES CONDITIONS D'IMPLANTATION DES  
RALENTISSEURS SUR LE DOMAINE PUBLIC ROUTIER**



**19. Intérêt du Titre 1<sup>er</sup>** – Le présent titre sera consacré aux différentes conditions d’implantation des ralentisseurs de vitesse sur le domaine public routier, mais également par extension sur le domaine privé routier ouvert à la circulation publique sur lequel il est possible d’implanter un ralentisseur<sup>51</sup>. Cette subdivision est essentielle dans le cadre de l’étude des ralentisseurs français, car l’illicéité de ces derniers découlent régulièrement du non-respect de ces conditions.

**20. Plan du Titre 1<sup>er</sup>** – Afin de structurer ce titre, il convient de le subdiviser en deux chapitres distincts. Certaines autorités administratives sont compétentes pour installer des ralentisseurs de vitesse, notamment quand elles ont la qualité de gestionnaire de voiries. Toutefois, toutes les autorités administratives ne peuvent pas installer ces infrastructures sur l’intégralité des routes (Chapitre 1<sup>er</sup>). Après avoir déterminer quelles administrations ont le pouvoir d’installer des ralentisseurs, et sur quelles voiries elles ont le droit de le faire, il conviendra d’étudier les prescriptions géographiques qu’elles doivent respecter pour qu’ils soient licites (Chapitre 2<sup>nd</sup>).

---

<sup>51</sup> À ce propos, v. § 14 de la présente étude



## CHAPITRE 1<sup>ER</sup> : LES COMPÉTENCES DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES EN MATIÈRE D'IMPLANTATION DE RALENTISSEURS

**21. Introduction à la notion** – Sur le territoire français, les ralentisseurs ne peuvent pas être installés à n'importe quel endroit, mais ils ne peuvent pas non plus l'être par n'importe qui. En effet, si certains cas d'espèces posent peu de problèmes quant à la détermination de l'autorité compétente pour la construction et l'entretien des ralentisseurs, d'autres cas s'avèrent plus complexes. Il est possible de l'expliquer. Cela est dû à une confusion entre deux concepts essentiels en droit administratif : celui de gestionnaire de voirie et celui de pouvoirs de police de la circulation et du stationnement.

Avant d'étudier les différents cas où la détermination de l'autorité administrative compétente en ce qui concerne les ralentisseurs peut s'avérer complexe, il est donc nécessaire de s'attarder sur les définitions de ces différentes notions, afin de pouvoir les distinguer.

**22. Définition de la notion de gestionnaire de voirie** – Le gestionnaire de voirie est l'autorité publique propriétaire ou affectataire de ladite voirie. Être gestionnaire de voirie a pour effet le fait de devoir exercer sa compétence en matière de police de la conservation<sup>52</sup>. Cette dernière impose au gestionnaire de la voirie une obligation d'entretien et de protection de la voie publique, de ses dépendances et des ouvrages qui y sont implantés<sup>53</sup>. La voirie doit être aménagée et entretenue afin d'assurer la circulation normale des usagers, à l'exception du cas de force majeure<sup>54</sup>.

**23. Définition des notions des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement** – Les polices de la circulation et du stationnement visent à faire respecter

---

<sup>52</sup> Conseil départemental de la Haute-Garonne, *Règlement Départemental de Voirie de la Haute-Garonne, Partie 1 : Le gestionnaire de la voirie*, 2023, p. 21.

<sup>53</sup> *Ibid.*

<sup>54</sup> De la même manière qu'en droit privé, le cas de force majeure a été défini de manière jurisprudentielle en droit public. Même si cette notion s'est affinée au fur et à mesure que le contentieux administratif s'est développé, elle tire son origine de l'arrêt CE, 29 janv. 1909, *Compagnie des messageries maritimes*, req. n° 17614, Leb., Les critères qu'il pose pour qu'un cas soit défini comme un cas de force majeure sont l'imprévisibilité, l'irrésistibilité et la non-inhérence à la personne humaine.

les règles de circulation et de stationnement mises en place, entre autres, par le code de la route et le code général des collectivités territoriales<sup>55</sup>. L'autorité de police compétente est donc amenée à prendre des arrêtés ayant pour objectif la préservation de l'ordre public, c'est-à-dire la tranquillité, la sécurité et la salubrité publiques. Elle peut également sanctionner les infractions établies sur le domaine routier où elle exerce son pouvoir de police.

**24. Plan du Chapitre 1<sup>er</sup>** – Après avoir distingué ces différents concepts, il est possible d'établir deux typologies de domaine routier. En premier lieu, ceux où l'autorité gestionnaire de voirie, donc compétente pour la mise en place de la police de la conservation, est également investie de la police de la circulation et du stationnement (Section 1<sup>ère</sup>). En second lieu, ceux où deux administrations différentes se partagent ces compétences (Section 2<sup>nde</sup>). Cette distinction a une incidence sur la construction, la mise aux normes et l'entretien des ralentisseurs présents sur la voirie.

### **Section 1<sup>ère</sup> : L'autorité gestionnaire de voirie compétente en matière de police de la circulation et du stationnement**

**25. Introduction** – D'après le décret relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs<sup>56</sup>, ces derniers doivent être implantés sur les routes situées en agglomération, mais n'ayant pas la qualité de voies à grande circulation<sup>57</sup>. Ils peuvent donc être implantés sur les voies communales et les chemins ruraux n'ayant pas cette qualification.

**26. Plan de la Section 1<sup>ère</sup>** – Le maire dispose des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement sur les voies communales et les chemins ruraux n'ayant pas

---

<sup>55</sup> Conseil départemental de la Haute-Garonne, *Règlement Départemental de Voirie de la Haute-Garonne, Partie 1 : Le gestionnaire de la voirie*, 2023, p. 21.

<sup>56</sup> 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, JORF 4 juin 1994

<sup>57</sup> Les prescriptions géographiques à respecter pour l'implantation de ralentisseurs seront étudiées de façon exhaustives dans la Première partie, Titre 1<sup>er</sup>, Chapitre 2<sup>nd</sup> de la présente étude.

la qualification de voies à grande circulation sur sa commune (§ 1<sup>er</sup>). Cela entraîne donc des conséquences sur les ralentisseurs situés sur ces voies (§ 2<sup>nd</sup>).

### **§ 1<sup>er</sup> : Pouvoir de police du maire sur le domaine routier de gestion communal**

**27.** Le maire exerce son pouvoir de police de la conservation, de la circulation et du stationnement sur toutes les routes appartenant à la commune (voies communales ou chemins ruraux) n'étant pas classées comme voies à grande circulation. Ce sont le code général des collectivités territoriales<sup>58</sup>, le code de la route<sup>59</sup> et le code de la voirie routière<sup>60</sup> qui lui imposent ces prérogatives.

### **§ 2<sup>nd</sup> : Conséquences sur les ralentisseurs présents sur le susdit domaine routier**

**28.** En conséquence, les ralentisseurs présents sur des routes dont la commune présente la qualité de gestionnaire de voirie et où le maire exerce ses pouvoirs de polices de la circulation, du stationnement mais aussi de la conservation ne revêtent pas de difficultés particulières quant à la détermination de l'autorité qui doit assurer la construction, la mise aux normes et l'entretien de ces infrastructures. Il s'agit de la commune. En cas de ralentisseurs ne respectant pas les normes en vigueur, ce sera donc cette dernière qui pourra voir sa responsabilité engagée. Plusieurs décisions de justice viennent d'ailleurs confirmer cela<sup>61</sup>.

## **Section 2<sup>nde</sup> : L'autorité gestionnaire de voirie non-compétente en matière de police de la circulation et du stationnement**

**29. Introduction** – Comme cette étude vient de le démontrer, prouver quelle administration a à sa charge les ralentisseurs lorsque ces derniers sont situés sur une route

---

<sup>58</sup> CGCT, art. L2213-1

<sup>59</sup> C. route, art. R413-3

<sup>60</sup> C. voirie routière, art. L115-1

<sup>61</sup> v. par exemple CAA Lyon, 3 oct. 2013, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Veyras*, req. n° 13LY01173 ; CAA Versailles, 25 janv. 2018, *M. B et a. c/ C<sup>ne</sup> de Thillay*, req. n° 16VE03188

dont la commune est gestionnaire ne revêt pas de difficultés particulières. Cependant, tous les ralentisseurs ne sont pas dans cette situation-là. En effet, deux autres cas apparaissent régulièrement s'agissant des ralentisseurs implantés en agglomération.

**30. Plan de la Section 2<sup>nde</sup>** – Ainsi, il est possible de trouver de nombreux ralentisseurs positionnés sur des routes n'ayant pas la commune comme gestionnaire de voirie. C'est par exemple le cas des ralentisseurs installés sur des voiries d'intérêt communautaire (§ 1<sup>er</sup>) mais également de ceux établis sur des routes départementales situées à l'intérieur d'une agglomération (§ 2<sup>nd</sup>).

### **§ 1<sup>er</sup> : Les ralentisseurs implantés sur des voiries d'intérêt communautaire**

**31. Introduction** – À partir du moment même de sa création, un EPCI à fiscalité propre exerce des compétences qui lui sont obligatoirement dévolus. Toutefois, il est également possible qu'il exerce des compétences facultatives en lieu et place des communes qui le compose<sup>62</sup>. Par exemple, s'agissant d'une communauté de communes, c'est l'article L5214-16 du CGCT qui fixe les compétences obligatoires qu'elle exerce<sup>63</sup>. Ce même article définit aussi les compétences facultatives qu'elle a le pouvoir d'exercer. Parmi ces compétences, il y a la création, l'aménagement et l'entretien de la voirie<sup>64</sup>.

**32. Plan du § 1<sup>er</sup>** – La question se pose alors de savoir si cette compétence facultative de création, d'aménagement et d'entretien de la voirie communautaire peut être démembrée, ce qui revient à dire que les éléments accessoires de la voirie tels que les trottoirs, les arbres, les talus, les ronds-points peuvent être distingués de son élément principal : la chaussée<sup>65</sup>. Sur cette question, un arrêt fait figure d'arrêt de principe (A). Dans

---

<sup>62</sup> DUBREUIL Ch.-A., « Modalités de détermination de l'intérêt communautaire », note sous CAA Nancy, 17 janv. 2013, *Communauté de communes du bassin de Lons-Le-Saunier*, req. n° 11NC01146, *JCP A*, 2013, act. 229.

<sup>63</sup> CGCT, art. L5214-16, les compétences qu'une communauté de communes exerce obligatoirement en lieu et place des communes qui la compose sont « l'aménagement de l'espace pour la conduite d'actions d'intérêt communautaire », les « actions de développement économique », la « gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations », la « création, aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage et des terrains familiaux locatifs », la « collecte et traitement des déchets des ménages et déchets assimilés », « l'assainissement des eaux usées » et « l'eau ».

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> QUESNEL M., « Le transfert de pouvoirs de police du maire au président d'EPCI, symbole des nouveaux enjeux de l'intercommunalité », *Dr. adm.*, 2015, étude 7., v. notamment les § 24 et s.

celui-ci, le juge administratif est venu opérer une distinction entre les différents éléments constitutifs de la voirie et les opérations relatives aux éléments de voirie qui sont inhérentes aux pouvoirs du gestionnaire (B), ce qui n'est pas sans conséquences sur les ralentisseurs présents sur ces chaussées (C). Cette complexité administrative peut toutefois poser quelques problèmes vis-à-vis du justiciable (D).

### **A : Le démembrement de la compétence voirie, une notion jurisprudentielle**

**33. Arrêt de principe** – Un arrêt fait figure d'arrêt de principe quand il s'agit d'aborder la question du démembrement de la compétence voirie dans le cadre d'un transfert de cette compétence des communes à leur EPCI à fiscalité propre. Il s'agit d'un arrêt de la cour administrative d'appel de Nancy en date de 2013 qui est communément désigné sous le nom de *Communauté de communes du bassin de Lons-Le-Saunier*<sup>66</sup>.

**34. Faits d'espèce** – En l'espèce, la responsabilité de la communauté de communes du bassin de Lons-Le-Saunier a été mise en cause dans un accident imputable à un nid de poule, alors qu'elle avait en charge la gestion et l'entretien de cette voie<sup>67</sup>. À la suite de cela, les communes membres ont procédé à une redéfinition de la compétence voirie, en précisant qu'étaient déclarés d'intérêt communautaire « la bande de roulement de toutes les voiries communales revêtues (à l'usage de circulation et de déplacement), les éléments confortatifs de la bande de roulement, les ouvrages d'art des voiries communales revêtues<sup>68</sup> ».

Elles ont toutefois précisé qu'étaient exclus : les trottoirs des voies communales, départementales et nationales ; le nettoyage, le déneigement et l'enlèvement des feuilles mortes, les arbres en bordures de voies et les décorations ponctuelles ; les talus et fossés ; les ralentisseurs et bandes sonores ; les réseaux d'éclairage publics et autres réseaux sous-viaires ; les feux de signalisation et autres moyens de signalisation routière ainsi que tous les éléments constitutifs des ronds-points à l'exception de la bande de roulement<sup>69</sup>.

---

<sup>66</sup> CAA Nancy, 17 janv. 2013, *Communauté de communes du bassin de Lons-Le-Saunier*, req. n° 11NC01146

<sup>67</sup> DAUCÉ S. et ROSTU (du) Cl., « Précisions jurisprudentielles relatives aux modalités de définition de l'intérêt communautaire de la compétence « voirie » des EPCI », *JCP A*, 2013, 2348.

<sup>68</sup> *Ibid.*

<sup>69</sup> *Ibid.*

Le préfet du Jura avait pris un arrêté pour entériner cette redéfinition de la compétence voirie.

## **B : La distinction entre éléments constitutifs de la voirie et opérations relatives aux éléments de voirie**

**35. Problème de droit** – La commune de Montmorot, qui fait partie de l'EPCI précité, s'oppose à cette redéfinition de la compétence voirie. Elle affirme que celle-ci est contraire à l'article L111-1 du code de la voirie routière<sup>70</sup>. Selon cet article, une voie comporte à la fois la chaussée mais aussi ses accessoires indissociables<sup>71</sup>. Le juge administratif a donc dû se prononcer de façon à savoir s'il était possible de délimiter la compétence en matière de voirie d'une communauté de communes, en la faisant gestionnaire de voirie seulement de la bande de roulement de toutes les voiries communales revêtues, des éléments confortatifs de la bande de roulement et des ouvrages d'art, sans lui confier la gestion de tous leurs accessoires.

**36. Solution apportée par la CAA de Nancy** – La cour administrative d'appel fait preuve d'une certaine souplesse dans sa décision, en estimant que les communes ne sont pas contraintes par la définition du domaine public routier inscrit dans le code de la voirie routière. Elle valide donc la possibilité du découpage entre les différents éléments constituant la voirie<sup>72</sup>. Toutefois, elle affirme également que « le nettoyage, le déneigement et l'enlèvement des feuilles mortes, les ralentisseurs et bandes sonores, lesquels sont intégrés à la bande de roulement, et le rebouchage des nids de poule » relèvent de l'aménagement et de l'entretien des éléments de voirie d'intérêt communautaire transférés. À ce titre, ces éléments ne peuvent pas être séparés de la bande de roulement, laquelle a été transférée à la communauté de communes<sup>73</sup>.

---

<sup>70</sup> C. voirie routière, art. L111-1 « *Le domaine public routier comprend l'ensemble des biens du domaine public de l'Etat, des départements et des communes affectés aux besoins de la circulation terrestre, à l'exception des voies ferrées. [...]* »

<sup>71</sup> DAUCÉ S. et ROSTU (du) Cl., « Précisions jurisprudentielles relatives aux modalités de définition de l'intérêt communautaire de la compétence « voirie » des EPCI », *JCP A*, 2013, 2348.

<sup>72</sup> *Ibid.*

<sup>73</sup> TIFINE P., « Chronique des arrêts de la CAA de Nancy (sept. 2012 - mars 2013) », note sous CAA Nancy, 17 janv. 2013, *Communauté de communes du bassin de Lons-Le-Saunier*, req. n° 11NC01146, *LPA*, 6 août 2013, n° PA201315604, p. 6.

Le juge administratif établit donc bien une distinction entre éléments constitutifs de la voirie et opérations relatives aux éléments de voirie.

### **C : La conséquence de cette distinction pour les ralentisseurs**

**37. Conséquence directe sur les ralentisseurs** – En établissant cette distinction, la cour administrative d'appel de Nancy affirme donc qu'un ralentisseur ne peut pas être considéré comme un élément accessoire à la voirie routière, mais qu'il est bel et bien intégré à la bande de roulement. En faisant cela, elle établit donc également que les EPCI à fiscalité propre sont responsables des ralentisseurs implantés sur les voiries d'intérêt communautaire dont ils ont la gestion.

**38. Responsabilité du gestionnaire de voirie** – En cas de ralentisseurs ne respectant pas les normes en vigueur présents sur une voiries d'intérêt communautaire, ce sera donc obligatoirement l'EPCI à fiscalité propre gestionnaire desdites voiries qui pourra voir sa responsabilité engagée. Un récent arrêt vient d'ailleurs confirmer cette thèse<sup>74</sup>.

### **D : Une complexité administrative inopportune**

**39.** A titre de conclusion du présent paragraphe, il est possible de se questionner sur la complexité administrative engendrée du fait du partage de compétences entre les communes et leurs EPCI à fiscalité propre, qui diffère en fonction de la forme d'EPCI mais aussi des compétences facultatives que chacun d'entre eux exerce. Il est facile d'imaginer quelle difficulté cela créerait pour un justiciable qui aurait un litige causé par une infrastructure ou un équipement positionné sur une voirie d'intérêt communautaire. En ajoutant à cela le fait que le pouvoir de police de la circulation et du stationnement peut lui aussi être transféré du maire au président de l'EPCI<sup>75</sup>, mais seulement sur les voiries d'intérêt communautaire, tout en pouvant être exercé conjointement par ces deux entités, le constat est que le mille-feuille administratif français peut parfois s'avérer excessivement complexe.

---

<sup>74</sup> CAA Nantes, 13 janv. 2023, *Consorts D c/ Rennes Métropole et a.*, req. n° 22NT03053, dans cet arrêt, l'EPCI à fiscalité propre Rennes Métropole est condamné à verser plusieurs indemnisations car une chute a eu lieu sur un ralentisseur situé sur une voirie routière dont il est gestionnaire.

<sup>75</sup> CGCT, art. L5211-9-2

**§ 2<sup>nd</sup> : Les ralentisseurs implantés sur des routes départementales**

**40. Introduction** – La jurisprudence en matière de ralentisseurs implantés sur des routes départementales situées à l'intérieur d'une agglomération est abondante. Au cours des dernières années, un grand nombre de collectivités territoriales ont été condamnées pour cause de ralentisseurs positionnés sur les routes précitées et ne respectant pas les normes en vigueur.

**41. Plan du § 2<sup>nd</sup>** – Il convient donc de voir, de la commune ou du département, quelle collectivité met sa responsabilité en jeu en cas de ralentisseur « mal-planté » sur une route départementale située en agglomération (A). À la suite de cela, un regard critique sera porté sur l'état actuel du droit positif concernant cette question (B).

**A : Responsabilité du fait d'un ralentisseur illicite sur une route départementale en agglomération**

**42. Une jurisprudence constante** – Depuis quelques années maintenant, la jurisprudence est constante sur le fait de savoir quelle collectivité territoriale est responsable du fait d'un ouvrage ou d'un équipement mal implanté sur une route départementale située en agglomération. Il est possible de trouver la solution à cette question dans un considérant de principe se trouvant au sein d'un arrêt de la cour administrative d'appel de Lyon en date du 12 octobre 2017<sup>76</sup>.

Ce dernier est rédigé comme suit « [...] le département, en tant que propriétaire du domaine, est seul compétent pour opérer tous travaux d'aménagement ou d'entretien de son domaine routier, y compris à l'intérieur des agglomérations, dès lors que ces travaux ne privent pas de leur portée les compétences détenues par le maire au titre de ses pouvoirs de police de la circulation ; qu'il résulte des mêmes dispositions précitées<sup>77</sup> que le maire d'une commune est seul compétent, dans le cadre de ses pouvoirs de police de la circulation, pour décider de la mise en place de dispositifs de sécurité sur les routes départementales à l'intérieur de l'agglomération et sur le territoire de sa commune, dès lors que ces dispositifs

---

<sup>76</sup> CAA Lyon, 12 oct. 2017, *Mme A et a. c/ C<sup>ne</sup> de Hauteville*, req. n° 15LY02260, considérant 4

<sup>77</sup> CGCT, art. L3221-4 ; CGCT, art. L2213-1

n'ont ni pour objet, ni pour effet, de modifier l'assiette de la route départementale ; que les dommages résultant de la mise en œuvre ou de l'absence de mise en œuvre de ces pouvoirs de police entraînent, le cas échéant, la responsabilité de la seule commune ».

C'est donc bel et bien la commune qui est responsable de la construction et de l'entretien des ralentisseurs sur une route départementale située dans son agglomération<sup>78</sup>. C'est donc rationnellement elle qui, en cas de dispositifs illicites, peut voir sa responsabilité mise en cause.

**43. Autorisation préalable** – Toutefois, il est à noter que la commune, avant d'effectuer les travaux nécessaires à la réalisation d'un ralentisseur sur une route départementale, doit obtenir l'autorisation du conseil général, devenu conseil départemental<sup>79</sup>. En témoigne par exemple un jugement rendu par le tribunal administratif de Poitiers en 1992<sup>80</sup> ou des arrêts plus récents rendus par des juridictions du second degré<sup>81</sup>.

**44. Des exemples nombreux** – Il est possible de trouver de nombreux exemples jurisprudentiels où c'est la commune qui a effectivement été mise en cause lors d'un litige concernant un ralentisseur implanté sur une route départementale. Outre l'arrêt d'où est tiré le considérant de principe précité, il est possible de citer la « saga jurisprudentielle » qui a opposé un justiciable ayant été victime d'un accident de la route<sup>82</sup> dû à un ralentisseur situé sur une route départementale à l'intérieur de l'agglomération de la commune de Saint-Jean-le-Vieux à ladite commune. Cette dernière ayant été déclarée responsable, elle a également été condamnée à détruire l'infrastructure mise en cause<sup>83</sup>. Le même

---

<sup>78</sup> v. notamment DIDRICHE O., « Injonction de supprimer un ralentisseur irrégulièrement implanté sur une route départementale en agglomération », note sous CAA Lyon, 11 févr. 2021, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 20LY00724, *AJCT*, 2021, p. 267.

<sup>79</sup> AUBY J.-B., « Gestion du domaine public et répartition des compétences entre les collectivités », note sous TA Poitiers, 17 juin 1992, *Dép. de la Charente-Maritime c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Pierre d'Oléron*, req. n° 911243, *RDI*, 1993, p. 351.

<sup>80</sup> TA Poitiers, 17 juin 1992, *Dép. de la Charente-Maritime c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Pierre d'Oléron*, req. n° 911243

<sup>81</sup> v. par exemple CAA Lyon, 11 févr. 2021, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 20LY00724, considérant 8 ; CAA Bordeaux, 30 juin 2022, *M. et Mme D c/ C<sup>ne</sup> de Braud-et-Saint-Louis et Dép. de la Gironde*, req. n° 19BX04474, considérant 1

<sup>82</sup> Pour plus de précisions sur les circonstances exactes de cet accident de la circulation, v. notamment les conclusions du rapporteur public COTTIER C., *Conclusions du rapporteur public sous CAA Lyon, 11 févr. 2021, M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 20LY00724, *Rev. Jurisp. ALYODA*, 2021-3.

<sup>83</sup> Dans cette affaire, outre le jugement rendu en première instance TA Lyon, 17 déc. 2019, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 1807611, trois arrêts ont par la suite été rendus par la CAA de Lyon pour

raisonnement a été utilisé par la cour administrative d'appel de Bordeaux pour engager la responsabilité sans faute d'une commune à la suite de la construction d'un ralentisseur situé sur une route départementale à l'intérieur du périmètre de son agglomération. Ce dernier engendrait trop de bruit au passage des véhicules<sup>84</sup>.

## **B : Un besoin de simplification**

**45. Constat** – Arrivant à la fin du présent chapitre, il est possible d'établir un constat s'agissant des ralentisseurs implantés en agglomération sur des voiries où le gestionnaire n'est pas la commune.

Sur des voiries d'intérêt communautaire, le responsable en cas de litige dû à un ralentisseur est l'EPCI à fiscalité propre, du fait de sa qualité de gestionnaire de voirie.

Sur une route départementale, le responsable en cas de litige dû à un ralentisseur est la commune, du fait du pouvoir de police de la circulation du maire.

**46. Réflexion autour du droit positif** – Aujourd'hui, il n'est donc pas possible de déterminer si la construction, la mise aux normes et l'entretien des ralentisseurs est une compétence de police ou une compétence de gestion, puisque les deux cas se retrouvent dans la jurisprudence. Il est donc urgent de simplifier, mais surtout d'homogénéiser les régimes applicables aux infrastructures et aux équipements présents sur la voirie routière en agglomération. Cela est nécessaire sous le prisme de la sécurité juridique, mais aussi pour que tout un chacun puisse comprendre « qui est responsable de quoi ».

---

contraindre la commune à supprimer le ralentisseur litigieux CAA Lyon, 11 févr. 2021, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 20LY00724 ; CAA Lyon, 27 janv. 2022, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 21LY02629 ; CAA Lyon, 13 juill. 2022, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 21LY02629

<sup>84</sup> CAA Bordeaux, 30 juin 2022, *M. et Mme D c/ C<sup>ne</sup> de Braud-et-Saint-Louis et Dép. de la Gironde*, req. n° 19BX04474

## CHAPITRE 2<sup>ND</sup> : LES PRESCRIPTIONS GÉOGRAPHIQUES À RESPECTER POUR L'IMPLANTATION DE RALENTISSEURS

**47. Introduction du chapitre** – En France, les ralentisseurs de vitesse ne peuvent pas être disposés n'importe où. La norme qui régit les lieux où ils peuvent prendre place est 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 publié au JORF le 4 juin 1994<sup>85</sup>.

**48. Généralités sur le décret précité** – Le décret relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs a été signé par Édouard BALLADUR, alors Premier ministre, mais également par Bernard BOSSON, ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme et par Charles PASQUA, ministre d'État, ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire.

Il n'existe aucun texte à valeur législative qui possède pour objet les ralentisseurs routiers<sup>86</sup>. C'est également vrai pour les normes à valeur supra-législative (droit international et droit constitutionnel). De ce fait, il constitue la norme de référence en matière de ralentisseurs de vitesse.

L'article 2 du décret étudié précise que l'ensemble des ralentisseurs présents sur le territoire national devront être conformes à celui-ci dans un délai de 5 ans à compter de sa publication. Depuis le 4 juin 1999, il ne devrait donc plus y avoir de ralentisseurs illicites en France<sup>87</sup>. Il imposait même une mise aux normes dans un délai d'une année à compter

---

<sup>85</sup> Il est important de souligner que depuis sa publication au JORF le 4 juin 1994, ce texte n'a été modifié qu'une seule fois. La version initiale du texte a été en vigueur du 4 juin 1994 jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2001. À ce moment-là, l'art. 2 (V) du décret n° 2001-251 du 22 mars 2001 relatif à la partie réglementaire du code de la route est venu modifier le texte initial pour le faire apparaître dans la version en vigueur encore aujourd'hui. Toutefois, le seul changement ayant eu lieu se situe dans l'article 2 de l'annexe. La version initiale du texte disposait « *agglomérations telles que définies à l'article R. 1er du code de la route* », la version actuelle dispose « *agglomérations telles que définies à l'article R. 110-2 du code de la route* ». Ce changement est dû à une recodification du code de la route. Si le numéro de l'article définissant l'agglomération a bien changé, sa définition elle-même est restée identique. Ce changement n'a donc aucune incidence sur les prescriptions du décret n° 94-447. Pour cette raison, la suite de la présente étude ne distinguera pas la version en vigueur avant le 1<sup>er</sup> juin 2001 et celle en vigueur après cette date.

<sup>86</sup> C'est d'ailleurs pour cette raison que le choix a été fait de parler de ralentisseurs « illicites », terme générique qui permet de désigner l'ensemble du champ normatif applicable en France, plutôt que de ralentisseurs « illégaux », terme qui se rapporte plutôt aux textes ayant une valeur législative.

<sup>87</sup> Ce décret a été publié au JORF le 4 juin 1994. Une durée de 5 ans amène donc au 4 juin 1999.

de sa publication pour les ralentisseurs qui détenaient des proportions rendant leurs utilisations excessivement dangereuses<sup>88</sup>. Une circulaire ministérielle adressée aux préfets de départements en date du 29 avril 1996 rappelle d'ailleurs la mise en conformité obligatoire de tous les ralentisseurs situés sur des routes ouvertes à la circulation publique, qui doivent se conformer strictement au décret précité pour des raisons de sécurité<sup>89</sup>.

**49. Plan du Chapitre 2<sup>nd</sup>** – Le décret précité prévoit que seul deux types de ralentisseurs sont autorisés en France : les ralentisseurs de type dos d'âne et les ralentisseurs de type trapézoïdal. Afin de démontrer quels sont les prescriptions géographiques à considérer pour les implanter dans le respect de cette norme, mais également pourquoi cette dernière se justifie pleinement, ce propos sera structuré en deux sections. Tout d'abord, les différents types de voiries routières où l'implantation de ralentisseurs de vitesse est permise seront détaillés (Section 1<sup>ère</sup>), ensuite, il conviendra d'étudier quel positionnement est autorisé sur lesdites routes (Section 2<sup>nde</sup>).

### **Section 1<sup>ère</sup> : Les types de voiries routières autorisés**

**50. Plan de la Section 1<sup>ère</sup>** – S'il paraît évident que les dispositifs visant à réduire la vitesse ne doivent pas être positionnés sur une autoroute limitée à 130 km/h ou une route nationale limitée à 110 km/h, les types de voiries sur lesquels ils sont bel et bien autorisés demeurent plus abstraits pour un grand nombre de décideurs politiques. Pourtant, le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 fixe un cadre très clair pour ne laisser place à aucun doute sur cette question. Il fixe ainsi précisément les catégories de voiries routières sur lesquelles il est possible d'implanter un ralentisseur (§ 1<sup>er</sup>) mais précise aussi les caractéristiques que celles-ci doivent détenir, notamment en termes de trafic routier (§ 2<sup>nd</sup>).

---

<sup>88</sup> Décret n° 94-447, art. 2 « [...] Toutefois, ce délai est ramené à un an pour les ralentisseurs soit dont la hauteur est supérieure à treize centimètres, soit dont la saillie d'attaque est supérieure à deux centimètres, soit dont le rapport de la hauteur sur la longueur du profil en long est supérieur à 1/30. »

<sup>89</sup> Circulaire ministérielle du 29 avr. 1996, ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme « *J'attache une grande importance, pour des raisons de sécurité et de crédibilité auprès des usagers, à la stricte application du décret ; il est regrettable, en particulier, que des ralentisseurs dangereux qui auraient dû être mis en conformité pour le mois de juin 1995, soient encore en place à ce jour.* »

## § 1<sup>er</sup> : Les différentes catégories de voiries routières

**51. Stricte limitation aux agglomérations** – Le décret relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs dispose « L'implantation des ralentisseurs est limitée aux agglomérations telles que définies à l'article R. 110-2 du code de la route [...]»<sup>90</sup>. Il convient donc de voir quelle définition de l'agglomération est donnée par l'article auquel renvoie le décret précité.

D'après le code de la route, une agglomération se définit donc comme un « espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ». Il faut préciser que selon ce même code, c'est le maire qui a la compétence pour fixer les limites de l'agglomération de sa commune<sup>91</sup>. Cependant, la jurisprudence du Conseil d'État est constante sur un point : la réalité physique de l'agglomération prévaut sur l'existence ou non des panneaux d'entrée et de sortie ainsi que sur leurs positionnements par rapport au bâti<sup>92</sup>. Le juge n'est donc pas tenu par la qualification de l'agglomération qu'a arrêtée le maire.

Même s'il existe assez peu de contentieux où un justiciable a eu un litige ayant pour objet un ralentisseur situé en dehors des limites d'une agglomération, il est tout de même possible d'en trouver quelques-uns. En 2021 par exemple, la cour administrative d'appel de Lyon a eu à juger une affaire dans laquelle une usagère de la voie publique avait été victime d'un accident de moto lors du franchissement d'un ralentisseur implanté sur une voie communale. L'emplacement de ce ralentisseur étant situé en dehors des limites de l'agglomération de la commune, cette dernière fût reconnue responsable des conséquences dommageables de l'accident subi par la motarde, et condamnée à ce titre à indemniser la victime<sup>93</sup>. Le juge fait donc une interprétation stricte du décret régissant les ralentisseurs.

Cette disposition paraît justifiée au regard de l'intérêt poursuivi par l'installation de ralentisseurs, qui doit normalement être l'accroissement de la sécurité routière. Or, hors agglomération, d'autres mesures s'avèrent plus efficaces pour accroître celle-ci, et notamment pour contribuer à la bonne cohabitation entre les utilisateurs de moyens de

---

<sup>90</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 2

<sup>91</sup> C. route, art. R411-2 « *Les limites des agglomérations sont fixées par arrêté du maire.* »

<sup>92</sup> v. par exemple CE, Sect., 2 mars 1990, *S<sup>té</sup> Publi-System c/ C<sup>ne</sup> de Labège*, req. n° 68134, Leb.

<sup>93</sup> CAA Lyon, 7 janv. 2021, *Mme B c/ C<sup>ne</sup> de Viviers*, req. n° 19LY04118, considérant 4 « [...] *une non-conformité de ce dos d'âne au décret n° 94-447 du 27 mai 1994 s'agissant de son implantation hors agglomération [...]* »

transports motorisés et les utilisateurs de cycles ou les piétons. Il est par exemple possible de citer l'éclairage des zones à forte dangerosité ou encore la création d'infrastructures séparées de la chaussée (véritables trottoirs, pistes cyclables sécurisées, par exemple<sup>94</sup>).

**52. Possibilité d'implantation sur les aires de service ou de repos** – Au sein du même article<sup>95</sup>, le décret n° 94-447 dispose que les ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal sont autorisés à être positionnés sur les « aires de service ou de repos routières ou autoroutières ».

L'ART affirme qu'il est possible de distinguer « les aires de repos, destinées au stationnement des véhicules, au repos et à l'agrément des usagers, et les aires de service, comportant en outre une distribution de carburant et un service de restauration. »<sup>96</sup>.

Il n'existe à ce jour aucune décision de justice ni aucun document sur la présence de ralentisseurs sur les aires de service ou de repos françaises. Toutefois, si ces derniers respectent les caractéristiques géométriques et conditions de réalisation prescrites par les normes en vigueur<sup>97</sup> et qu'ils sont implantés dans une zone où la vitesse est limitée à 30 km/h<sup>98</sup>, cela ne semble pas poser de difficultés particulières.

**53. Interrogation subsistante sur les chemins forestiers** – De manière étonnante, le décret précité invoque une possibilité d'implantation sur les « chemins forestiers »<sup>99</sup>. Pourtant, ce terme n'est nullement défini en droit français, et, même s'il est possible de le retrouver dans trois articles de codes juridiques distincts<sup>100</sup>, aucun d'entre eux n'en donne une définition précise.

Toutefois, en appliquant un raisonnement par syllogisme, le terme de « chemins » dans « chemins forestiers » renvoie très probablement aux chemins ruraux, qui sont définis dans le code rural comme des chemins qui appartiennent à la commune mais qui relèvent

---

<sup>94</sup> SCHNEIDER O., « Sécurité routière : "On a un total déficit d'infrastructures cyclables hors agglomération", déplore la Fédération des usagers de la bicyclette », *FranceInfo (site internet)*, 1<sup>er</sup> févr. 2023

<sup>95</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 2

<sup>96</sup> ART, *Glossaire*, site officiel ; une définition similaire peut être retrouvée dans l'arrêté du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé, JORF 18 août 2016, art. 1

<sup>97</sup> Caractéristiques géométriques et conditions de réalisation qui seront détaillées de manière exhaustive dans la Première partie, Titre 2<sup>nd</sup>, Chapitre 1<sup>er</sup> du présent mémoire.

<sup>98</sup> v. Section 2<sup>nd</sup>e, § 1<sup>er</sup> du présent Titre

<sup>99</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 2

<sup>100</sup> C. route, art. R130-1 ; C. for., art. L153-8 ; CGPPP, art. L3211-5-1

de son domaine privé<sup>101</sup>. Le terme « forestier », renvoie à la forêt. Les notions de « bois et forêts » ont été définies par une circulaire émanant du ministère de l'Agriculture en 1971 comme « les formations végétales comprenant des tiges d'arbres d'essences forestières dont les cimes, si elle<sup>102</sup> arrivaient simultanément à maturité, couvriraient la plus grande partie du terrain occupé par la formation, que celle-ci soit au moment de l'enquête à l'état de semis, de rejets sur souches, de fourrés, de gaulis, de perchis ou de futaie. »<sup>103</sup>. Une définition plus récente se trouve également dans le code forestier « Sont considérés comme des bois et forêts au titre du présent code les plantations d'essences forestières et les reboisements ainsi que les terrains à boiser du fait d'une obligation légale ou conventionnelle. »<sup>104</sup>.

En prenant en compte ces définitions, le chemin forestier se définirait donc comme un chemin rural présent dans un espace pouvant être qualifié de bois et forêts. Il n'existe actuellement aucune jurisprudence ni aucun document sur la présence de ralentisseurs sur les chemins forestiers. De surcroît, ces chemins étant rarement revêtus (par du bitume, du goudron, de l'asphalte ou de l'enrobé), l'implantation d'un ralentisseur y paraît compliquée.

**54. Interdiction totale d'implantation sur les voies à grande circulation** – Le décret relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs dispose « L'implantation des ralentisseurs est interdite [...] sur les voies à grande circulation »<sup>105</sup>. Il convient donc de voir quelle est la définition des voies à grande circulation, également appelée route à grande circulation.

Cette dernière est déterminée dans le code de la route, il précise « Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont les routes qui permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et

---

<sup>101</sup> C. rur., art. L161-1 « *Les chemins ruraux sont les chemins appartenant aux communes, affectés à l'usage du public, qui n'ont pas été classés comme voies communales. Ils font partie du domaine privé de la commune.* ». De manière étonnante, un rappel de cette définition est fait dans C. voirie routière, art. L161-1 « *Les chemins ruraux appartiennent au domaine privé de la commune. Ils sont affectés à la circulation publique et soumis aux dispositions du chapitre Ier du titre II du livre Ier du code rural et de la pêche maritime.* »

<sup>102</sup> La faute d'orthographe est présente dans le texte original.

<sup>103</sup> Circulaire du 18 janv. 1971 sur les conditions d'application de l'article 11 de la loi n° 69-1160 du 24 décembre 1969 instituant une taxe sur le défrichement des bois et forêts, JORF 25 mai 1971

<sup>104</sup> C. for., art. L111-2

<sup>105</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 3

la desserte économique du territoire, et justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. »<sup>106</sup>. Conformément à ce même article, la liste de ces routes est fixée par décret<sup>107</sup>.

Cette interdiction d'implantation sur les routes à grande circulation paraît nécessaire. En effet, certains convois qualifiés de transports exceptionnels nécessitent d'avoir la chaussée la plus plane possible, notamment en raison des dimensions des marchandises transportées ou de leurs éventuelles dangersités. En ce sens, il est normal que ces convois puissent circuler sur des routes dépourvues de ralentisseurs.

## § 2<sup>nd</sup> : Le trafic supporté par ces routes

**55. Un trafic quotidien inférieur à 3 000 véhicules** – Pour être en droit de construire des dispositifs ralentissant la vitesse des véhicules, il ne suffit pas d'ériger ceux-ci sur les catégories de voiries routières précédemment citées. Il faut également que ces routes supportent un trafic routier bien particulier, tel qu'il est défini dans le décret n° 94-447. Parmi ces dispositions, il est interdit que ces dernières voient passer plus de 3 000 véhicules par jour (prise en compte de la moyenne journalière annuelle<sup>108</sup>). Aucune indication n'est donnée dans le décret quant au type de véhicules considérés, il convient donc de prendre en compte l'ensemble des véhicules terrestres à moteur, c'est-à-dire les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires, les cyclomoteurs et motocyclettes, les poids-lourds, les véhicules de transport routier de voyageurs, les machines agricoles...

La jurisprudence interprète cette disposition de façon stricte. En effet, dans la « saga jurisprudentielle » opposant la commune de Saint-Jean-le-Vieux à un automobiliste<sup>109</sup>, l'un des objets du litige était le fait qu'un ralentisseur soit implanté sur une voie sur laquelle circulait plus de 3 000 véhicules par jour. En l'espèce, la moyenne annuelle journalière était de 7 099 véhicules. La commune a contesté ce chiffre, mais son comptage n'ayant pas été

---

<sup>106</sup> C. route, art. L110-3

<sup>107</sup> Conformément à cet article, c'est donc le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, JORF 5 juin 2009, qui met en œuvre cette disposition. La liste qu'il contient a cependant été modifiée récemment, par le décret n° 2023-174 du 8 mars 2023 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, JORF 10 mars 2023

<sup>108</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 3

<sup>109</sup> TA Lyon, 17 déc. 2019, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 1807611 ; CAA Lyon, 11 févr. 2021, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 20LY00724 ; CAA Lyon, 27 janv. 2022, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 21LY02629 ; CAA Lyon, 13 juill. 2022, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 21LY02629

réalisé dans des conditions permettant d'établir la représentativité de la circulation sur l'année<sup>110</sup>, elle a tout de même été condamnée à détruire le ralentisseur en cause.

L'interdiction d'implanter un ralentisseur sur une route supportant un trafic lissé sur une année de plus de 3 000 véhicules par jour est justifiée notamment au regard du bruit qu'ils causent au passage de chaque véhicule. En effet, plusieurs arrêts démontrent à quel point ces dispositifs peuvent produire une nuisance sonore pour les personnes se trouvant à proximité<sup>111</sup>. Par conséquent, plus le nombre de passage de véhicules sur ces infrastructures est élevé, plus la gêne occasionnée le sera également.

**56. Un trafic quotidien inférieur à 300 poids-lourds** – En agglomération, les ralentisseurs ne peuvent pas non plus être implantés sur les voies supportant un trafic correspondant à une moyenne quotidienne sur l'année de 300 poids-lourds<sup>112</sup>. Un poids-lourd est un véhicule dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes<sup>113</sup>.

Cette disposition paraît fondée, dans le sens où plusieurs organismes, notamment le syndicat des transports routiers du Lot-et-Garonne, ont admis que les ralentisseurs endommageaient parfois les marchandises transportées par les poids-lourds<sup>114</sup>. Ils obligent parfois également les routiers à « prendre un virage en se déportant sur la voie »<sup>115</sup>. En ce sens, il convient donc de réduire au maximum le nombre de passage des poids-lourds sur les ralentisseurs.

**57. Une absence de desserte de transport public de personnes** – Le dernier point prescrit par le décret précité concernant les types de trafics que ne doit pas supporter une route munie de ralentisseurs est relatif à la desserte d'un transport public de personnes<sup>116</sup>, aussi appelé transport en commun, ou transport public collectif. Autrement dit, aucun ralentisseur ne peut se trouver sur un itinéraire de transport régulier de personnes. Ceux-ci peuvent se définir comme un mode de transport consistant à transporter plusieurs personnes

---

<sup>110</sup> En l'espèce, il avait été réalisé pendant le confinement ayant eu lieu pendant la pandémie de covid-19.

<sup>111</sup> v. par exemple CAA Bordeaux, 30 juin 2022, *M. et Mme D c/ C<sup>ne</sup> de Braud-et-Saint-Louis et Dép. de la Gironde*, req. n° 19BX04474 ; CAA Nantes, 4 juill. 2013, *M. et Mme B c/ C<sup>ne</sup> de Châteaudun*, req. n° 12NT00763. ; v. également Ligue de défense des conducteurs, *Ralentisseurs illégaux*, juill. 2022, p. 24, qui démontre qu'un ralentisseur normé passé à la vitesse de 30 km/h produit entre 60 et 65 dB.

<sup>112</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 3

<sup>113</sup> C. route, art. R311-1 détaille l'ensemble des catégories et sous-catégories de véhicules terrestres à moteur autorisés à circuler en France.

<sup>114</sup> Rédaction, « Circulation : non aux ralentisseurs. », *BTL*, 2012, p. 350.

<sup>115</sup> *Ibid.*

<sup>116</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 3

sur un même trajet, sur un itinéraire prédéfini et doté de points d'arrêts identifiés. En l'espèce, le décret régissant les ralentisseurs fait surtout référence à la desserte publique de personnes au moyen d'autobus ou d'autocars.

De manière étonnante, il n'existe encore aucun contentieux ayant opposé une entreprise publique de transport de personnes face à un gestionnaire de voirie au sujet des ralentisseurs présents sur les itinéraires de leurs lignes de transports. Néanmoins, au travers de plusieurs accords d'entreprises, il est possible de constater que de multiples cas sont recensés en France.

Ainsi, en examinant par exemple le protocole d'accord sur les négociations annuelles de l'année 2021 de l'entreprise Keolis Montargis, il est possible de constater que le délégué syndical de cette entreprise sollicite sa direction pour qu'elle établisse conjointement avec l'EPCI à fiscalité propre un diagnostic de présence des ralentisseurs sur le réseau, et cela afin d'identifier ceux qui ne sont pas aux normes<sup>117</sup>. Les mêmes dispositions se retrouvent dans l'accord de fin de conflit de la société RD Brest du 27 novembre 2021, en son premier article<sup>118</sup> ou encore dans l'accord 2021 sur la rémunération, le temps de travail et les conditions de travail de la Compagnie de transport des Olonnes<sup>119</sup>.

Parfois, des grèves ont même pu être déclenchées au sein d'entreprises de transport public de personnes. Une des revendications des grévistes était alors la suppression des ralentisseurs se trouvant sur leurs itinéraires réguliers<sup>120</sup>. Dans d'autres sociétés, la présence de ralentisseurs sur leurs itinéraires les a contraint à devoir changer les sièges conducteurs de leurs véhicules<sup>121</sup>.

---

<sup>117</sup> Keolis Montargis, *Protocole d'accord sur les négociations annuelles de l'année 2021*, 2020, art. 2 al. 2

<sup>118</sup> RD Brest, *Accord de fin de conflit du 27 novembre 2021*, 2021, art. 1 « Un état des lieux des ralentisseurs les plus problématiques a été réalisé par l'encadrement en septembre / octobre 2021. Il a été partagé en CSSCT et en CSE, puis remis à Brest métropole qui s'est engagée à mesurer les ralentisseurs jugés critiques et à les corriger [...] »

<sup>119</sup> Compagnie de transport des Olonnes, *Accord 2021 sur la rémunération, le temps de travail et les conditions de travail*, 2021, art. 2 al. 2 « La direction a relayé en décembre 2020 les demandes du CSE auprès de l'Agglomération des Sables d'Olonne. Suite à ces interventions, la mairie des Sables d'Olonne réalise actuellement un état des lieux des ralentisseurs afin de vérifier leur conformité. Le résultat devrait être connu en mai 2021. »

<sup>120</sup> Transdev Niort Agglomération, *Accord de fin de conflit et de reprise d'activité*, 2019, revendication n°6 « La revendication de l'intersyndicale était : [...] Retrait des ralentisseurs sur les lignes de CHAURAY et CHABAN »

<sup>121</sup> Transdev CMT, *Accord d'entreprise sur les négociations annuelles obligatoires 2022*, 2022, art. 7 « Pour améliorer le confort de conduite au passage de ces ralentisseurs, l'entreprise Transdev CMT propose de renouveler les sièges conducteur pour les 10 véhicules OTOKAR VECTIO C. »

Les salariés des entreprises de transports de personnes détiennent toutes ces revendications car passer plusieurs dizaines (voir centaines) de fois sur des ralentisseurs chaque jour peut engendrer de graves problèmes de santé, notamment des douleurs au niveau du dos. C'est par exemple le cas dans l'Aube, où « une conductrice de bus des Transports en commun de l'agglomération troyenne (TCAT) est en arrêt depuis plus d'un an à cause d'un... dos d'âne »<sup>122</sup>. Au regard de l'ensemble de ces documents, l'interdiction d'implantation de ralentisseurs sur les dessertes de transports publics de personnes s'avère donc parfaitement justifiée.

### **Section 2<sup>nde</sup> : Le positionnement à respecter sur les voiries routières autorisées**

**58. Plan de la Section 2<sup>nde</sup>** – Après avoir étudié les différentes catégories de voiries routières sur lesquelles peuvent être positionnés les ralentisseurs de vitesse, sous réserve que celles-ci ne supportent pas un trafic particulier, il convient de voir où peuvent être implantés ces dispositifs sur lesdites voiries. En effet, l'implantation de ces derniers ne peut aboutir que si des limitations de vitesse précises existent à l'endroit choisi (§ 1<sup>er</sup>) et si la configuration des lieux le permet (§ 2<sup>nd</sup>).

#### **§ 1<sup>er</sup> : Le positionnement des ralentisseurs vis-à-vis des limitations de vitesse**

**59. Une vitesse limitée à 30 km/h** – Le décret n° 94-447 dispose que sur les routes où l'implantation des ralentisseurs est autorisée, ils doivent obligatoirement être situés dans une zone où la vitesse est limitée à 30 km/h<sup>123</sup>. Pour cela, les gestionnaires de voirie ont deux solutions. La plus classique est le fait de limiter localement la vitesse à 30 km/h sur la portion où ils sont implantés. Toutefois, ils peuvent aussi recourir à la « zone 30 », qui est définie par le code de la route comme une « section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, les conducteurs de cyclomobiles légers et les conducteurs d'engins de

---

<sup>122</sup> TORGEMEN É., « Plein le dos des dos-d'âne », Le Parisien, toutes éd., 24 août 2020, p. 20. ; v. également l'étude de la Ligue de défense des conducteurs, *Ralentisseurs illégaux*, juill. 2022, pp. 15-16.

<sup>123</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 2

déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »<sup>124</sup>. La « zone 30 » ne doit cependant pas être confondue avec la « zone de rencontre »<sup>125</sup>, qui est limitée à 20 km/h et dans lesquelles les ralentisseurs ne doivent pas être implantés<sup>126</sup>.

Cette prescription doit obligatoirement être respectée, car la norme de construction qui régit les ralentisseurs<sup>127</sup> a été élaborée pour qu'ils ne causent pas de dégâts sur les véhicules quand cette vitesse est respectée. Si les conducteurs ne sont pas limités à 30 km/h, en plus d'endommager leur véhicule et leur santé, il est possible qu'ils causent un accident<sup>128</sup>. Les ralentisseurs doivent donc exclusivement être positionnés sur une portion de voie limitée à 30 km/h.

**60. Combinaison entre eux** – Il faut également noter que le même décret prescrit que dans ces zones limitées à 30 km/h, les ralentisseurs ne peuvent pas être isolés et doivent obligatoirement « [...] être soit combinés entre eux, soit avec d'autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse. Ces aménagements doivent être distants entre eux de 150 mètres au maximum. »<sup>129</sup>.

La jurisprudence interprète là-aussi strictement cette disposition, en considérant tous les dispositifs qui ne respecteraient pas cela comme non-conformes<sup>130</sup>. C'est dans un objectif de sécurité routière globale que cette mesure se justifie, en enjoignant aux gestionnaires de voiries d'identifier des zones larges où les ralentisseurs seraient justifiés, et pas seulement des « points sensibles » où d'autres dispositifs seraient plus adaptés.

---

<sup>124</sup> C. route, art. R110-2 ; il est aussi à noter que le décret n° 94-447 n'est pas à jour sur ce point, puisque qu'il dispose que les zone 30 sont définies dans C. route, art. R225, or, cet article a été abrogé le 1<sup>er</sup> juin 2001 (!). Il est donc urgent de modifier ce renvoi pour garantir une certaine sécurité juridique.

<sup>125</sup> C. route, art. 110-2

<sup>126</sup> En vertu du décret précité, qui dispose que les ralentisseurs ne peuvent être implantés « que » sur les sections de voie localement limitée à 30 km/h et à l'intérieur des « zone 30 ».

<sup>127</sup> Qui sera étudiée de façon exhaustive dans la Première partie, Titre 2<sup>nd</sup>, Chapitre 1<sup>er</sup> de la présente étude.

<sup>128</sup> v. par exemple CAA Nantes, 27 mars 1996, *Sté Berry c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-Brévelay*, req. n° 94NT00337, où un camion a franchi un ralentisseur à la vitesse limitée de 60 km/h, a perdu le contrôle de son véhicule et a de ce fait causé de graves dommages matériels.

<sup>129</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 1<sup>er</sup>

<sup>130</sup> v. par exemple CAA Lyon, 3 oct. 2013, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Veyras*, req. n° 13LY01173, considérant 7 « [...] les deux premiers ralentisseurs sont séparés d'une distance de 165,70 mètres et que le deuxième et le troisième sont distants de 215,70 mètres, sans qu'il ne résulte de l'instruction qu'ils soient combinés avec d'autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse [...] ».

**61. Distance minimale à respecter avant une sortie d'agglomération** – Enfin, le texte réglementaire en question précise qu'en plus de devoir être implantés sur des voies limitées à 30 km/h et combinés entre eux, les ralentisseurs ne doivent pas être situés « à moins d'une distance de 200 mètres des limites d'une agglomération ou d'une section de route à 70 km/h »<sup>131</sup>. Cette mesure se justifie par le fait que c'est lors de la phase d'accélération qu'un véhicule consomme le plus et émet le plus de polluants, si un conducteur devait descendre sa vitesse à 30 km/h pour ensuite moins de 200 mètres plus tard devoir réaccélérer pour passer à 70, 80 ou 90 km/h, alors il polluerait beaucoup plus que s'il avait été initialement à la vitesse de 50 km/h.

## **§ 2<sup>nd</sup> : Le positionnement des ralentisseurs vis-à-vis des bâtiments à proximité et de la configuration des lieux**

**62. Importance des bâtiments à proximité** – Le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 précise que l'implantation de ralentisseurs est interdite sur les voies « [...] desservant des centres de secours, sauf accord préalable des services concernés »<sup>132</sup>. Le terme de centre de secours n'étant pas précisé, il convient de lui octroyer un grand nombre d'établissements pouvant être considérés comme nécessaires au secours des personnes et des biens. C'est par exemple le cas des hôpitaux publics ou privés disposant d'un service d'urgence ou de réanimation, mais aussi des centres de santé communaux ou intercommunaux où travaillent du personnel soignant formés au premier secours, des établissements privés dotés d'un personnel ayant les mêmes qualités, des différents centres d'incendie et de secours faisant parti du dispositif SDIS, des stations de sauvetages de la SNSM, des bâtiments abritant des service de la sécurité civile, des locaux abritant des urgences vétérinaires, des locaux abritant les services de police municipale, des commissariats de police et de tous les bâtiments militaires<sup>133</sup>.

Il n'existe actuellement pas de décisions de justice concernant ce principe. Toutefois, en considérant que le secours est le corollaire de l'urgence, et qu'un grand nombre des services précédemment cités disposent d'un régime dérogatoire vis-à-vis du code de la route (notamment en ce qui concerne les vitesses à respecter lorsqu'ils sont en

---

<sup>131</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 3

<sup>132</sup> *Ibid.*

<sup>133</sup> Cette liste ne prétend pas être exhaustive.

intervention), il paraît logique et nécessaire de ne pas rendre leurs missions plus difficiles qu'elles ne le sont en disposant sur les voies qui les desservent des ralentisseurs.

**63. Une configuration des lieux à prendre en compte** – Une fois que toutes les conditions étudiées précédemment sont remplies, il reste un dernier point à prendre en compte : la configuration générale des lieux.

En effet, le décret précité prévoit qu'il est impossible d'implanter un ralentisseur à certains endroits. Il est par exemple interdit de disposer des ralentisseurs sur les voies dont la déclivité est supérieure à 4%, dans le sens de la montée comme de la descente<sup>134</sup>. Là encore, la justice administrative s'efforce de faire respecter ce principe<sup>135</sup>. Un ralentisseur ne peut pas non plus être situé « dans les virages de rayon inférieur à 200 mètres et en sortie de ces derniers à une distance de moins de 40 mètres de ceux-ci »<sup>136</sup>. Ce principe est encore une fois appliqué de façon constante<sup>137</sup>. Enfin, il est précisé qu'ils ne peuvent pas non plus être implantés sur ou dans un ouvrage d'art et à moins de 25 mètres de part et d'autre<sup>138</sup>. Ici, les ouvrages d'art doivent être entendus comme les ponts et les tunnels routiers.

Ces mesures se justifient dans le sens où un ralentisseur doit normalement être implanté pour favoriser la sécurité routière, or, si un utilisateur de la voirie routière s'apercevait qu'il va en rencontrer un au dernier moment faute de visibilité, le ralentisseur pourrait alors devenir source d'insécurité routière. Ils doivent donc seulement être implantés dans des lignes droites et planes, et être éloignés de tous les ouvrages d'art masquant la visibilité.

**64. Conclusion du Chapitre 2<sup>nd</sup>** – Le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 prévoit donc un grand nombre de mesures en ce qui concerne l'implantation des ralentisseurs. Ils ne peuvent pas être positionnés sur l'ensemble des routes. En plus de la façon dont elles sont catégorisées, il faut que ces routes ne supportent pas un trafic trop important. Les

---

<sup>134</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 3

<sup>135</sup> v. par exemple CAA Lyon, 3 oct. 2013, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Veyras*, req. n° 13LY01173, considérant 7 « [...] qu'à l'aide d'une jauge de mesure d'une longueur d'un mètre et d'un niveau à bulle, l'huissier a par ailleurs évalué à 6 %, 9,5 % et 6 % la pente de la voie communale n° 203 à hauteur de chacun de ces trois ralentisseurs [...] »

<sup>136</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 3

<sup>137</sup> v. par exemple CAA Lyon, 3 oct. 2013, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Veyras*, req. n° 13LY01173 « [...] le dernier ralentisseur est implanté à une distance inférieure à 40 mètres de la sortie du virage [...] »

<sup>138</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 3

ralentisseurs doivent être positionnés dans des zones définies avec des limitations de vitesse précises, tout en prenant en considération la configuration des lieux.

Globalement, la jurisprudence fait état d'une application assez stricte et rigoureuse de ce décret par les juges administratifs. Les autorités administratives habilitées à installer des ralentisseurs devraient donc procéder à une étude minutieuse de ce texte réglementaire ainsi que des lieux dans lesquels ils envisagent leurs mises en place avant d'acter ce choix.

**65. Conclusion du Titre 1<sup>er</sup>** – En raison des différents régimes applicables afférents au pouvoir de police de la voirie et à celui de gestionnaire de voirie, l'administration détenant la compétence en matière de ralentisseurs peut parfois être compliquée à déterminer. Le décret déterminant les prescriptions géographiques à respecter pour l'implantation de ralentisseurs est quant à lui beaucoup plus simple à comprendre, et, à l'exception de rares points qui mériterait d'être revus (notamment un renvoi à un texte à valeur réglementaire aujourd'hui abrogé, par exemple), il est bien écrit et les mesures qu'il prévoit sont justifiées. Il appartiendrait donc au pouvoir réglementaire de prendre toutes les mesures utiles pour simplifier l'identification de l'administration compétente en matière de ralentisseurs, ainsi que de corriger les points du décret précité qui peuvent créer une forme d'insécurité juridique.



**TITRE 2<sup>ND</sup> : LA MISE EN PLACE EFFECTIVE DES  
RALENTISSEURS : RÉALISATION ET SIGNALISATION**



**66. Intérêt du Titre 2<sup>nd</sup>** – Le présent titre sera consacré à l'étude de la mise en place effective des ralentisseurs routiers. En effet, après avoir étudié quelles autorités avaient le pouvoir pour installer, mettre aux normes et entretenir les ralentisseurs, et à quel endroit il était possible de le faire, il convient d'étudier plus en détails la façon dont ces dispositifs doivent être mis en place. Cette subdivision est essentielle dans le cadre de l'étude des ralentisseurs français, car un grand nombre de décisions de justice ayant donné lieu à des destructions de ralentisseurs ont été prises sur le fondement que ces derniers ne respectaient pas les conditions de réalisation ou de signalisation en vigueur.

**67. Plan du Titre 2<sup>nd</sup>** – Afin de structurer ce titre, il convient de le subdiviser en deux chapitres distincts. En France, les différents types de ralentisseurs licites sont soumis à des normes de construction qui sont impératives, ainsi leurs caractéristiques géométriques mais aussi leurs conditions de réalisation s'imposent aux maîtres d'œuvres comme aux maîtres d'ouvrages (Chapitre 1<sup>er</sup>). De surcroît, les dispositifs visant à ralentir les utilisateurs de voiries routières doivent être signalés conformément au cadre normatif en vigueur (Chapitre 2<sup>nd</sup>).



## CHAPITRE 1<sup>ER</sup> : LES CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES ET CONDITIONS DE RÉALISATION DES RALENTISSEURS

**68. Introduction du chapitre** – Comme vu précédemment, 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 définit l'ensemble des prescriptions géographiques à respecter pour que les ralentisseurs soient licites. Cependant, bien que son article 1 distingue les ralentisseurs de type dos d'âne de ceux de type trapézoïdal, il ne donne pas de définitions précises de ce qui les différencie, ni même la façon dont ceux-ci doivent être réalisés (en termes de taille ou de matière par exemple). Il dispose cependant qu'ils doivent être « conformes aux normes en vigueur »<sup>139</sup>. Il convient donc d'étudier quelles sont les règles concernant les caractéristiques géométriques et les conditions de réalisation de ces ralentisseurs, qui sont fixées dans la norme auquel fait référence le décret précité.

**69. Généralités sur la norme** – Le texte qui prévoit les différentes caractéristiques géométriques et les conditions de réalisation des ralentisseurs est la norme de construction homologuée AFNOR NF P 98-300 du 16 juin 1994<sup>140</sup>. L'AFNOR est l'organisme qui représente la France auprès des organisations européenne (CEN) et internationale (ISO) de normalisation<sup>141</sup>. Cette norme n'a subi aucune modification depuis son entrée en vigueur.

**70. Valeur juridique de la norme** – Dès à présent, et avant d'étudier ce que prévoit ladite norme, il convient d'examiner sa valeur juridique. En effet, les normes élaborées par l'AFNOR n'ont pas de caractères impératifs propres, à l'inverse de la Constitution ou des lois par exemple. Elles doivent être rendues impératives par d'autres normes qui détiennent, elles, ce caractère-là. En l'espèce, le décret n° 94-447 du 27 mai 1994, qui détient cette qualité, prévoit en son article 1 que les deux types de ralentisseurs existants doivent être

---

<sup>139</sup> Décret n° 94-447, art. 1

<sup>140</sup> En l'espèce, la norme de construction AFNOR NF P 98-300 a été homologuée par son directeur général le 16 mai 1994, mais il est précisé que celle-ci ne prend effet qu'au 16 juin 1994. C'est donc cette date qui est communément retenue dans sa désignation. Pour plus de simplicité, cette norme sera désignée ci-après comme « norme NF P 98-300 ».

<sup>141</sup> AFNOR, Site officiel.

conformes aux normes en vigueur. Il est possible d'affirmer que le décret fait là explicitement référence à la norme NF P 98-300. Plusieurs éléments tendent à prouver cela.

En premier lieu, la date à laquelle est entrée en vigueur cette norme est distante de moins de deux semaines avec la date d'entrée en vigueur du décret précité<sup>142</sup>, ce qui n'est pas anodin et confirme qu'elle a bel et bien été réalisée en ayant pour objectif de compléter et d'appliquer les dispositions présentes dans le texte réglementaire<sup>143</sup>.

En second lieu, la question de l'application obligatoire de cette norme a plusieurs fois fait l'objet de questions parlementaires. À chaque fois, la réponse donnée fût la même : cette norme possède une valeur contraignante<sup>144</sup>. Son application par les maîtres d'œuvres et les maîtres d'ouvrages est donc obligatoire.

La norme NF P 98-300 détient donc bien une force juridique contraignante. Ainsi, tous les ralentisseurs de type trapézoïdal et de type dos d'âne présents sur le territoire français doivent s'y conformer.

**71. Plan du Chapitre 1<sup>er</sup>** – La norme précitée prévoit les caractéristiques géométriques et les conditions de réalisation des deux types de ralentisseurs qui sont autorisés en France par le décret n° 94-447, c'est-à-dire les ralentisseurs de type dos d'âne et les ralentisseurs de type trapézoïdal<sup>145</sup>. Afin d'étudier les différentes prescriptions de ladite norme, ce propos sera structuré en deux sections. D'abord, le ralentisseur ayant la conception la plus simple sera étudié : le dos d'âne (Section 1<sup>ère</sup>), ensuite, celui ayant une conception légèrement plus complexe fera l'objet de la même étude. Il s'agit du ralentisseur trapézoïdal (Section 2<sup>nde</sup>).

---

<sup>142</sup> Entrée en vigueur le 5 juin 1994 pour le décret n° 94-447, soit le lendemain de sa publication au JORF conformément à C. civ., art. 1 ; entrée en vigueur le 16 juin 1994 pour la norme NF P 98-300.

<sup>143</sup> D'autant plus que la norme a été homologuée le 16 mai 1994 par le directeur général de l'AFNOR, et que son contenu était donc connu des signataires du décret n° 94-447, à la date du 27 mai 1994.

<sup>144</sup> v. par exemple Rép. min. n° 17863 : JO Sénat, 4 mars 2021, p. 1456, MASSON J.-L. ; Rép. min. n° 34560 : JOAN, 16 mars 2021, p. 2417, LARSONNEUR J.-Ch. ; Rép. min. n° 24687 : JO Sénat, 13 janv. 2022, p. 227, BOULOUX Y. ; toutes les réponses données affirment : « [...] *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. [...]* ».

<sup>145</sup> Pour simplifier la lecture de ce mémoire, le ralentisseur de type dos d'âne sera parfois simplement désigné sous l'appellation « dos d'âne » et le ralentisseur de type trapézoïdal sera parfois simplement désigné sous l'appellation « ralentisseur trapézoïdal ».

## Section 1<sup>ère</sup> : Le ralentisseur de type dos d'âne<sup>146</sup>

**72. Plan de la Section 1<sup>ère</sup>** – Il conviendra tout d'abord d'étudier les caractéristiques géométriques de ce type de ralentisseur (§ 1<sup>er</sup>) avant de s'attarder sur ces conditions de réalisation (§ 2<sup>nd</sup>).

### § 1<sup>er</sup> : Les caractéristiques géométriques du dos d'âne

**73. Définition du dos d'âne** – En son point 3, la norme NF P 98-300 donne deux définitions importantes pour caractériser le ralentisseur de type dos d'âne. Elle indique d'abord que ce dernier doit s'entendre comme un « ouvrage de forme circulaire convexe aménagé sur la chaussée ». La chaussée se définit comme la « partie de la route hors caniveaux normalement utilisée pour la circulation des véhicules ».

Autrement dit, le dos d'âne est donc constitué d'un arc de cercle de forme convexe. Il ne peut donc pas être concave, c'est-à-dire former un « creux » dans la chaussée. Le dos d'âne ne doit pas comporter de passage piétons<sup>147</sup>.

**74. Schéma et légendes sur le ralentisseur de type dos d'âne** – La norme NF P 98-300 précise les côtes que doit obligatoirement respecter un dos d'âne. Elle détermine aussi les tolérances de construction, qui sont justifiées du fait que la forme du dos d'âne peut empêcher le maître d'œuvre d'être précis au centimètre près lors de sa construction.

Ainsi, elle détermine que le dos d'âne a une hauteur de 10 cm, avec une tolérance de construction de 1 cm. Pour être normé, ce ralentisseur doit donc faire entre 9 et 11 cm de haut<sup>148</sup>.

---

<sup>146</sup> Ce type de ralentisseur est parfois désigné sous le terme « gendarme couché » dans le langage populaire. Toutefois, n'étant pas certain des origines de ce terme et de l'usage qui en est fait au quotidien, il ne sera pas utilisé dans la présente étude. v. par exemple BOUILLET J., *Débat privé, enjeu public ? Comment les citoyens ordinaires construisent des opinions sur le problème de l'énergie*, thèse de l'Université Grenoble Alpes, SCHEMEIL Y. (dir.), 2017, p. 52. « Un simple ralentisseur routier de type dos d'âne est communément appelé un « gendarme couché » dans le langage courant : le langage populaire est ici adapté dans la mesure où le dispositif porte avec lui des représentations de la vitesse et de la sécurité en ville, il impose aux conducteurs un ralentissement en rappelant implicitement les règles en vigueur. »

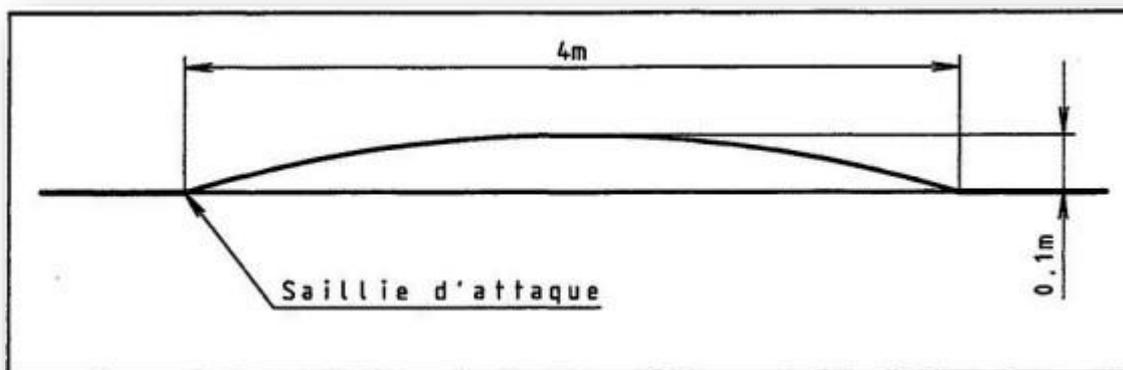
<sup>147</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 5

<sup>148</sup> La jurisprudence interprète cette prescription de façon stricte, v. par exemple CAA Lyon, 7 janv. 2021, *Mme B c/ C<sup>ne</sup> de Viviers*, req. n° 19LY04118 « [...] une non-conformité de ce dos d'âne au décret n° 94-447

La longueur de ce dernier est de 4 m, avec une tolérance de construction de 20 cm. Pour être licite, ce ralentisseur doit donc faire entre 3,80 et 4,20 m de long.

Enfin, la saillie d'attaque du dos d'âne doit être inférieure ou égale à 0,5 cm. Autrement dit, le point de commencement du ralentisseur ne doit pas constituer une surélévation par rapport à la chaussée de plus de 0,5 cm.

La norme NF P 98-300 comporte également un schéma du dos d'âne afin de simplifier la compréhension des côtes de celui-ci.



**75. Justifications des caractéristiques géométriques des dos d'âne** – Les caractéristiques géométriques qu'impose la norme NF P 98-300 à ce type de ralentisseur sont justifiées par le fait que les constructeurs de véhicules terrestres à moteur prennent désormais en compte ladite norme pour déterminer la garde au sol de leur véhicules. Par exemple, la garde au sol de la Peugeot 208, voiture la plus vendue en France en 2022<sup>149</sup>, est de 11 cm. Le rehaussement de ces dispositifs conduirait donc à devoir modifier l'ensemble du parc automobile français. Les autres composants des véhicules, notamment les suspensions, sont également conçues en prenant en compte cette norme.

De surcroît, le non-respect de ces dimensions produirait aussi des conséquences au niveau environnemental, puisqu'il induirait une surconsommation de carburant et donc des émissions de polluants plus élevés<sup>150</sup>. Le bruit généré au passage des véhicules serait également plus puissant<sup>151</sup>.

---

du 27 mai 1994 s'agissant [...] de ses dimensions avec notamment une hauteur de quinze à dix-sept centimètres [...] ».

<sup>149</sup> LIZAK M., « Quel modèle s'est le plus vendu en 2022 ? », *Auto Plus (site internet)*, 4 janv. 2023

<sup>150</sup> Cette problématique constituera tout l'enjeu de la Seconde partie, Titre 2<sup>nd</sup>, Chapitre 1<sup>er</sup> de la présente étude.

<sup>151</sup> v. notamment Ligue de défense des conducteurs, *Ralentisseurs illégaux*, juill. 2022, p. 24. Même si cette étude a été réalisée sur un ralentisseur de type trapézoïdal, il est possible d'imaginer que le bruit engendré par

Le dernier avantage au fait que tous les dos d'âne respectent la norme précitée est que chaque utilisateur de la voirie publique pourra adapter son allure de la même manière au moment du franchissement de ces dispositifs. En effet, si chaque collectivité avait la possibilité de construire ces ralentisseurs avec des côtes différentes, alors il serait impossible pour un conducteur ou un cycliste de savoir à quelle vitesse passer sur ceux-ci sur une route qu'il ne connaît pas. Là, en fonction du véhicule dont il a la maîtrise, la vitesse de passage sur ces infrastructures devrait être la même partout sur le territoire français.

## **§ 2<sup>nd</sup> : Les conditions de réalisation du dos d'âne**

**76. Position par rapport à la chaussée** – En plus de détailler ces dimensions, la norme NF P 98-300 vient également préciser les conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne. Elle dispose ainsi que ceux-ci doivent obligatoirement être « implantés perpendiculairement à l'axe de la chaussée et sur toute sa largeur »<sup>152</sup>.

**77. Matériaux composant le ralentisseur** – Enfin, ladite norme fixe trois critères pour déterminer dans quelle matière il est possible d'ériger un ralentisseur. Le premier est la tenue dans le temps de l'ouvrage dans le but d'assurer la conservation du profil du dos d'âne<sup>153</sup>. Ainsi, un matériau comme des pavés qui ne remplissent pas ces conditions ne doivent pas être utilisés pour la réalisation d'un ralentisseur<sup>154</sup>. Le second critère est un matériau ayant une adhérence compatible avec les vitesses pratiquées, disposant en ce sens d'un coefficient de frottement égal ou supérieur à 0,45<sup>155</sup>. Enfin, il faut que les techniques de mise en œuvre des ralentisseurs assurent une parfaite solidité de l'ouvrage avec la chaussée<sup>156</sup>. Le caoutchouc vulcanisé ne répond pas à ces deux derniers critères. C'est le ministre des Transports, qui, à l'occasion d'une réponse à un député, explique pourquoi cette matière ne doit pas être utilisée pour la conception des ralentisseurs, mais également pourquoi cette norme est justifiée « [...] les tests effectués en laboratoire ont montré que le

---

un dos d'âne qui ne serait pas licite s'accroîtrait de la même manière que le ralentisseur étudié, les normes de construction des deux étant proches.

<sup>152</sup> Norme NF P 98-300, point 5.1

<sup>153</sup> Norme NF P 98-300, point 5.3

<sup>154</sup> v. par exemple un accident provoqué par un ralentisseur en pavés, dans CAA Lyon, 12 oct. 2017, *Mme A et a. c/ C<sup>ne</sup> de Hauteville*, req. n° 15LY02260

<sup>155</sup> Norme NF P 98-300, point 5.3

<sup>156</sup> *Ibid.*

caoutchouc vulcanisé ne répond pas à ces conditions, en particulier car son coefficient d'adhérence est inférieur à la valeur seuil minimale définie par la norme NF P 98-300. Lorsque le coefficient d'adhérence d'un matériau est faible, les véhicules peuvent glisser sur la surface constituée par le matériau et, par conséquent, le risque d'accident augmente. Ainsi, le caoutchouc vulcanisé ne répond pas aux exigences de la norme relative aux ralentisseurs, c'est pourquoi ce matériau n'est pas autorisé pour la conception de ces dispositifs. »<sup>157</sup>

## **Section 2<sup>nd</sup>e : Le ralentisseur de type trapézoïdal**

**78. Plan de la Section 2<sup>nd</sup>e** – De la même manière que pour le ralentisseur de type dos d'âne, il conviendra tout d'abord d'étudier les caractéristiques géométriques de ce type de ralentisseur (§ 1<sup>er</sup>) avant de s'attarder sur ces conditions de réalisation (§ 2<sup>nd</sup>).

### **§ 1<sup>er</sup> : Les caractéristiques géométriques du ralentisseur trapézoïdal**

**79. Définition du ralentisseur trapézoïdal** – En son point 3, la norme NF P 98-300 définit le ralentisseur de type trapézoïdal. Elle indique que ce dernier doit s'entendre comme un « ouvrage de forme trapézoïdale convexe aménagé sur la chaussée »<sup>158</sup>.

Le trapèze formé par le ralentisseur ne peut donc pas être concave, c'est-à-dire former un « creux » dans la chaussée. Le ralentisseur trapézoïdal comporte obligatoirement un passage piétons<sup>159</sup>.

De manière plus précise, elle indique que « le profil en long du ralentisseur de type trapézoïdal comporte un plateau surélevé et deux parties en pente, dénommées rampants »<sup>160</sup>

---

<sup>157</sup> Rép. min. n° 55273 : JOAN, 8 déc. 2009, p. 11808, BOUCHET J.-Cl.

<sup>158</sup> Pour la définition de la chaussée, se reporter au § 73 de la présente étude.

<sup>159</sup> Décret n° 94-447, annexe, art. 5

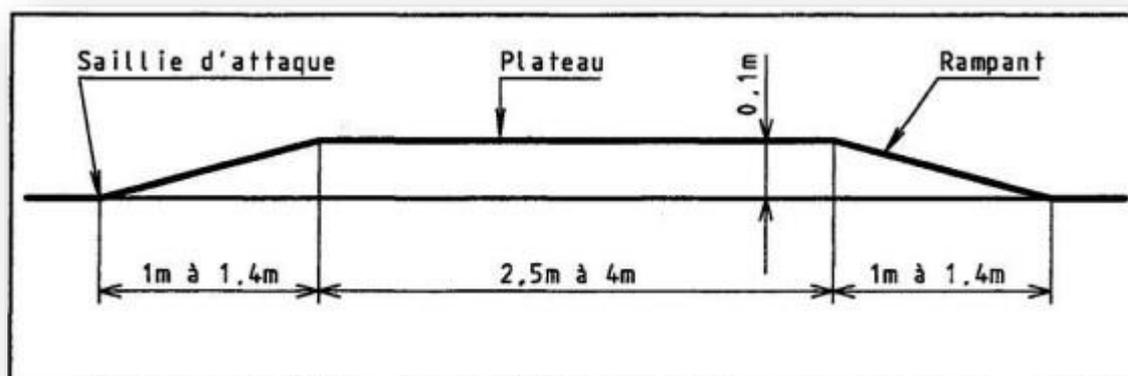
<sup>160</sup> Norme NF P 98-300, point 4.3

**80. Schéma et légendes sur le ralentisseur de type trapézoïdal** – La norme NF P 98-300 précise les dimensions que doit obligatoirement respecter un dos d'âne. Elle détermine aussi les tolérances de construction, qui sont justifiées par le fait que la forme du ralentisseur trapézoïdal peut empêcher le maître d'œuvre d'être précis au centimètre près lors de sa construction.

Ainsi, elle détermine que le plateau de ce ralentisseur est situé à une hauteur de 10 cm au-dessus de la chaussée, avec une tolérance de construction de 1 cm. Aussi, ce dernier doit mesurer entre 2,50 et 4 m de long, avec une tolérance de construction de 5%. Pour être licite, le plateau de ce ralentisseur doit donc être situé entre 9 et 11 cm de haut et mesurer entre 2,375 et 4,20 m de long.

S'agissant des rampants, le schéma joint à la norme indique qu'ils doivent mesurer entre 1 et 1,40 m de long. Aucune tolérance de construction n'est indiquée. Leur pente doit se situer entre 7 et 10%. Comme pour le ralentisseur de type dos d'âne, la saillie d'attaque doit être inférieure ou égale à 0,5 cm.

La norme NF P 98-300 comporte également un schéma du ralentisseur trapézoïdal afin de simplifier la compréhension des côtes de celui-ci.



**81. Justifications des caractéristiques géométriques des ralentisseurs trapézoïdaux** – Les maîtres d'œuvres et les maîtres d'ouvrages sont tenus de respecter les dimensions précitées lors de la construction des ralentisseurs. En effet, le non-respect de ces dernières pourrait conduire à endommager gravement les véhicules terrestres à moteur circulant sur ces aménagements, mais contribuerait également à un accroissement du bruit ainsi qu'à des rejets de polluants plus importants, exactement de la même manière que les dos d'âne qui ne respecteraient pas les dimensions prévues<sup>161</sup>. De surcroît, l'étude menée

<sup>161</sup> v. § 75 de la présente étude pour plus de précisions.

sur les ralentisseurs illicites par la Ligue de défense des conducteurs a aussi démontré que quand les ralentisseurs trapézoïdaux ne respectaient pas les côtes prévues, les secousses ressenties par le conducteur ainsi que les passagers étaient démultipliées. Par exemple, à bord d'une Renault Clio, un conducteur franchissant un ralentisseur normé à la vitesse de 25 km/h ressent en moyenne une accélération verticale de 0,28 g. Avec la même voiture, l'accélération verticale est de 0,74 g quand le plateau du ralentisseur trapézoïdal est situé à 24 cm et que la voiture ne circule qu'à la vitesse de 18 km/h, ce qui correspond à une augmentation de 62% par rapport à la valeur initiale<sup>162</sup>. Un passage régulier sur des ralentisseurs trapézoïdaux ne respectant pas ces dimensions peut donc provoquer des problèmes de santé aux conducteurs ainsi qu'aux passagers, notamment au niveau du dos et des épaules<sup>163</sup>.

## § 2<sup>nd</sup> : Les conditions de réalisation du ralentisseur trapézoïdal

**82. Position par rapport à la chaussée** – Les conditions de positionnement par rapport à la chaussée pour les ralentisseurs trapézoïdaux sont identiques à celles des dos d'âne<sup>164</sup>.

**83. Matériaux composant le ralentisseur** – De la même manière que pour les conditions de positionnement par rapport à la chaussée, la norme est similaire concernant les matériaux composant les ralentisseurs trapézoïdaux et les dos d'âne. Les mêmes interdictions sont donc en vigueur<sup>165</sup>. Toutefois, une attention encore plus particulière doit être portée à ce premier type de ralentisseur, du fait de l'obligation pour ceux-ci de supporter un passage pour les piétons. En effet, l'entretien de ces ralentisseurs doit non seulement être fait de manière à ce qu'ils ne créent pas de danger pour les véhicules, mais également pour les piétons souhaitant le traverser.

**84. Conclusion du Chapitre 1<sup>er</sup>** – La norme de construction homologuée AFNOR NF P 98-300 du 16 juin 1994 prévoit donc de manière très précise les caractéristiques

---

<sup>162</sup> Ligue de défense des conducteurs, *Ralentisseurs illégaux*, juill. 2022, pp. 20-21. Ces résultats ont été réalisés grâce à des appareils installés par un technicien de l'UTAC et validés par un huissier de justice.

<sup>163</sup> *Ibid.*

<sup>164</sup> v. § 76 de la présente étude pour plus de précisions.

<sup>165</sup> En l'espèce, l'interdiction d'utiliser des pavés ainsi que du caoutchouc vulcanisé pour former des ralentisseurs. Se référer au § 77 de la présente étude.

géométriques et les conditions de réalisation des deux types de ralentisseurs autorisés à être implantés en France par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994.

Cette norme possédant une valeur juridique contraignante, les gestionnaires de voiries et les autorités dotées du pouvoir de police de la circulation doivent impérativement l'appliquer sur les ralentisseurs dont ils ont la charge.

De manière étonnante, il existe assez peu de jurisprudences concernant des administrés ayant eu un litige avec des collectivités territoriales sur les dimensions des ralentisseurs dont elles ont la garde. En effet, les arguments invoqués par les utilisateurs des voiries routières concernent plutôt les prescriptions géographiques à respecter pour l'implantation des ralentisseurs (définies de le décret n° 94-447). Pourtant, le respect des caractéristiques géométriques et des conditions de réalisation est essentiel pour la préservation des véhicules terrestres à moteur, des usagers de la route et de l'environnement<sup>166</sup>.

Toutefois, la norme NF P 98-300 ne laissant que peu de place à l'interprétation, il n'est à n'en pas douter que les juges administratifs l'appliqueraient de manière assez stricte si un cas se présentait à eux où un ralentisseur respectait toutes les conditions géographiques pour son implantation mais qu'il n'était pas au norme vis-à-vis des caractéristiques géométriques et conditions de réalisation. La collectivité en charge de celui-ci serait selon toutes vraisemblances dans l'obligation de le modifier pour le rendre conforme à la norme étudiée.

---

<sup>166</sup> « Ralentisseurs illicites et conséquences environnementales » sera l'objet de la Seconde partie, Titre 2<sup>nd</sup>, Chapitre 1<sup>er</sup> de la présente étude.



## CHAPITRE 2<sup>ND</sup> : LES MODALITÉS DE SIGNALISATION ROUTIÈRE DES RALENTISSEURS

**85. Introduction du chapitre** – Après avoir étudié les différentes autorités compétentes dans la mise en place des ralentisseurs, les conditions géographiques à respecter pour leurs implantations ainsi que les caractéristiques géométriques et les conditions de réalisation impératives pour que ces derniers soient licites, il convient d'examiner l'ensemble de la signalisation routière à mettre en place afin de signaler la présence de ces infrastructures.

**86. La signalisation routière en France** – Sur le territoire national, les dispositions prévoyant la signalisation routière à mettre en place sont essentiellement régies par deux textes à valeur réglementaire. Le premier date de 1963, il s'agit de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR). Sa valeur réglementaire lui est conférée par un arrêté du 7 juin 1977<sup>167</sup>. Il se décompose en neuf parties et une annexe. Il est complété par l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes<sup>168</sup>. Le décret relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs, dans son article 6, rend l'application de ces deux textes obligatoire s'agissant des dos d'âne et des ralentisseurs trapézoïdaux. Un guide édité par le CERTU en septembre 1994<sup>169</sup> vient également donner des indications sur la façon d'appliquer ces textes. Il vise à faciliter la compréhension des autorités publiques compétentes de la signalisation à mettre en place autour des ralentisseurs.

**87. Plan du Chapitre 2<sup>nd</sup>** – En France, la signalisation routière est constituée de deux composantes, qui formeront donc les deux sections du présent chapitre. Les panneaux

---

<sup>167</sup> Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière du 22 oct. 1963 approuvée par l'arrêté du 7 juin 1977 relatif à la signalisation des routes et autoroutes, JORF 13 août 1977. Ce texte a par la suite été modifié plusieurs dizaines de fois par différents arrêtés. La version ici étudiée sera celle en vigueur au moment de la soutenance de ce mémoire. Pour faciliter la lecture, ce texte à valeur réglementaire sera dès à présent nommé par son sigle « IISR ».

<sup>168</sup> Arrêté du 24 nov. 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes, JORF 7 mars 1968

<sup>169</sup> CERTU, *Les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal. Textes et recommandations*, sept. 1994, pp. 19-22. Attention, ce guide ne doit pas être confondu avec un autre guide émanant du même organisme sur les « coussins et plateaux » qui sera notamment étudié dans la Seconde partie, Titre 1<sup>er</sup>, Chapitre 1<sup>er</sup> de la présente étude.

de signalisation constituent la signalisation routière verticale, certains d'entre eux sont dédiés aux ralentisseurs (Section 1<sup>ère</sup>). Ils sont complétés par la signalisation horizontale, c'est-à-dire les marquages aux sols. Ici aussi, les ralentisseurs doivent faire l'objet de marquages spécifiques (Section 2<sup>nde</sup>).

## **Section 1<sup>ère</sup> : La signalisation routière verticale**

**88. Plan de la Section 1<sup>ère</sup>** – Il conviendra tout d'abord d'étudier la signalisation routière verticale à mettre en place obligatoirement lors des implantations de dos d'âne (§ 1<sup>er</sup>) avant de s'attarder sur celle mise en place autour des ralentisseurs trapézoïdaux (§ 2<sup>nd</sup>).

**89. Présence des panneaux en fin de section** – Au sein de cette section, les panneaux de signalisation seront désignés par le nom qui leur a été donné par l'IISR ainsi que l'arrêté du 24 novembre 1967. Toutefois, la représentation graphique desdits panneaux sera présente à la fin de celle-ci. Ce choix répond à un double objectif. D'abord, faciliter la lecture en évitant que des représentations graphiques ne viennent couper les différents paragraphes. Ensuite, donner une vision plus concrète à tous les lecteurs qui souhaiteraient étudier la signalisation routière obligatoire lors de la mise en place des ralentisseurs.

### **§ 1<sup>er</sup> : Les panneaux de signalisation relatifs à la présence de dos d'âne**

**90. Signalisation avancée** – Lorsque des ralentisseurs de type dos d'âne sont positionnés dans une zone 30<sup>170</sup>, alors la signalisation avancée n'est pas obligatoire<sup>171</sup>. En revanche, quand ceux-ci sont situés hors de ces zones, elle le devient. Cette signalisation avancée doit donc dans ce cas être composée d'un panneau A2b « Ralentisseur de type dos-

---

<sup>170</sup> Conformément au décret n° 94-447, annexe, art. 2 concernant l'implantation des ralentisseurs dans les « zone 30 ».

<sup>171</sup> IISR, art. 28-1, al. 1 « Dans une zone 30 [...], cette signalisation n'est pas obligatoire. ». De façon très étonnante, cet article (ainsi que les articles 72-6 et 118-9 de l'IISR) cite également les « coussins, plateaux et surélévations partielles en carrefour ». Or, ces ralentisseurs ne sont pas autorisés à être implantés sur la voie publique. Cette interdiction d'implantation sera démontrée dans la Seconde partie, Titre 1<sup>er</sup>. Cette interrogation avait d'ailleurs fait l'objet d'une question parlementaire Quest. parl. n° 37971, JOAN, 6 avr. 2021, p. 2884, VALETTA-ARDISSON A. auquel aucune réponse n'a malheureusement jamais été apportée.

d'âne » complétée par un B14 « Limitation de vitesse à 30 km/h »<sup>172</sup>. Dans le cas où plusieurs dos d'âne sont implantés successivement<sup>173</sup>, seul le premier fait l'objet d'une signalisation avancée, le panneau A2b est alors complété par un panneau d'étendue M2 qui indique la longueur de la section dangereuse<sup>174</sup>. La signalisation avancée doit être implantée de 10 à 50 m en amont du panneau de position, lui-même positionné à côté du début de la surélévation<sup>175</sup>.

**91. Distinction entre deux panneaux** – Dans le cadre de la signalisation avancée du dos d'âne, il convient d'apporter une attention toute particulière à la distinction qui doit être établie entre deux panneaux dont les noms et les styles se ressemblent mais qui ont toutefois des usages différents. En effet, le panneau A2b « Ralentisseur de type dos-d'âne » précédemment cité ne doit pas être confondu avec le panneau A2a « Cassis ou dos-d'âne ». Dans ce second cas, le panneau est exclusivement utilisé pour signaler la présence de défauts sur la route provoquant des à-coups verticaux. Il ne doit pas être utilisé pour signaler des ralentisseurs de vitesse mis en place de façon volontaire<sup>176</sup>.

**92. Signalisation de position** – En plus de la mise en place d'une signalisation avancée, les dos d'âne doivent être signalés par un panneau de position. Il s'agit du panneau C27 « Surélévation de chaussée »<sup>177</sup>. Comme pour cette dernière, la mise en place de ce panneau est obligatoire hors des zone 30 mais facultative en leur sein<sup>178</sup>.

**93. État de la jurisprudence** – Plusieurs jurisprudences viennent préciser les modalités d'application de mise en place de la signalisation routière verticale autour des dos d'âne.

Ainsi, la cour administrative d'appel de Lyon a eu à connaître d'un litige opposant une motarde à une commune. En l'espèce, l'utilisatrice de la voirie publique avait chuté sur un ralentisseur qui avait été installé le jour même. Celui-ci était bien signalé par un panneau de position C27 mais les panneaux de signalisation avancée n'avaient pas encore été

---

<sup>172</sup> Seulement, en dehors des « zone 30 » ; IISR, art. 28-1 al. 1

<sup>173</sup> Conformément au décret n° 94-447, annexe, art. 1<sup>er</sup>

<sup>174</sup> IISR, art. 28-1 al. 3

<sup>175</sup> IISR, art. 28-1 al. 1

<sup>176</sup> IISR, art. 28

<sup>177</sup> IISR, art. 72-6

<sup>178</sup> *Ibid.*

installés. La cour administrative d'appel a donc dû déterminer si cette situation constituait ou non un défaut d'entretien normal de l'ouvrage public et le cas échéant engageait donc la responsabilité de la commune. Les juges ont choisi de faire une interprétation littérale de l'IISR en estimant que les panneaux de signalisation avancée devaient obligatoirement être présents avant tout dos d'âne, et ont donc condamné la commune<sup>179</sup>.

La cour administrative d'appel de Versailles a quant-à-elle eu à juger d'un litige ayant opposé un usager de la voie publique circulant en cyclomoteur à une commune. En l'espèce, celui-ci avait chuté de son deux-roues alors qu'il venait d'heurter un dos d'âne en cours de construction. Comme ce ralentisseur n'était pas encore terminé, le gestionnaire de voirie n'avait installé aucun panneau, ni en signalisation avancée, ni en position. Les juges ont donc dû déterminer si un dos d'âne en construction devait lui aussi être signalé de manière conforme à l'IISR. Ces derniers ont donc choisi de privilégier la sécurité juridique en estimant que même lorsqu'ils étaient en cours d'installation, les dos d'âne se devaient d'être signalés. La commune a donc vu sa responsabilité engagée pour un défaut d'entretien normal de l'ouvrage<sup>180</sup>.

**94. Justifications des impératifs de signalisation verticale des dos d'âne** – À travers ces deux exemples de nature jurisprudentielle, il est possible de constater que les panneaux de signalisations imposés par l'IISR aux abords des ralentisseurs de type dos d'âne sont pleinement justifiés, car sans leurs présences des accidents corporels peuvent se produire, notamment au passage des deux-roues. De surcroît, l'article 4 du décret relatif aux ralentisseurs dispose qu'ils ne doivent pas constituer des dangers pour ces véhicules. Une signalisation verticale correctement mise en place sert donc à répondre à cet objectif.

## **§ 2<sup>nd</sup> : Les panneaux de signalisation relatifs à la présence de ralentisseurs trapézoïdaux**

**95. Signalisation avancée** – De la même manière que pour les dos d'âne, l'IISR prévoit une signalisation avancée pour les ralentisseurs trapézoïdaux. Cette signalisation est facultative lorsque ces ralentisseurs sont situés en zone 30 mais obligatoire en dehors de celle-ci<sup>181</sup>. Elle est mise en place grâce au panneau A13b « Passage pour piéton »

---

<sup>179</sup> CAA Lyon, 7 janv. 2021, *Mme B c/ C<sup>ne</sup> de Viviers*, req. n° 19LY04118, considérant 6

<sup>180</sup> CAA Versailles, 25 janv. 2018, *M. B et a. c/ C<sup>ne</sup> de Thillay*, req. n° 16VE03188, considérant 5

<sup>181</sup> IISR, art. 40, al. 2

complété par le panonceau M9d « Passage pour piéton surélevé ». Ces deux panneaux s'accompagnent, comme pour le dos d'âne, du B14 « Limitation de vitesse à 30 km/h »<sup>182</sup>.

L'IISR est muette sur le fait de savoir si, dans le cas où plusieurs ralentisseurs trapézoïdaux étaient implantés successivement, seul le premier ferait l'objet d'une signalisation avancée. Il n'existe à ce jour aucune jurisprudence sur la question. Cependant, comme les règles en place pour les dos d'âne et les ralentisseurs trapézoïdaux sont largement similaires, il est possible d'imaginer que cela était la volonté des ministres signataires, sans toutefois pouvoir en avoir la certitude. Le CERTU conseille d'ailleurs cela<sup>183</sup>.

**96. Signalisation de position** – Vis-à-vis de la signalisation de position, il est possible de noter une différence avec les ralentisseurs de type dos d'âne. En effet, les ralentisseurs trapézoïdaux ne doivent pas obligatoirement faire l'objet de panneaux pour signaler leur position. Ces derniers sont facultatifs, et cela que les ralentisseurs trapézoïdaux soient situés en zone 30 ou non<sup>184</sup>. Toutefois, cette signalisation reste possible. Si elle est mise en place, elle doit l'être à l'aide du panneau C20a « Passage pour piétons » complété par le panonceau M9d « Passage pour piéton surélevé »<sup>185</sup>.

**97. Justifications des impératifs de signalisation verticale des ralentisseurs trapézoïdaux** – Il n'existe actuellement aucune jurisprudence sur un litige ayant opposé un gestionnaire de voirie à un justiciable concernant les panneaux de signalisation d'un ralentisseur trapézoïdal. Cependant, les caractéristiques de ces ralentisseurs étant assez similaires avec celles des dos d'âne (notamment sur leurs hauteurs : 10 cm chacun), si l'un d'eux était mal signalé, les conséquences pourraient être les mêmes que pour leurs homologues, c'est-à-dire provoquer des accidents corporels. Comme pour les dos d'âne, il convient donc de respecter scrupuleusement la réglementation concernant la signalisation verticale des ralentisseurs trapézoïdaux.

---

<sup>182</sup> *Ibid.*

<sup>183</sup> CERTU, *Les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal. Textes et recommandations*, sept. 1994, p. 22.

<sup>184</sup> IISR, art. 72-1, al. 1

<sup>185</sup> *Ibid.*

Synthèse de la Section 1<sup>ère</sup> sous forme de tableau accompagnée de la représentation graphique des panneaux de signalisation

Ralentisseurs de type dos d'âne

En zone 30	
<p><b>Signalisation avancée</b> Panneau A2b (facultatif)</p>  <p>+</p> <p>Panneau M2 (facultatif, si besoin)</p> 	<p><b>Signalisation de position</b> Panneau C27 (facultatif)</p> 
Hors zone 30	
<p><b>Signalisation avancée</b> Panneau B14 30 km/h (obligatoire)</p>  <p>+</p> <p>Panneau A2b (obligatoire)</p>  <p>+</p> <p>Panneau M2 (obligatoire, si besoin)</p> 	<p><b>Signalisation de position</b> Panneau C27 (obligatoire)</p> 

Le panneau A2b  ne doit pas être confondu avec le panneau A2a 

**Ralentisseurs de type trapézoïdal**

<b>En zone 30</b>	
<p><b>Signalisation avancée</b> Panneau A13b (facultatif)</p>  <p>+</p> <p>Panneau M9d (facultatif)</p> 	<p><b>Signalisation de position</b> Panneau C20a (facultatif)</p>  <p>+</p> <p>Panneau M9d (facultatif)</p> 
<b>Hors zone 30</b>	
<p><b>Signalisation avancée</b> Panneau B14 30 km/h (obligatoire)</p>  <p>+</p> <p>Panneau A13b (obligatoire)</p>  <p>+</p> <p>Panneau M9d (obligatoire)</p> 	<p><b>Signalisation de position</b> Panneau C20a (facultatif)</p>  <p>+</p> <p>Panneau M9d (facultatif)</p> 

## **Section 2<sup>nde</sup> : La signalisation routière horizontale**

**98. Plan de la Section 2<sup>nde</sup>** – Il conviendra tout d’abord d’étudier la signalisation routière horizontale à mettre en place obligatoirement lors des implantations de dos d’âne (§ 1<sup>er</sup>) avant de s’attarder sur celle mise en place sur les ralentisseurs trapézoïdaux (§ 2<sup>nd</sup>).

### **§ 1<sup>er</sup> : Les marquages au sol relatifs à la présence de dos d’âne**

**99. Description des marquages au sol** – Pour signaler sa présence, le ralentisseur de type dos d’âne doit obligatoirement comporter des marquages au sol, à part quand il est situé dans une zone 30 où ils sont facultatifs. Là-encore, c’est l’IISR qui prévoit comment ils doivent être réalisés. Ces marquages sont constitués de « trois triangles blancs, disposé sur le ralentisseur dans l’axe de chaque voie de circulation et dont les pointes sont orientées dans le sens normal de la circulation. »<sup>186</sup>. Chacun de ces triangles doit comporter une base de 70 cm de large et doit mesurer environ 2 m de hauteur. L’ensemble des dimensions à respecter pour les marquages au sol des dos d’âne (taille des triangles, espacement de ceux-ci entre eux et entre les côtés du dos d’âne, taille de la ligne axiale, différences entre les chaussées à sens unique et chaussées à double sens...) se situe à l’annexe D8 de l’IISR sous forme de schémas.

**100. Justifications des impératifs de signalisation horizontale des dos d’âne** – Il n’existe à ce jour aucune décision de justice permettant de vérifier quelle application est faite par les juges administratifs de l’obligation de marquage au sol des dos d’âne<sup>187</sup>. Néanmoins, les ralentisseurs ne doivent pas constituer de danger pour tous les véhicules terrestres, à moteur ou non, circulant sur la voie qui les supporte. En ce sens, l’obligation

---

<sup>186</sup> IISR, art. 118-9, A, cet article vient également préciser que « *Sur les chaussées bidirectionnelles de 5 m et plus de largeur, la séparation des sens de circulation est réalisée sur le ralentisseur par une ligne axiale discontinue de type T3 (2u), et prolongée de part et d’autre de celui-ci sur 10 m environ* ».

<sup>187</sup> Pour être tout à fait exact, il existe un arrêt CAA Nantes, 26 janv. 2018, *M. B E A et a. c/ C<sup>ne</sup> de Lannilis*, req. n° 16NT00219, où les juges condamnent une commune car celle-ci n’a pas respecté les marquages au sol prescrits par l’IISR, mais dans le cadre de l’implantation d’un « coussin ». Toutefois, l’implantation de ce type de ralentisseur étant normalement interdite (la Seconde partie de ce mémoire servira à le démontrer), cela peut amener à dire que la solution dégagée par les juges est vivement critiquable. Cependant, cette solution permet aussi d’affirmer que les juges administratifs sanctionneraient probablement un gestionnaire de voirie qui installerait des dos d’âne avec une signalisation horizontale ne respectant pas l’IISR.

de signaler leurs présences au sol ne paraît pas injustifiée, d'autant plus qu'un conducteur arrivant à une trop vive allure sur ceux-ci pourrait perdre le contrôle de son véhicule et causer un accident. Le fait que l'ensemble des ralentisseurs français disposent de la même signalisation est également souhaitable dans un souci de sécurité pour les usagers. En complément de la signalisation verticale, la signalisation horizontale s'avère donc nécessaire sur les ralentisseurs de type dos d'âne.

## **§ 2<sup>nd</sup> : Les marquages au sol relatifs à la présence de ralentisseurs trapézoïdaux**

**101. Description des marquages au sol** – Le marquage au sol des ralentisseurs de type trapézoïdal est très différent de celui des dos d'âne car ils constituent en réalité des passages piétons surélevés. En effet, sur ce type de ralentisseur, aucun motif différent de bandes blanches constituant ledit passage piétons ne peut être admis, pas même les triangles blancs nécessaire à la signalisation du dos d'âne.

Le marquage au sol réglementaire d'un passage piétons est défini par l'IISR<sup>188</sup>. Ceux implantés sur les ralentisseurs trapézoïdaux doivent donc respecter en tout point son article 118, qui définit leurs couleurs, leurs tailles et leurs formes<sup>189</sup>. Cependant, une petite particularité est à préciser quand des passages piétons sont implantés dans sur des ralentisseurs trapézoïdaux. En effet, dans ce cas-là, « [...] les bandes blanches sont prolongées sur une longueur de 0,50 m de part et d'autre du plateau constituant le passage piéton, afin d'améliorer sa lisibilité. »<sup>190</sup>. Autrement dit, les bandes blanches constituant le passage piétons doivent être prolongées de 50 cm sur les rampants du ralentisseur<sup>191</sup>.

**102. Uniformité des passages piétons sur l'ensemble du territoire** – Si, à titre expérimental et dans un cadre légal et réglementaire précis, certains passages piétons

---

<sup>188</sup> IISR, art. 118

<sup>189</sup> En l'espèce, cet article dispose « [...] Les passages pour piétons sont délimités par des bandes rectangulaires ou parallélogrammiques blanches parallèles à l'axe de la chaussée, d'une longueur minimale de 2,50 m en ville et d'une longueur de 4 à 6 mètres en rase campagne ou dans les traverses de petites agglomérations. La largeur de ces bandes est de 0,50 mètre et leur interdistance de 0,50 mètre à 0,80 mètre. Le marquage axial ou le marquage de délimitation des voies est interrompu de part et d'autre du passage pour piétons, à une distance de 0,50 m, pour éviter une juxtaposition des marques nuisible à leur lisibilité. [...] ». Est également joint à cet article un tableau indiquant le nombre de bandes que doit comporter un passage pour piétons en fonction de la largeur roulable de la chaussée.

<sup>190</sup> IISR, art. 118

<sup>191</sup> Un schéma du résultat attendu par ce prolongement du marquage au sol est disponible dans CERTU, *Les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal. Textes et recommandations*, sept. 1994, p. 20.

peuvent parfois déroger aux règles fixées par l'IISR<sup>192</sup>, il convient néanmoins que ces derniers obéissent aux mêmes règles, et cela qu'ils soient implantés sur un ralentisseur trapézoïdal ou non. Ce principe a pour but l'uniformité de ces dispositifs sur l'ensemble du territoire avec un objectif non seulement de sécurité juridique, mais aussi de sécurité des piétons utilisateurs de ces passages. Ainsi, les passages piétons réalisés à l'aide de matériaux différents de la chaussée, tel que les pavés, ou encore les passages piétons peints en une couleur différente que le blanc sont à proscrire<sup>193</sup>.

**103. Conclusion du Chapitre 2<sup>nd</sup>** – L'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière du 22 octobre 1963 prévoit de manière précise les modalités relatives à la signalisation routière verticale et horizontale qu'il convient de respecter lors de l'implantation d'un ralentisseur.

Cet acte interministériel a été approuvé par l'arrêté du 7 juin 1977 relatif à la signalisation des routes et autoroutes. À ce titre, il possède une valeur juridique contraignante. Les gestionnaires de voiries et les autorités dotées du pouvoir de police de la circulation doivent donc impérativement l'appliquer auprès des ralentisseurs dont ils ont la charge.

Il existe assez peu de jurisprudences concernant des justiciables ayant eu un litige avec des collectivités territoriales sur la signalisation routière des ralentisseurs dont elles ont la garde. Plusieurs théories sont possibles pour expliquer cela. En premier lieu, il est possible d'envisager que les gestionnaires de voiries respectent mieux ces prérogatives que celles prescrivant les dimensions des ralentisseurs ou leurs emplacements, par exemple. En second lieu, les arguments invoqués par les utilisateurs des voiries routières concernent souvent les prescriptions géographiques à respecter pour l'implantation de ces ralentisseurs, qui sont plus connus du « grand public » que les modalités de signalisation routière. Pourtant, le respect des normes de signalisation est essentiel, notamment la

---

<sup>192</sup> Des exemples d'expérimentations peuvent par exemples être retrouvées dans Arrêté du 16 janv. 2023 relatif à l'expérimentation d'un dispositif de signalisation lumineuse dynamique au sol pour renforcer la perception d'un passage piétons dans la commune des Andelys (Eure), JORF 21 janv. 2023 ; Arrêté du 22 févr. 2019 portant expérimentation de l'implantation d'un dispositif de signalisation lumineuse dynamique au sol pour renforcer la perception des passages piétons à Mandelieu-la-Napoule (Alpes-Maritimes), JORF 2 mars 2019 ; Décision du 14 mai 2013 autorisant l'expérimentation d'une ligne d'effet du « cédez le passage » aux traversées piétonnes, JORF 24 mai 2013 ; Arrêté du 29 juin 2018 portant sur l'expérimentation de l'implantation d'un marquage au sol pour signaler un passage pour piétons avec un effet tridimensionnel dans la commune de Paris, JORF 13 juill. 2018

<sup>193</sup> Conformément à IISR, art. 113-1, A « [...] L'utilisation de matériaux et de revêtements de couleur pour la chaussée ne doit pas se substituer à l'emploi des marques sur chaussée. ».

signalisation verticale, surtout en ce qui concerne la prévention des accidents. Les deux décisions de justice étudiées en Section 1<sup>ère</sup> prouvent que quand celle-ci n'est pas conforme à l'IISR, alors des accidents peuvent avoir lieu, en particulier des accidents de deux-roues qui peuvent entraîner des conséquences graves au regard de la vulnérabilité de leurs utilisateurs.

Les ralentisseurs doivent donc impérativement être signalés de manière conforme à la réglementation. De surcroît, un gestionnaire de voirie qui aurait méconnu ces règles lors de l'installation d'un ralentisseur pourra assez facilement modifier la signalisation de manière à la rendre conforme (il est en effet plus facile de refaire les marquages au sol et de changer des panneaux de signalisation que de déplacer un ralentisseur).

**104. Conclusion du Titre 2<sup>nd</sup>** – Le présent titre a donc pu prouver que pour qu'un ralentisseur soit conforme à l'entièreté de la réglementation existante, il ne suffit pas qu'il soit implanté « au bon endroit ». Il faut également qu'il soit érigé de manière à ne présenter aucun danger pour les utilisateurs de la voirie, qu'ils soient motorisés ou non. Pour cela, il doit respecter les caractéristiques géométriques prescrites par la norme NF P 98-300 mais également être signalé conformément à l'IISR de façon à ce que lesdits utilisateurs puissent adapter leur allure et leur conduite en anticipant leur passage sur le ralentisseur. L'ensemble de ces caractéristiques doit donc être respecté par les gestionnaires de voiries, de manière à assurer la sécurité de tout un chacun sur la route.

**105. Conclusion de la Première partie** – Les ralentisseurs routiers doivent être érigés dans le seul but d'accroître la sécurité routière. Toutefois, pour répondre à cet objectif sans être contre-productif, c'est-à-dire créer de l'insécurité routière, ces infrastructures doivent absolument respecter la réglementation en vigueur.

Celle-ci se retrouve principalement dans trois normes différentes : 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, qui prévoit les prescriptions géographiques à respecter pour l'implantation de ralentisseurs ; la norme de construction homologuée AFNOR NF P 98-300 du 16 juin 1994, qui prévoit les caractéristiques géométriques et conditions de réalisation des ralentisseurs et enfin l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière du 22 octobre 1963, qui prévoit les modalités de signalisation routière des ralentisseurs.

Selon le type de voirie où ils sont positionnés, différentes autorités peuvent être en charge des ralentisseurs. Ainsi, il peut s'agir du gestionnaire de la voirie sur laquelle ils sont implantés (cas général) ou alors de l'autorité disposant du pouvoir de police de la circulation sur ladite voirie (cas particulier). Ce point constitue une difficulté pour les justiciables et une source d'insécurité juridique qu'il conviendrait de modifier.

Les dispositions que prévoient les trois normes précitées sont claires et nécessitent peu d'interprétations, ce qui est un avantage pour les personnes chargées de les faire respecter. De surcroît, grâce aux exemples présents dans cette Première partie, il est possible d'affirmer que l'ensemble de celles-ci s'avèrent parfaitement justifiée. En effet, le non-respect de ces normes produit inévitablement un nombre d'évènements néfastes pour la société (que cela soit vis-à-vis de la pollution produite, du bruit engendré ou encore des accidents matériels et corporels provoqués).

En outre, le juge administratif applique le plus souvent de façon stricte les dispositions en vigueur régissant les ralentisseurs. Le non-respect de celles-ci peut donc conduire une collectivité territoriale à devoir détruire les ralentisseurs incriminés, à devoir indemniser les administrés, en plus des frais de procédures induits et de la mobilisation d'un nombre d'agents publics conséquent dans ces litiges (magistrats administratifs, personnels des juridictions administratives, personnels des collectivités concernées...). Le respect des normes en vigueur est donc impératif, il en va de la bonne utilisation des deniers publics.

**SECONDE PARTIE : LES ORIGINES ET  
CONSÉQUENCES D'UN CADRE NORMATIF TROP  
PEU RESPECTÉ : L'APPARITION DE  
RALENTISSEURS ILLICITES**



**106. Intérêt de la Seconde partie** – Après avoir étudié l'ensemble du cadre normatif français régissant les ralentisseurs routiers, un constat doit être établi : celui-ci n'est à l'évidence que très peu respecté. En témoigne le nombre de recours adressés aux juridictions administratives (et de décisions rendues condamnant l'autorité en charge du ralentisseur)<sup>194</sup> mais aussi les nombreux articles de presse évoquant ce sujet<sup>195</sup>. Dans un contexte social où le futur de la mobilité interroge beaucoup, où les transports individuels sont davantage remis en cause et où la lenteur des transports est de plus en plus valorisé<sup>196</sup>, les gestionnaires de voiries (souvent les maires), par méconnaissance de la réglementation ou par idéologie, choisissent d'implanter des ralentisseurs toujours plus hauts et toujours plus long pour entraver la circulation des véhicules motorisés, parfois contre la volonté des habitants de leurs communes<sup>197</sup>. Toutefois, l'implantation de ces ralentisseurs peut également émaner de demandes de la population (ce que l'on pourrait alors considérer comme du clientélisme politique) ou alors répondre à d'autres objectifs. Par exemple, le fait de réduire les vitesses de circulation de certaines zones pour ne plus orienter les véhicules en transit vers celles-ci, par l'intermédiaire des assistants d'aide à la conduite et à la navigation des conducteurs<sup>198</sup>. En faisant cela, les communes détournent donc les

---

<sup>194</sup> Le nombre d'arrêts rendus par les CAA ne représente qu'une petite partie des litiges opposant des administrés à des collectivités territoriales au sujet des ralentisseurs, il ne faut pas oublier les jugements des tribunaux administratifs n'ayant pas fait l'objet d'un appel et les litiges réglés par la voie du recours administratif.

<sup>195</sup> v. § 10 de la présente étude.

<sup>196</sup> v. par exemple MEZOUED A. et a., « Vers un retour de la lenteur et des communs ? », *Espaces et Sociétés*, vol. 175, n° 4, 2018, pp. 123-141. « [...] Aujourd'hui, après plus d'un siècle de valorisation de la vitesse de transport, « une tradition intellectuelle a fait émerger progressivement un faisceau de critiques contre le mythe des bienfaits "naturels" de la vitesse » (Desjardins, 2015, p. 2). La place de la voiture commence à être repensée au profit de systèmes de transports publics performants et des modes de transports dits doux ou actifs. L'objectif y est d'abord d'améliorer la qualité de vie mais aussi de réduire la pollution atmosphérique, les nuisances et le stress pour les habitants (Gehl, 2012). Ce regain d'intérêt pour la lenteur se concrétise à travers la multiplication des espaces piétons ou partagés autour des centres ainsi que par la mise en place de réseaux de pistes cyclables et de promenades. [...] »

<sup>197</sup> BIRCK J.-N., *Les nouveaux enjeux de la démocratie participative Locale. Pratiques et usages de la participation citoyenne à Nancy et au Conseil général de Meurthe-et-Moselle*, thèse de l'Université de Nancy 2, CRIQUI É. (dir.), 2010, p. 340 « [...] de toute manière, ils nous consultent seulement quand ils veulent, quand ils y voient un intérêt, c'est pas du tout systématique. Alors après, les habitants sont étonnés de voir pousser des bancs, des ralentisseurs ou des immeubles sans être au courant de ce qu'il se passe. [...] »

<sup>198</sup> COURMONT A., « Plateforme, big data et recomposition du gouvernement urbain. Les effets de Waze sur les politiques de régulation du trafic », *Revue française de sociologie*, 2018, pp. 423-449. « [...] les autorités publiques influent également sur les traces de vitesse de circulation enregistrées par l'entreprise Waze. En transformant l'infrastructure routière, elles réduisent la vitesse de circulation dans certaines zones, ce qui a pour effet de rendre moins prioritaires certaines voiries dans l'algorithme de Waze. [...] Pour ce faire, les pouvoirs locaux s'appuient sur plusieurs instruments : la réduction de la vitesse maximale, la mise en place de ralentisseurs, la réduction du nombre de voies de circulation [...] »

ralentisseurs de leur objectif : la préservation de la sécurité routière. Pourtant, comme il a été démontré dans la Première partie, les ralentisseurs ne doivent répondre qu'à cet unique but, et pour cela le respect de la réglementation en vigueur est primordial. Pour justifier les caractéristiques de leurs ralentisseurs illicites, les autorités compétentes s'appuient sur plusieurs instruments qui vont à l'encontre de la réglementation, ce qui n'est pas sans provoquer plusieurs conséquences néfastes pour la société.

**107. Plan de la Seconde partie** – Afin de structurer cette partie, il convient de la subdiviser en deux titres distincts. Comme évoqué précédemment, les autorités qui érigent des ralentisseurs illicites s'appuient sur des instruments qui sont contraires à la réglementation. Sans eux, un grand nombre de ralentisseurs illicites n'auraient jamais été implantés. Il convient donc d'étudier les origines de ces ralentisseurs illicites (Titre 1<sup>er</sup>). Il faut aussi noter que si ces infrastructures construites en dehors de toutes normes n'engendraient aucunes conséquences dommageables, alors elles ne poseraient pas de difficultés particulières, ce qui n'est malheureusement pas le cas. Il est donc nécessaire d'examiner les multiples conséquences induites par les ralentisseurs illicites (Titre 2<sup>nd</sup>).

**TITRE 1<sup>ER</sup> : LES RALENTISSEURS ILLICITES :**  
**ORIGINES**



## *Seconde partie, Titre 1<sup>er</sup>*

**108. Intérêt du Titre 1<sup>er</sup>** – Affirmer que les ralentisseurs français sont pour la très grande majorité d’entre eux illicites sans expliquer pourquoi ils le sont n’aurait pas un grand intérêt. C’est pourquoi cette subdivision s’attachera à rechercher les origines du non-respect de la réglementation par les maîtres d’œuvres et les maîtres d’ouvrages lors de la construction des ralentisseurs. Même si ce phénomène a pour point de départ plusieurs facteurs différents, ce Titre 1<sup>er</sup> tendra à démontrer que ce sont principalement deux sources qui poussent les gestionnaires de voirie à ériger des ralentisseurs en dehors de toutes normes.

**109. Plan du Titre 1<sup>er</sup>** – Afin de structurer ce titre, il convient de le subdiviser en deux chapitres distincts. Il existe des documents dépourvus de valeur normative mais émanant d’un organisme public qui prévoit des dispositions qui sont contraires au cadre réglementaire étudié en Première partie. Certaines collectivités se prévalent donc de ces documents pour justifier les dimensions et les positionnements de leurs ralentisseurs (Chapitre 1<sup>er</sup>). De surcroît, un certain nombre de décisions de justice sont venues légitimer ces dispositifs pourtant illicites. Le raisonnement du juge administratif contenu dans ces arrêts s’avère pourtant fortement critiquable (Chapitre 2<sup>nd</sup>).



## CHAPITRE 1<sup>ER</sup> : LES « GUIDES » DÉPOURVUS DE VALEUR NORMATIVE

**110. Introduction du chapitre** – À la suite de la parution du décret relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), un organisme public rattaché au ministère de l'Écologie, publie un guide pour venir préciser ledit décret<sup>199</sup>. En page 9 de celui-ci, il est précisé que « les places traversantes, les plateaux surélevés, les coussins berlinois [...] feront l'objet de publications ultérieures. ». Cette phrase peut d'ores et déjà interroger, puisque ces dispositifs ne sont prévus par aucun texte à valeur réglementaire ou législative. Quelques années plus tard, en 2000, le CERTU publie effectivement un nouveau document intitulé *Guide des coussins et plateaux*<sup>200</sup>. En 2010, ce document sera actualisé par un nouveau, portant le même nom, qui viendra remplacer son prédécesseur<sup>201</sup>. Il est important de préciser que ces documents n'ont aucune valeur normative. Cette indication figure d'ailleurs dès les premières pages de ces documents « Ce guide méthodologique n'a pas de valeur réglementaire. Il doit être considéré comme un outil d'aide à la décision, comme une incitation à améliorer la sécurité des rues. »<sup>202</sup>. Il convient donc d'étudier ces guides qui précisent les caractéristiques de ralentisseurs qui ne sont prévus par aucun autre texte<sup>203</sup>.

**111. Changement de nom du CERTU** – En préambule du chapitre, il faut aussi préciser que depuis la parution du second guide sur les coussins et plateaux en 2010, le nom de cet organisme a changé. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014<sup>204</sup>, il se nomme CEREMA<sup>205</sup>.

---

<sup>199</sup> Ce guide a été étudié en Première partie de la présente étude, il s'agit de CERTU, *Les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal. Textes et recommandations*, sept. 1994, 32 p.

<sup>200</sup> CERTU, *Guide des coussins et plateaux. Recommandations techniques*, août 2000, 36 p.

<sup>201</sup> CERTU, *Guide des coussins et plateaux*, juill. 2010, 78 p.

<sup>202</sup> *Ibid.*, p. 4.

<sup>203</sup> Pour une simplification de la lecture, sauf mention expresse contraire, la suite de cette étude fera référence au second guide mentionné, comme c'est ce dernier qui est en vigueur au moment de la soutenance de ce mémoire.

<sup>204</sup> Décret n° 2013-1273 du 27 déc. 2013 relatif au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), JORF 29 déc. 2013

<sup>205</sup> Le changement de nom n'ayant aucune incidence sur le contenu des « guides », les deux noms pourront être utilisés de manière indifférente dans la suite de cette étude.

**112. Plan du Chapitre 1<sup>er</sup>** – Le contenu du *Guide des coussins et plateaux* doit tout d'abord être étudié (Section 1<sup>ère</sup>) afin de se rendre compte de quelle manière le CEREMA « réécrit » le cadre réglementaire régissant les ralentisseurs (Section 2<sup>nde</sup>).

### **Section 1<sup>ère</sup> : Le contenu du guide sur les « coussins et plateaux »**

**113. Plan de la Section 1<sup>ère</sup>** – Au sein du guide édité par le CEREMA, deux types de ralentisseurs sont particulièrement détaillés. Le premier d'entre eux est le « coussin berlinois »<sup>206</sup> (§ 1<sup>er</sup>). Le second porte le nom de « plateau »<sup>207</sup> (§ 2<sup>nd</sup>).

#### **§ 1<sup>er</sup> : Les coussins berlinois**

**114. Présentation générale** – Le guide précité explique que le coussin est né dans la ville de Berlin qui a classé la majorité de ces routes à 30 km/h. C'est cette origine qui vaut souvent au coussin l'ajout de l'adjectif « berlinois ». La différence la plus notable de ce dispositif avec les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal est le fait qu'il ne recouvre qu'une partie de la chaussée<sup>208</sup>.

**115. Avantages et inconvénients** – Le CEREMA donne une liste d'avantages du coussin berlinois vis-à-vis des deux types de ralentisseurs prévus par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994. Il explique que celui-ci permet aux bus, du fait de la largeur entre leurs roues latérales (empattement), de franchir le coussin sans subir de secousses, contrairement aux voitures qui elles disposent d'un empattement plus faible et sont donc obligées de monter au moins en partie sur le coussin<sup>209</sup>. Il explique également que les vélos peuvent contourner le coussin et que cela ne les gêne donc pas, mais aussi que ce dernier s'installe plus facilement et coûte moins cher qu'un dos d'âne ou qu'un ralentisseur trapézoïdal<sup>210</sup>.

---

<sup>206</sup> Également appelé simplement « coussin ».

<sup>207</sup> Le terme de « plateau » possède une multitude de synonymes, tels que « plateau traversant », « place traversante », « plateau ralentisseur » ou encore « plateau surélevé ».

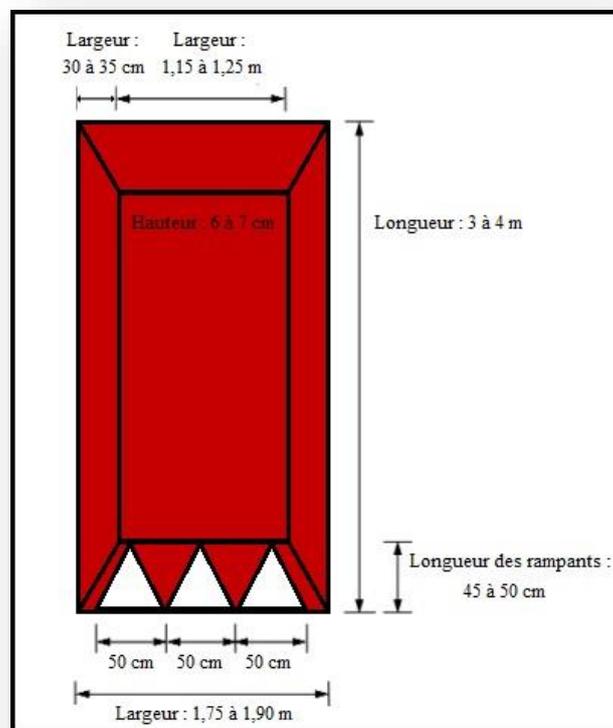
<sup>208</sup> CERTU, *Guide des coussins et plateaux*, juill. 2010, p. 16.

<sup>209</sup> *Ibid.*

<sup>210</sup> *Ibid.*

Néanmoins, cet organisme donne également plusieurs inconvénients inhérents aux coussins berlinois. Il est possible de citer l'absence de modération de vitesse des motocyclettes et cyclomoteurs (car ces véhicules passent sur le côté du coussin), ce qui les oblige à adopter une trajectoire particulière et qui peut même conduire à une déstabilisation du véhicule en cas de manque d'anticipation<sup>211</sup>.

**116. Caractéristiques géométriques et conditions d'implantation** – Le guide édité en 2010 donne plusieurs indications sur la manière dont doivent être construits les coussins et sur les endroits où ils peuvent être implantés. Concernant les caractéristiques géométriques de ces dispositifs, un schéma<sup>212</sup> semble pertinent pour les détailler. Elles sont les suivantes :



Concernant les conditions d'implantation du coussin, le CEREMA liste les lieux où il recommande de positionner des coussins ainsi que la manière de le faire. Il demeure intéressant de constater que parmi les lieux où le CEREMA recommande l'installation de ces dispositifs, il est possible d'en retrouver où l'installation de ralentisseurs de type dos

<sup>211</sup> *Ibid.*

<sup>212</sup> Le schéma représentant le coussin berlinois a été réalisé par l'auteur du présent mémoire conformément aux dimensions recommandées pour ces dispositifs présentes dans CERTU, *Guide des coussins et plateaux*, juill. 2010, p. 17.

d'âne et de type trapézoïdal est strictement interdite par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994. C'est par exemple le cas sur les voies des lotissements situés en dehors d'une agglomération<sup>213</sup> ou encore sur des voies comportant un trafic supérieur à 3 000 véhicules par jour<sup>214</sup>.

Dès lors, un constat doit être établi : il paraît assez évident que le CEREMA cherche ici à créer un nouveau type de ralentisseur, distinct de ceux prévus par le cadre réglementaire français, pour laisser aux gestionnaires de voirie la possibilité d'installer ledit ralentisseur aux endroits où il n'est pas possible d'installer un ralentisseur trapézoïdal ou un dos d'âne. Cependant, ce constat devrait interroger. En effet, un organisme public n'est pas dans son rôle quand il cherche à contourner un texte à valeur réglementaire qui a pour objectif d'instaurer des dispositifs visant à accroître la sécurité routière. En faisant cela, il dénature ledit texte, en modifiant volontairement un des dispositifs instauré de façon à ce que celui-ci puisse être disposé là où il est normalement interdit<sup>215</sup>.

**117. Matériaux composant le coussin berlinois** – Dans son guide, le CEREMA précise que le coussin peut être constitué de plusieurs éléments préfabriqués en caoutchouc, une matière pourtant interdite pour les ralentisseurs trapézoïdaux et les dos d'âne.

## § 2<sup>nd</sup> : Les plateaux

**118. Présentation générale** – Le CEREMA explique qu'un plateau est « une surélévation de la chaussée s'étendant sur une certaine longueur et occupant toute la largeur de la chaussée d'un trottoir à l'autre. »<sup>216</sup>.

**119. Avantages et inconvénients** – L'organisme public explique que les plateaux revêtent de multiples avantages par rapport aux autres types de ralentisseurs. Pour lui, le plateau peut être utilisé sur tous les types de voies quel que soit le trafic qu'elle supporte contrairement aux dos d'âne et aux ralentisseurs trapézoïdaux<sup>217</sup>. La présence d'un trafic

---

<sup>213</sup> CERTU, *Guide des coussins et plateaux*, juill. 2010, p. 17.

<sup>214</sup> *Ibid.*

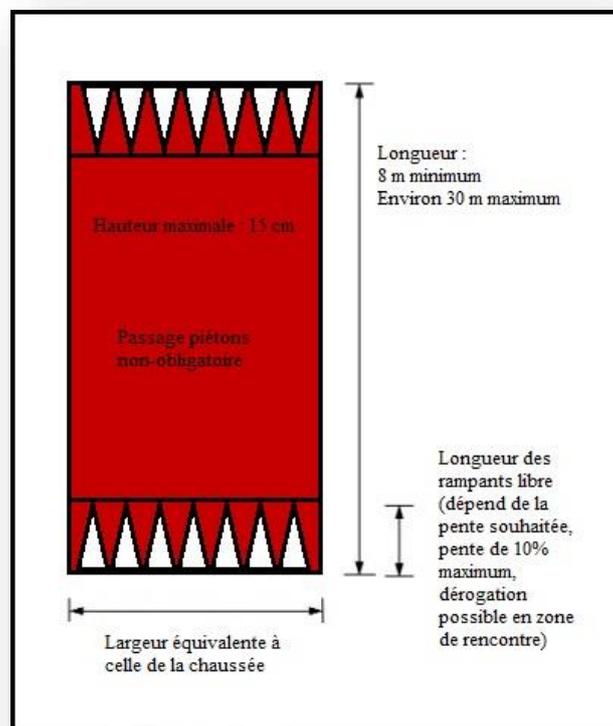
<sup>215</sup> La Section 2<sup>nd</sup>e du présent chapitre servira cependant à prouver que malgré cela, les coussins berlinois ne devraient tout même pas être implantés sur toutes les voiries ouvertes à la circulation publique.

<sup>216</sup> CERTU, *Guide des coussins et plateaux*, juill. 2010, p. 42.

<sup>217</sup> Là encore, aucune justification n'est réellement invoquée à cet avantage. Le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 interdit l'implantation de ralentisseurs sur les voies où le trafic journalier est supérieur à 3 000 véhicules.

important de poids-lourds ou d'une desserte de transport public de personnes n'empêche pas non plus leur implantation<sup>218</sup>. Concernant les inconvénients inhérents à ces ralentisseurs, le CEREMA évoque surtout le coût de construction de ces infrastructures.

**120. Caractéristiques géométriques et conditions d'implantation** – Le guide édité en 2010 donne plusieurs indications sur la manière dont doivent être construits les plateaux et sur les endroits où ils peuvent être implantés. Sur les caractéristiques géométriques, le CEREMA est moins précis que pour les coussins, et ne détaille que certaines dimensions de ces dispositifs. Il laisse en effet une large marge d'appréciation au gestionnaire de voirie qui souhaiterait en installer. Il fixe tout de même des dimensions minimales et maximales pour certaines parties de plateaux qui peuvent être résumées sous forme d'un schéma<sup>219</sup> :



La Première partie de la présente étude a servi à démontrer que cette interdiction était pleinement justifiée. Dès lors, sans aucune justification avancée, il n'est pas possible de dire qu'un plateau peut être implanté sur ces routes. Cette affirmation constitue un détournement de la règle fixée par un texte à valeur réglementaire. En modifiant un des dispositifs prévus par le décret, le CEREMA s'affranchit des contraintes attachées à celui-ci.

<sup>218</sup> De la même manière, la Première partie de la présente étude a servi à démontrer que cette interdiction était pourtant pleinement justifiée.

<sup>219</sup> Le schéma représentant le plateau a été réalisé par l'auteur du présent mémoire conformément aux dimensions recommandées pour ces dispositifs présentes dans CERTU, *Guide des coussins et plateaux*, juill. 2010, pp. 42-59.

Il est intéressant de noter que le guide distingue plusieurs types de plateaux. Le plateau en section courante ; le plateau en prolongement de trottoir, qui est similaire au plateau en section courante mais diffère seulement dans son positionnement ; le plateau sur branche de giratoire ; et enfin, le plateau en carrefour. Concernant ce dernier, dans sa forme la plus courante, il s'agit de deux plateaux qui se croisent en angle droit dans un carrefour entre deux voies (il forme donc, vu du dessus, une croix à quatre branches<sup>220</sup>).

Une fois encore, il est étonnant de constater que le CEREMA prévoit de façon explicite des endroits où il est possible d'implanter un plateau, comme en sortie de giratoire, alors que l'implantation d'un ralentisseur de type dos d'âne ou trapézoïdal est interdit dans ces lieux<sup>221</sup> ou encore qu'il considère le plateau en carrefour comme un plateau à part entière, alors qu'il s'agit simplement de plusieurs plateaux en section « imbriqués » entre eux, et qui devraient à ce titre répondre aux mêmes normes que leurs homologues.

**121. Complément d'informations sur le guide étudié** – Pour être tout à fait complet, le guide édité par le CEREMA prévoit un dernier type de ralentisseur qui est nommé de manière assez abstraite « surélévation partielle »<sup>222</sup>. Ce ralentisseur est très peu présent sur les routes françaises.

## **Section 2<sup>nd</sup>e : Le cadre réglementaire des ralentisseurs réécrit par le CEREMA**

**122. Plan de la Section 2<sup>nd</sup>e** – Cette section aura pour objectif de prouver qu'aucun des « ralentisseurs CEREMA »<sup>223</sup> ne devraient être implantés sur les voies ouvertes à la circulation publique. Pour cela, il faudra tout d'abord prouver qu'ils forment tout deux des trapèzes (§ 1<sup>er</sup>) et qu'à ce titre ils doivent respecter le cadre réglementaire en vigueur pour

---

<sup>220</sup> Des exemples de schémas représentant ce plateau sont à retrouver dans CERTU, *Guide des coussins et plateaux*, juill. 2010, p. 50.

<sup>221</sup> Notamment en raison de l'impossibilité d'implanter un ralentisseur « dans les virages de rayon inférieur à 200 mètres et en sortie de ces derniers à une distance de moins de 40 mètres de ceux-ci » comme le prévoit le décret n°94-447 du 27 mai 1994, annexe, art. 3

<sup>222</sup> CERTU, *Guide des coussins et plateaux*, juill. 2010, p. 62 et s.

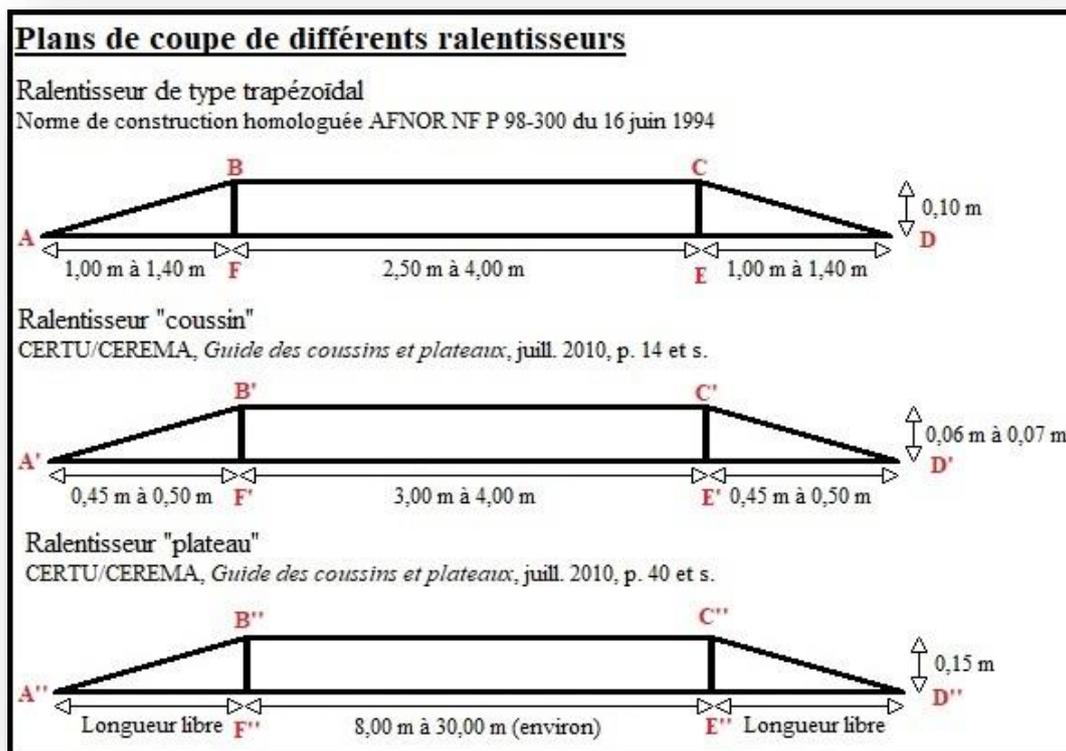
<sup>223</sup> À partir de cette section, le terme de « ralentisseurs CEREMA » sera le terme générique employé pour évoquer les deux types de ralentisseurs qui émanent du CEREMA étudiés dans la section précédente, c'est-à-dire le coussin et le plateau. Ces deux derniers termes seront naturellement encore utilisés pour parler de l'un ou l'autre de ces ralentisseurs sans inclure le second type.

les ralentisseurs de type trapézoïdal. La dangerosité provoquée par ces ralentisseurs sera étudiée dans un second temps (§ 2<sup>nd</sup>).

§ 1<sup>er</sup> : Les ralentisseurs CEREMA, des trapèzes qui ne disent pas leurs noms

123. *Objectif du § 1<sup>er</sup>* – Le premier temps de ce paragraphe sera consacré à démontrer que les ralentisseurs CEREMA forment tous les deux des trapèzes. Ensuite, la règle de droit concernant les ralentisseurs qui forment des trapèzes sera énoncée. Enfin, il faudra appliquer cette règle aux ralentisseurs CEREMA.

124. *La forme trapézoïdale des ralentisseurs CEREMA* – Grâce au guide édité par le CEREMA en 2010, il est possible de représenter graphiquement le coussin et le plateau en plan de coupe<sup>224</sup>.



Grâce à ce schéma, il est possible de démontrer que chacun des ralentisseurs représentés ci-dessus revêt bel et bien la forme d'un trapèze.

<sup>224</sup> Le schéma représentant les plans de coupe des différents ralentisseurs a été réalisé par l'auteur du présent mémoire.

Conformément à sa dénomination, le ralentisseur de type trapézoïdal forme donc bien un trapèze. Les ralentisseurs CEREMA, le coussin et le plateau, forme également chacun un trapèze<sup>225</sup>.

**125. Règle de droit s'appliquant aux ralentisseurs formant un trapèze** – La norme NF P 98-300 fixe les caractéristiques géométriques des ralentisseurs de type trapézoïdal<sup>226</sup>. Elle précise qu'un ralentisseur trapézoïdal est un « ouvrage de forme trapézoïdale convexe aménagé sur la chaussée »<sup>227</sup>.

**126. Application de la règle de droit au cas d'espèce** – En l'espèce, les ralentisseurs CEREMA sont tous les deux des ouvrages de forme trapézoïdale convexe aménagés sur la chaussée. Ils doivent donc respecter impérativement la norme NF P 98-300, ainsi que l'ensemble du cadre réglementaire prescrivant les règles à respecter lors de l'implantation d'un ralentisseur de type trapézoïdal<sup>228</sup>.

**127. Objectif du CEREMA** – Après avoir étudié les deux ralentisseurs prévus dans les guides du CEREMA, l'objectif de cet organisme public paraît assez évident : créer deux nouveaux types de ralentisseurs de manière à s'affranchir du cadre réglementaire en vigueur pour les ralentisseurs de type trapézoïdal. Toutefois, ce n'est pas parce que les dimensions d'un trapèze sont modifiées qu'il ne s'agit plus d'un trapèze.

Ces guides incitent les maîtres d'œuvres et les maîtres d'ouvrages à installer ces types de ralentisseurs sur les voies ouvertes à la circulation publique alors qu'aucun d'entre eux ne devraient l'être car les coussins et les plateaux sont simplement des ralentisseurs trapézoïdaux qui ont été renommés de manière à s'affranchir des normes qu'ils doivent respecter. À ce titre-là, les ralentisseurs CEREMA doivent donc respecter le cadre normatif en vigueur pour l'ensemble des ralentisseurs trapézoïdaux.

---

<sup>225</sup> D'ailleurs, dans le cadre d'une étude réalisée en 2009 par le CEREMA lui-même sur le bruit généré par les différents types de ralentisseurs, ce dernier qualifie expressément les « plateaux surélevés » de ralentisseurs ayant une forme trapézoïdale. v. CERTU, *Impact acoustique des aménagements de voirie en urbain*, juill. 2009, 5 p.

<sup>226</sup> v. Première partie, Titre 2<sup>nd</sup>, Chapitre 1<sup>er</sup>

<sup>227</sup> Norme NF P 98-300, point 3

<sup>228</sup> Notamment en matière d'implantation géographique définie dans le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 et de signalisation routière.

§ 2<sup>nd</sup> : Les dangers induits par les ralentisseurs CEREMA

**128. Dangers provoqués par les coussins** – La jurisprudence offre plusieurs exemples des dangers provoqués par l’installation de coussins<sup>229</sup>. Les deux-roues, motorisés ou non, sont les premières victimes de ces infrastructures illicites.

S’agissant des cyclistes, l’accident le plus commun pouvant se produire est la chute alors que le franchissement du dispositif est en cours<sup>230</sup>. Cela peut s’expliquer par la pente très « raide » que prévoit le CEREMA sur ces ralentisseurs, mais également par le manque d’adhérence du caoutchouc vulcanisé quand ces coussins sont constitués de cette matière. Toutefois, il est également possible de trouver des exemples jurisprudentiels où c’est l’infrastructure aux abords du coussin (mais installée en raison de la présence de celui-ci) qui a causé la chute d’un cycliste<sup>231</sup>.

Les utilisateurs de deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) peuvent eux aussi témoigner de la dangerosité de ces infrastructures. De la même manière que pour les cyclistes et pour les mêmes raisons, la chute au moment du passage sur le coussin est fréquente<sup>232</sup>. De surcroît, une question peut se poser s’agissant de ces véhicules : doivent-ils, à l’approche d’un coussin, le contourner, comme ils en ont la possibilité, où le franchir en roulant dessus ? Le code de la route est muet sur cette question<sup>233</sup> (ce qui semble logique, comme ce dispositif est illicite). La jurisprudence a quant-à-elle jugé qu’un utilisateur de motocyclette qui subissait une chute au moment où il franchissait un coussin voyait sa responsabilité engagée car il aurait pu faire le choix de le contourner<sup>234</sup>. Les usagers de la voie publique circulant en deux-roues motorisés ont donc tout intérêt à contourner ces dispositifs. Enfin, il existe un autre danger pour les deux-roues. Il survient quand les automobilistes franchissent les coussins conformément aux recommandations du

---

<sup>229</sup> Même après avoir prouvé que les coussins et les plateaux n’existent pas réellement, car il s’agit en réalité de ralentisseurs trapézoïdaux qui ont été renommés de manière à ne pas respecter le cadre réglementaire en vigueur, ces termes continueront d’être utilisés dans ce mémoire pour désigner les ralentisseurs qui ont été construits conformément à ce qu’indique le CEREMA dans ces guides.

<sup>230</sup> v. par exemple CAA Nantes, 26 janv. 2018, *M. B E A et a. c/ C<sup>ne</sup> de Lannilis*, req. n° 16NT00219

<sup>231</sup> L’exemple le plus parlant se trouve certainement dans CAA Bordeaux, 22 sept. 2022, *M. C c/ C<sup>ne</sup> d’Hendaye*, req. n° 20BX00627, où un cycliste a chuté du fait d’un ralentisseur installé sur une place de stationnement à côté du coussin berlinois (mais dépassant sur la chaussée) pour éviter que les automobilistes esquivent ledit coussin en le contournant.

<sup>232</sup> v. par exemple CAA Nantes, 13 janv. 2023, *Consorts D c/ Rennes Métropole et a.*, req. n° 22NT03053

<sup>233</sup> Rédaction, « Mon coursier en 2 RM vient de chuter alors qu’il passait à côté d’un ralentisseur de type coussin. Est-il responsable ou peut-on se retourner contre la ville ? », *BTL*, 2017, p. 658.

<sup>234</sup> CAA Marseille, 15 avr. 2021, *M. D c/ C<sup>ne</sup> de Toulon*, req. n° 20MA00301

CEREMA, c'est-à-dire que soit les roues de droite soit les roues de gauche roulent sur la partie élevée du ralentisseur<sup>235</sup>. En cas de manque de vigilance du conducteur, cela peut conduire à une collision frontale avec un deux roues qui arriverait en sens inverse<sup>236</sup>. Il est légitimement possible d'imaginer que ce danger serait grandement diminué si un ralentisseur trapézoïdal conforme au cadre réglementaire était installé à la place d'un coussin. En effet, le ralentisseur trapézoïdal ayant le même profil sur toute la largeur de la chaussée, un automobiliste n'a aucune raison de dévier de sa trajectoire au moment de son franchissement.

En outre, comme l'ensemble des ralentisseurs illicites, les coussins génèrent des nuisances sonores au passage de chaque véhicule. Ainsi, des communes ont pu être condamnées à indemniser des administrés habitants à proximité d'infrastructures comme celles-ci<sup>237</sup>.

**129. Dangers provoqués par les plateaux** – Les différents dangers provoqués par les plateaux surélevés, qui sont généralement beaucoup plus hauts que les ralentisseurs trapézoïdaux répondants au cadre réglementaire en vigueur, ont été démontrés par l'étude menée en juillet 2022 par la Ligue de défense des conducteurs s'intitulant « Ralentisseurs illégaux ». Ils sont multiples : des dégâts matériels sur les véhicules<sup>238</sup> notamment au niveau des amortisseurs, des pneumatiques, des pare-chocs et des soubassements ; des dégâts sur les bâtiments voisins à cause des ondes de choc dans le sol répétées à chaque passage de véhicule<sup>239</sup> ; des blessures corporels, notamment au niveau du dos et des épaules causées par des passages répétés sur ces infrastructures illicites<sup>240</sup> ; des émissions de polluants en hausse<sup>241</sup> ou encore des nuisances sonores démultipliées<sup>242</sup>.

---

<sup>235</sup> CERTU, *Guide des coussins et plateaux*, juill. 2010, p. 16.

<sup>236</sup> v. par exemple Civ. 2<sup>ème</sup>, 14 janv. 2016, *M. X c/ M. Y et a.*, pourvoi n° 15-12.394. Dans cet arrêt, même si le coussin n'est pas cité, au regard du contexte dans lequel l'accident s'est déroulé, il est légitime de penser que le ralentisseur en était un. Il faut toutefois noter que le conducteur de la motocyclette est également en tort dans cette situation, puisqu'il a effectué un dépassement qui ne pouvait pas être réalisé sans danger. Toutefois, si à la place du coussin avait été installé un ralentisseur trapézoïdal aux normes, alors cet accident aurait probablement pu être évité, puisque le conducteur de l'automobile n'aurait pas eu à se décaler.

<sup>237</sup> v. par exemple CAA Nantes, 4 juill. 2013, *M. et Mme B c/ C<sup>ne</sup> de Châteaudun*, req. n° 12NT00763

<sup>238</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>239</sup> *Ibid.*, p. 14. « À chaque passage des bus sur les pentes du ralentisseur, des ondes de choc de forte puissance sont émises dans le sol et transmises aux habitations voisines »

<sup>240</sup> v. § 81

<sup>241</sup> v. § 61 ; § 75 ; § 81

<sup>242</sup> v. § 55

## CHAPITRE 2<sup>ND</sup> : LES SOLUTIONS CRITIQUABLES DEGAGÉES PAR LE JUGE ADMINISTRATIF

**130. Introduction du chapitre** – Après avoir vu que l'apparition de ralentisseurs illicites sur les routes françaises avait pour origine les guides du CEREMA, il convient d'étudier le second argument qui amène les gestionnaires de voiries à implanter des infrastructures réalisées en dehors de toutes normes. Il est en réalité constitué d'un ensemble de décisions de justice administrative où les magistrats ont fait preuve d'arguments pour le moins critiquables et qui ont donc conduits à dégager des solutions tout aussi critiquables cautionnant au moins en partie l'implantation de ralentisseurs dérogeant pourtant au cadre réglementaire en vigueur. Il convient donc d'étudier ces décisions de justice sur lesquelles les maîtres d'œuvres et les maîtres d'ouvrages pourraient s'appuyer pour justifier des constructions non-réglementaires.

**131. Plan du Chapitre 2<sup>nd</sup>** – Le présent chapitre s'appuiera sur la démonstration faite lors du chapitre précédent, à savoir que les ralentisseurs CEREMA sont en réalité des ralentisseurs trapézoïdaux, et qu'à ce titre ils doivent être conformes au cadre réglementaire qui les définit. Ce constat, que cette étude n'est pas la première à démontrer<sup>243</sup>, est pourtant nié par le juge administratif (Section 1<sup>ère</sup>). De surcroît, ce même juge, au travers de nombreuses décisions rendues depuis plusieurs années maintenant, n'a cessé d'adopter un comportement protecteur vis-à-vis des collectivités territoriales qui auraient pu être inquiétées à la suite de la mise en place de ralentisseurs illicites (Section 2<sup>nde</sup>).

### Section 1<sup>ère</sup> : La négation des principes géométriques par le juge administratif

**132. Plan de la Section 1<sup>ère</sup>** – Le juge administratif a déjà dû se prononcer sur la façon dont devaient être considérés les ralentisseurs plateaux définis par le CEREMA, il a

---

<sup>243</sup> Par exemple, l'association PUMSD a depuis plusieurs années mis à disposition sur son site internet des documents visant à prouver que les « plateaux traversants » du CEREMA sont en réalité des ralentisseurs trapézoïdaux.

choisi, malgré les démonstrations qui lui ont été présentées, de ne pas les inclure dans le champ d'application du cadre réglementaire régissant les ralentisseurs trapézoïdaux. Récemment, il a de nouveau dû se prononcer sur la question, et a fait le choix de maintenir sa jurisprudence en l'état (§ 1<sup>er</sup>). Pourtant, cette interprétation crée une certaine insécurité juridique, qui pourrait même s'accroître à l'avenir (§ 2<sup>nd</sup>).

### **§ 1<sup>er</sup> : Une jurisprudence constante dénuée de sens**

**133. Contentieux concernant les plateaux traversants** – Plusieurs contentieux ont opposé des justiciables à des administrations au sujet de plateaux traversants positionnés sur des voies ouvertes à la circulation publique. Dans au moins deux « affaires » différentes, il a été question de savoir si ce type de ralentisseur prévu par le CEREMA devait ou non être soumis à la réglementation qui régit les ralentisseurs trapézoïdaux<sup>244</sup>.

**134. Solution dégagée par les juges** – Ainsi, dans un arrêt de 2013, le juge administratif a clairement affirmé que les plateaux tels que définis dans le guide du CEREMA ne rentraient pas dans le champ d'application du cadre normatif régissant les ralentisseurs trapézoïdaux. Il consacre un considérant entier pour expliquer cela<sup>245</sup>. La justice administrative a de nouveau été amenée à se prononcer sur cette question quelques années plus tard, en 2022, lorsque l'association PUMSD a déposé deux requêtes visant, entre autres, à faire supprimer l'ensemble des plateaux surélevés présents, d'une part, sur le territoire de l'EPCI à fiscalité propre de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, et d'autre part, sur les routes départementales du Var. La cour administrative d'appel de Marseille a donc rendu deux arrêts distincts, mais le considérant concernant la qualification des plateaux est identique dans ces deux décisions de justice. Le juge administratif confirme à cette occasion la solution qui avait été apportée dans l'arrêt de 2013, à savoir que les ralentisseurs de type plateau ne sont pas soumis au décret n° 94-447 du 27 mai 1994<sup>246</sup>.

---

<sup>244</sup> Les juges ont ainsi dû se prononcer une première fois dans CAA Bordeaux, 12 mars 2013, *M. C et a. c/ C<sup>ne</sup> de Compeyre*, req. n° 12BX00060. Par la suite, dans le cadre de requêtes introduites par l'association PUMSD, la justice administrative a rendu deux arrêts reprenant la même solution CAA Marseille, 11 avr. 2022, *Assoc. PUMSD et a. c/ Dép. du Var*, req. n° 20MA03261 ; CAA Marseille, 11 avr. 2022, *Assoc. PUMSD et a. c/ Métropole Toulon Provence Méditerranée*, req. n° 20MA03262

<sup>245</sup> CAA Bordeaux, 12 mars 2013, *M. C et a. c/ C<sup>ne</sup> de Compeyre*, req. n° 12BX00060, considérant 4

<sup>246</sup> CAA Marseille, 11 avr. 2022, *Assoc. PUMSD et a. c/ Dép. du Var*, req. n° 20MA03261, considérant 7 ; CAA Marseille, 11 avr. 2022, *Assoc. PUMSD et a. c/ Métropole Toulon Provence Méditerranée*, req. n° 20MA03262, considérant 11

Toutefois, il admet pour la première fois que les plateaux traversants possèdent la forme géométrique d'un trapèze<sup>247</sup>.

Autrement dit, le juge admet que les ralentisseurs de type plateau sont des ouvrages de forme trapézoïdale convexes aménagés sur la chaussée, mais affirme que ceux-ci ne doivent pas respecter le cadre réglementaire prévu pour les ouvrages de forme trapézoïdale convexes aménagés sur la chaussée.

**135. Argumentaire du juge administratif** – Pour justifier ses décisions, qui conduisent tout de même à dégager une solution assez particulière, le juge administratif n'invoque qu'un seul argument (particulièrement dans les arrêts datant de 2022) qu'il formule comme suit « [les] auteurs [du décret n° 94-447 du 27 mai 1994] n'ont pas entendu désigner comme étant de " type trapézoïdal " l'ensemble des ralentisseurs dont le profil présente la forme géométrique d'un trapèze, mais uniquement ceux caractérisés comme tels dans la typologie technique propre à ces aménagements routiers ».

Or, il est possible d'invoquer au moins deux arguments pour critiquer l'analyse de la cour administrative d'appel de Marseille, qui ne repose au demeurant que sur des suppositions émises par les juges et qu'aucuns documents de quelque nature que ce soit n'a pu prouver.

D'abord, il est fait mention de la « typologie technique propre à ces aménagements routiers ». C'est donc ici la norme NF P 98-300 qui est implicitement évoquée. Le problème étant que cette norme qui prévoit les caractéristiques géométriques des ralentisseurs trapézoïdaux va à l'encontre du raisonnement du juge, en précisant bien que l'ensemble des ralentisseurs qui ont une forme trapézoïdale doivent la respecter<sup>248</sup>. En admettant que les plateaux revêtent bien une forme trapézoïdale, le juge administratif fait donc une lecture erronée<sup>249</sup> de la norme sur laquelle il s'appuie pour autoriser l'implantation de ralentisseurs plateaux.

Ensuite, en faisant cela, il consacre en quelque sorte les guides du CEREMA comme des guides ayant une valeur juridique. En effet, si les plateaux ne se doivent pas de respecter le cadre réglementaire en vigueur, alors les maîtres d'œuvres et maîtres d'ouvrages devront se référer à ces « guides » pour la construction de ces infrastructures. Or, ces documents sont dépourvus de valeur juridique, à contrario du décret n° 94-447 du 27 mai 1994 et de

---

<sup>247</sup> *Ibid.*

<sup>248</sup> v. Première partie, Titre 2<sup>nd</sup>, Chapitre 1<sup>er</sup> ; Seconde partie, Titre 1<sup>er</sup>, Chapitre 1<sup>er</sup> de la présente étude.

<sup>249</sup> Et même, pour être plus précis, un contresens.

la norme NF P 98-300. Le juge administratif fait donc prévaloir un document sans aucune valeur contraignante sur des textes à valeur réglementaire qui ont une valeur contraignante.

Après avoir démontré cela, il est possible d'affirmer que la solution dégagée par la justice administrative estimant que les plateaux traversants ne doivent pas être considérés comme des ralentisseurs trapézoïdaux et à ce titre ne pas être obligés de respecter les règles qui régissent ces derniers est dénuée de sens.

## § 2<sup>nd</sup> : Une interprétation du juge administratif créant de l'insécurité juridique<sup>250</sup>

**136. Exemple pratique** – L'interprétation du cadre réglementaire faite par les juges du second degré est dangereuse, dans le sens où elle pourrait à l'avenir provoquer des situations quasiment insolubles. Par exemple, au regard de la jurisprudence constante établie, il est intéressant de se demander comment les juges interpréteraient un ralentisseur dont les caractéristiques seraient 4 m de longueur (soit la longueur réglementaire d'un ralentisseur trapézoïdal) mais mesurant 15 cm de haut (soit la hauteur recommandée par le CEREMA pour un plateau). Dans tous les cas, ce ralentisseur ne respecterait ni les dimensions prévues pour le ralentisseur trapézoïdal ni pour le plateau, mais serait-il considéré comme un ralentisseur trapézoïdal trop haut ou comme un plateau pas assez long ? Ce flou juridique pourrait entraîner des conséquences pour un justiciable qui souhaiterait introduire une requête contre ce ralentisseur (à cause d'un accident qu'il aurait provoqué, par exemple), car le gestionnaire de voirie concerné pourrait dans tous les cas invoquer que la qualification de l'ouvrage public faite par la partie adverse n'est pas la bonne, et invoquer à ce titre l'irrecevabilité de sa requête. La règle applicable au ralentisseur de forme trapézoïdal, déjà peu respecté, deviendrait alors encore un peu plus flou et les administrés auraient encore plus de mal à faire valoir leurs droits.

**137. Nécessité d'un revirement de jurisprudence** – Si les juges administratifs avaient qualifié les ralentisseurs de type plateau comme des ralentisseurs trapézoïdaux, comme cela aurait dû être le cas au regard des caractéristiques géométriques de ces premiers, alors il n'existerait aucun flou juridique sur la licéité de ces infrastructures. Les

---

<sup>250</sup> À ce sujet, v. notamment RAIMBAULT Ph., *Recherche sur la sécurité juridique en droit administratif français*, thèse de l'Université Toulouse 1 Capitole, THÉRON J.-P. (dir.), 2009, LGDJ, coll. Thèses, sous-coll. Bibliothèque de droit public, t. 256, 710 p.

plateaux existants devraient alors être mis aux normes de façon à respecter le cadre réglementaire en vigueur, ou être détruits dans les cas où la mise aux normes serait impossible.

À l'avenir, il conviendra donc d'opérer un changement de jurisprudence quand le cas précité se présentera une nouvelle fois au juge administratif, de façon à ne plus nier les principes géométriques élémentaires.

### **Section 2<sup>nd</sup>e : Le comportement protecteur du juge administratif à l'égard des collectivités territoriales**

**138. Plan de la Section 2<sup>nd</sup>e** – Dans les contentieux opposant des administrés à des collectivités territoriales (et leurs démembrements) au sujet de ralentisseurs, le juge administratif a tendance à adopter un comportement assez protecteur vis-à-vis de ces dernières. Il est possible de le constater en étudiant deux phénomènes. Tout d'abord, la façon dont les juridictions exonèrent de façon quasi-systématique les collectivités territoriales d'une partie de leur responsabilité en cas d'implantation de ralentisseurs illicites (§ 1<sup>er</sup>). Ensuite, il existe de multiples conditions difficiles à remplir imposées aux administrés pour faire valoir leurs droits (§ 2<sup>nd</sup>).

#### **§ 1<sup>er</sup> : Une exonération partielle de responsabilité quasi-systématique pour les collectivités territoriales**

**139. Principe de l'exonération partielle de responsabilité** – Dans les cas étudiés, l'exonération partielle de responsabilité consiste, tout en reconnaissant la faute commise par le gestionnaire de voirie (souvent la collectivité territoriale) et donc en admettant sa responsabilité, à diminuer l'indemnisation du justiciable ayant eu un accident causé par un ralentisseur. Cette exonération partielle de responsabilité de la collectivité territoriale en charge dudit ralentisseur intervient quand le juge estime que, même si l'infrastructure en cause est illicite, le comportement du justiciable au moment de l'accident l'a en partie provoqué. Il considère donc que l'infrastructure illicite seule n'aurait pas conduit à de pareilles conséquences si l'utilisateur de la voirie routière avait adopté un autre comportement au moment du franchissement du ralentisseur. Les conditions

météorologiques au moment où l'accident s'est produit peuvent également participer à exonérer la collectivité territoriale d'une partie de sa responsabilité. En pratique, cette exonération de responsabilité est souvent de 50%.

**140. Exemples jurisprudentiels** – De manière à illustrer cette exonération partielle de responsabilité des collectivités territoriales souvent prononcée par le juge administratif, il convient de donner quelques exemples tirés de la jurisprudence où un ralentisseur illicite a provoqué un accident mais où la victime a vu son indemnisation diminuée du fait d'une faute qu'elle a commise.

La responsabilité des victimes peut par exemple être engagée quand elles sont cyclistes<sup>251</sup>, mais en pratique cela arrive également régulièrement avec des conducteurs de deux-roues motorisé.

Par exemple, si un accident de deux-roues motorisé se produit à cause d'un ralentisseur illicite implanté dans une portion de voie rectiligne, par un « temps clair et sec », et que le conducteur du deux-roues motorisé arrivait « à une allure assez vive » (sans qu'il ne soit précisé ce qui est considéré comme une allure assez vive), alors la commune verra sa responsabilité diminuer de 50%<sup>252</sup>. De manière étonnante, si un accident de deux-roues motorisé se produit exactement dans les mêmes conditions (par temps sec et clair dans une zone dégagée) mais que l'allure du véhicule est modérée, alors le conducteur « aurait dû être en mesure d'apprécier la présence éventuelle d'obstacles, même non signalés, sur la voie »<sup>253</sup>. Il convient donc également de diviser la responsabilité de la commune par deux. De manière encore plus inattendue, si un conducteur de deux-roues motorisé chute sur un ralentisseur illicite en roulant, comme dans le cas précédent, sans commettre d'excès de vitesse, mais que l'accident intervient par temps pluvieux, alors le gestionnaire de voirie verra là encore sa responsabilité réduite de moitié, au motif que la victime « aurait dû faire preuve d'une attention toute particulière afin de franchir le ralentisseur ou de l'éviter en circulant entre cet équipement et le bas-côté de la chaussée. »<sup>254</sup>.

---

<sup>251</sup> v. par exemple CAA Bordeaux, 22 sept. 2022, *M. C c/ C<sup>ne</sup> d'Hendaye*, req. n° 20BX00627, considérant 4 ; CAA Lyon, 12 oct. 2017, *Mme A et a. c/ C<sup>ne</sup> de Hauteville*, req. n° 15LY02260, considérant 6

<sup>252</sup> CAA Lyon, 7 janv. 2021, *Mme B c/ C<sup>ne</sup> de Viviers*, req. n° 19LY04118, considérant 7

<sup>253</sup> CAA Versailles, 25 janv. 2018, *M. B et a. c/ C<sup>ne</sup> de Thillay*, req. n° 16VE03188, considérant 6

<sup>254</sup> CAA Nantes, 13 janv. 2023, *Consorts D c/ Rennes Métropole et a.*, req. n° 22NT03053, considérant 6 ; considérant 7

**141. Critiques envers l'exonération partielle de responsabilité** – Après avoir étudié les exemples jurisprudentiels précédents, un constat s'impose. De manière quasi-systématique, le gestionnaire d'une voirie sur laquelle est installé un ralentisseur illicite verra sa responsabilité réduite (souvent de moitié) quand ce dernier aura provoqué un accident. Cependant, les arguments invoqués par la justice administrative pour engager la responsabilité de la victime sont tellement hétéroclites qu'ils se contredisent. L'exemple de l'accident d'un deux-roues motorisé est assez évocateur. Le conducteur verra sa responsabilité engagée en cas de vitesse excessive par beau temps, mais également en cas de vitesse modérée par beau temps, et enfin en cas de vitesse modérée par mauvais temps. En clair, le conducteur de deux-roues motorisé verra systématiquement sa responsabilité engagée<sup>255</sup>.

Pourtant, la dangerosité de dispositifs ne respectant pas les normes en vigueur a été prouvée à plusieurs reprises au sein de la présente étude, et il n'est donc pas anormal que ces infrastructures illicites provoquent des accidents. À partir du moment où les utilisateurs de la voirie publique circulent en respectant le cadre normatif en vigueur<sup>256</sup>, ils ne devraient donc pas à voir leurs responsabilités engagées. Les conducteurs n'ont pas à être pécuniairement responsables d'une infrastructure illicite qu'ils n'ont pas choisi d'implanter. Cette quasi-systématique exonération d'une partie de la responsabilité des collectivités territoriales en charge des ralentisseurs témoigne d'un comportement protecteur du juge administratif à leurs égards.

## **§ 2<sup>nd</sup> : Des conditions difficiles à remplir pour les administrés voulant faire valoir leurs droits**

**142. Plan du § 2<sup>nd</sup>** – Indépendamment du fait de voir leur responsabilité engagée en cas d'accident, les utilisateurs de la voirie peuvent éprouver des difficultés quand ils désirent engager une procédure contre des ralentisseurs illicites. Tout d'abord, la nécessité de rapporter la preuve d'un lien de causalité entre cet accident et un ralentisseur illicite peut être difficile à démontrer (A). Aussi, des justiciables souhaitant demander la suppression

---

<sup>255</sup> Il est vrai que le cas d'espèce où l'accident se produit lorsque le conducteur du deux-roues motorisé roulait à trop vive allure par mauvais temps n'est pas évoqué. Toutefois, au regard des jurisprudences étudiées, l'engagement de la responsabilité du conducteur dans un tel cas laisse peu de place au doute.

<sup>256</sup> C'est-à-dire essentiellement, s'ils circulent avec un véhicule homologué (donc non-modifié) et en respectant notamment le code de la route.

d'infrastructures illicites peuvent éprouver des difficultés à justifier de leur intérêt à agir (B).

**A : La difficulté de preuve d'un lien de causalité direct entre ralentisseur et dommage**

**143. Principe général** – Pour tous les dommages résultant de l'utilisation d'un ouvrage public dont il souhaite obtenir réparation, l'utilisateur se doit de démontrer, d'une part, la réalité de son préjudice, d'autre part, l'existence d'un lien de causalité direct entre l'ouvrage et le dommage. Le propriétaire de l'ouvrage public ne peut alors s'exonérer de sa responsabilité que s'il prouve que ledit ouvrage ne souffre pas d'un défaut d'entretien normal, que le dommage est imputable à une faute de la victime ou alors qu'il résulte d'un cas de force majeure. Toutefois, dans le cadre d'un dommage causé par un ralentisseur, ce lien de causalité direct peut être difficile à démontrer pour la victime.

**144. Exemple jurisprudentiel** – En effet, à travers l'étude de la jurisprudence des cours administratives d'appel, il est possible d'observer que la preuve du lien de causalité direct entre un accident et le ralentisseur qui l'a provoqué peut être difficile à apporter pour les victimes.

Pour illustrer ce propos, l'étude d'un arrêt rendu par la cour administrative de Marseille en novembre 2022<sup>257</sup> peut s'avérer intéressante. En l'espèce, un automobiliste circulait sur une voie de la commune de Lorgues. Son véhicule a subi un choc au niveau des soubassements, l'automobiliste impute ce choc au passage sur un ralentisseur. Le coût de réparation de son véhicule lui a été facturé 1 413,20 €. Il demande donc à la commune de Lorgues, entre autres, le remboursement de cette somme.

Pour démontrer le lien de causalité direct entre les dommages causés à son véhicule et le ralentisseur, l'automobiliste a produit trois pièces. La première pièce produite est un témoignage d'une personne qui dit avoir été dans le véhicule au moment du choc<sup>258</sup>. La seconde est un constat d'huissier de justice détaillant « les dimensions du ralentisseur et la

---

<sup>257</sup> CAA Marseille, 22 nov. 2022, *M. C / C<sup>ne</sup> de Lorgues*, req. n° 20MA04522

<sup>258</sup> Il faut toutefois noter que ce témoignage a été produit « [...] un an et cinq mois après les faits en cause, par un ami du requérant, qui y indique avoir été présent dans le véhicule lors du choc, et n'en livre qu'une description sommaire et imprécise, et dont la présence dans le véhicule n'avait pas été évoquée par M. C..., ni dans sa demande préalable, ni lors de l'établissement du constat d'huissier, ni même dans sa requête introductive d'instance devant le tribunal. ».

présence de traces d'huile ou de pneus sur cet ouvrage ». La dernière pièce est constituée des factures du garage ayant effectué les réparations sur son véhicule<sup>259</sup>.

La justice administrative a jugé que les pièces produites n'étaient pas de nature à démontrer l'existence d'un choc ou d'un accident causé au véhicule par le ralentisseur. De fait, l'existence d'un lien de causalité direct entre le ralentisseur et les préjudices subis par l'automobiliste n'est donc pas démontré.

En partant de cet exemple tiré de la jurisprudence, il est possible d'affirmer qu'il est assez compliqué pour un justiciable de démontrer l'existence d'un lien de causalité direct entre des dommages causés à un véhicule et un ralentisseur, car, à part dans le cas où le moment du choc aurait été filmé (par une caméra de surveillance par exemple), il paraît difficile d'apporter des pièces d'une autre nature que celles précédemment citées. Ces pièces n'ont pourtant pas convaincu le juge administratif.

**145. Nouveauté admise par le juge administratif** – Très récemment, le juge administratif a toutefois admis une nouvelle façon pour le justiciable de démontrer le lien de causalité direct entre des dommages subis et un ralentisseur implanté sur la chaussée<sup>260</sup>.

En l'espèce, une conductrice de deux-roues motorisé a subi une chute au moment de son passage sur un coussin berlinois. Pour retenir l'existence d'un lien de causalité direct entre le dommage subi et l'infrastructure (au demeurant illicite), la cour administrative d'appel de Nantes s'est fondée le compte-rendu d'intervention des pompiers, arrivés aussitôt après l'accident, bien que n'ayant pas été les témoins directs de celui-ci, mais aussi sur le fait que le gestionnaire de la voirie sur lequel était implanté le ralentisseur ait décidé de procéder au retrait de ces équipements dès le lendemain du jour de l'accident. Le témoignage d'un riverain résidant à 500 m du lieu de l'accident attestant du mauvais état du revêtement des coussins berlinois et d'un manque de stabilisation a également été pris en compte<sup>261</sup>.

Il est donc désormais admis qu'il soit possible de démontrer le lien de causalité direct entre des dommages subis et un ralentisseur par la voie de témoins n'ayant pas

---

<sup>259</sup> Les deux factures produites par le garage datent de seulement deux jours après la date invoquée par l'automobiliste où le choc aurait eu lieu.

<sup>260</sup> Au sein de l'arrêt CAA Nantes, 13 janv. 2023, *Consorts D c/ Rennes Métropole et a.*, req. n° 22NT03053

<sup>261</sup> Pour plus de précisions sur les circonstances exactes de cet accident, v. GAULMIN P., « Accident de cyclomoteur causé par un coussin berlinois: responsabilité de l'administration », note sous CAA Nantes, 13 janv. 2023, *Consorts D c/ Rennes Métropole et a.*, req. n° 22NT03053, *Site officiel de M<sup>e</sup> Patrick GAULMIN*, 29 mars 2023.

directement assisté à la scène mais ayant développé une certaine « expertise », soit par leurs connaissances des accidents (en l'espèce, les pompiers) soit par leurs connaissances des lieux où s'est produit l'accident (en l'espèce, le riverain).

**146. Absence de jurisprudence clairement établie** – Les deux arrêts étudiés dans cette subdivision ont seulement un mois et demi d'écart. Pourtant, dans le premier, un témoignage d'une personne ayant assisté directement à la scène n'a pas été de nature à démontrer le lien de causalité entre l'accident et l'infrastructure<sup>262</sup>, alors que dans le second des témoignages « indirects » ont joué ce rôle. Il faut donc noter que la jurisprudence n'est pas encore clairement établie quant à la façon de démontrer ce lien. Cette hétérogénéité des preuves admises pourrait à l'avenir jouer dans le sens du gestionnaire de voirie, mais également dans le sens du justiciable.

#### **B : Un intérêt à agir difficile à démontrer**

**147. Principe de l'intérêt à agir** – Lorsqu'un requérant souhaite qu'un ouvrage public soit déplacé ou démoli car il allègue qu'il est irrégulièrement implanté et que de ce fait il subit un dommage, qu'il s'est vu refuser de manière expresse ou tacite cette demande par l'administration en charge dudit ouvrage, alors il appartient au juge administratif de déterminer si les intérêts du requérant sont lésés de façon suffisamment grave et certaine pour demander la destruction ou le déplacement de cet ouvrage public. Autrement dit, le juge administratif doit déterminer si le requérant joui d'un intérêt à agir suffisant pour formuler cette demande.

**148. Un intérêt à agir déterminé au cas par cas** – Concernant les requérants demandant à ce qu'un ralentisseur illicite soit mis aux normes ou démoli, il n'existe pas encore de théorème général pour déterminer quels sont les critères exacts pour justifier d'un intérêt à agir. Le juge va donc devoir examiner chaque cas pour vérifier si le requérant est en droit de formuler cette demande.

**149. Exemples jurisprudentiels** – La justice administrative s'est souvent montrée assez exigeante s'agissant des critères devant être remplis pour justifier d'un intérêt à agir.

---

<sup>262</sup> Même s'il est vrai que ce témoignage a été recueilli dans des circonstances particulières.

Par exemple, le fait d'habiter à 17 km de la commune où est situé le ralentisseur litigieux, et de se rendre régulièrement dans celle-ci pour effectuer des achats en étant obligé d'emprunter la voie sur laquelle se situe ledit ralentisseur, n'est pas constitutif d'un intérêt à agir suffisant pour le requérant. Ce dernier n'est donc « [...] pas recevable à demander au tribunal d'enjoindre à la commune de procéder à la suppression de ce ralentisseur, ni de mettre cet ouvrage en conformité avec la réglementation applicable. »<sup>263</sup>.

La cour administrative d'appel de Paris a dû juger un cas où un utilisateur quotidien des voies de circulation sur lesquelles sont implantés des ralentisseurs, du fait que ces voies sont situées à proximité de son domicile ainsi que de son lieu de travail, demandait la suppression desdits ralentisseurs. De manière encore plus intransigeante, la juridiction du second degré a estimé que ces faits « [...] ne sont pas de nature à établir que les intérêts du requérant seraient lésés de façon suffisamment grave et certaine pour lui donner intérêt à demander la suppression des ralentisseurs en litige. »<sup>264</sup>.

En revanche, le fait d'habiter entre deux ralentisseurs litigieux et d'être un utilisateur régulier de la portion de voie qui les supporte constituent des motifs suffisants pour pouvoir demander la suppression des infrastructures mises en cause<sup>265</sup>.

**150. Des critères trop contraignants** – Grâce aux exemples qui viennent d'être étudiés, il est possible de démontrer que la justice administrative a adopté une position assez autoritaire concernant les arguments devant être avancés par un requérant pour prouver qu'il a intérêt à agir pour demander la suppression ou la mise aux normes d'un ralentisseur qu'il estime illicite. En effet, si les juridictions du second degré considèrent qu'être un utilisateur quotidien d'une voirie où sont disposés des ralentisseurs (car celle-ci constitue une portion du trajet domicile-travail) n'est pas suffisant pour prouver un intérêt à agir, mais qu'il faut aller jusqu'à habiter à proximité immédiate de ces dispositifs pour cela, alors il va devenir assez compliqué pour les administrés de faire valoir leurs droits quand ils estiment que ces infrastructures sont illicites<sup>266</sup>.

---

<sup>263</sup> CAA Marseille, 22 nov. 2022, *M. C c/ C<sup>ne</sup> de Lorgues*, req. n° 20MA04522, considérant 8

<sup>264</sup> CAA Paris, 28 juin 2022, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Favières-en-Brie*, req. n° 21PA06478, considérant 4

<sup>265</sup> CAA Lyon, 3 oct. 2013, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Veyras*, req. n° 13LY01173, considérant 3

<sup>266</sup> En considérant 47 semaines travaillées par an, à raison de 5 jours par semaine en passant deux fois par jour sur les ralentisseurs litigieux (aller-retour au travail), cela donne un total de 470 passages sur lesdits ralentisseurs chaque année. Dès lors que la justice administrative estime que ce nombre de passages n'est pas suffisant pour justifier d'un intérêt à agir, il devient nécessaire qu'elle détermine des critères précis qui s'appliquent à tous pour pouvoir démontrer à partir de combien de passages chacun a intérêt à agir dans ce type de situation.

Ces critères extrêmement restrictifs imposés par les juridictions peuvent tendre à corroborer l'idée que la justice administrative adopte un comportement protecteur envers les collectivités territoriales s'agissant des ralentisseurs illicites.

**151. Conclusion du Chapitre 2<sup>nd</sup>** – À travers les multiples jurisprudences citées au sein du présent chapitre, il a été possible de constater que certaines décisions adoptées par les juges administratifs au cours des dernières années sont vivement contestables. En effet, ces dernières souffrent soit d'un manque de rigueur évident (notamment en ne prenant pas en réellement compte des principes géométriques irréfragables) soit d'une tendance à vouloir protéger les collectivités territoriales quand celles-ci pourraient être inquiétées du fait des infrastructures routières dont elles sont gestionnaires<sup>267</sup>. À l'avenir, il conviendra donc pour les juges administratifs d'aborder ce type de contentieux avec tout le sérieux et la rigueur nécessaire que leurs fonctions exigent.

**152. Conclusion du Titre 1<sup>er</sup>** – Le présent titre aura servi à démontrer que la présence d'un grand nombre de ralentisseurs illicites sur les routes françaises n'est pas dû au hasard mais s'explique bel et bien. D'une part, car l'organisme public normalement chargé d'apporter son concours à la mise en place des infrastructures sur les voiries publiques a publié des documents qui contredisent le cadre réglementaire en vigueur pour l'implantation et la construction des ralentisseurs ; d'autre part, car les décisions de justice sur ce sujet sont critiquables sur plusieurs points, et peuvent donc amener les gestionnaires de voiries à penser qu'il n'est pas nécessaire de respecter la réglementation quand il s'agit des ralentisseurs. Toutefois, donner les causes de la présence de ralentisseurs illicites sur les routes françaises sans ensuite en étudier les conséquences n'aurait pas de réels intérêts. C'est pourquoi il convient désormais de s'atteler à cette tâche.

---

<sup>267</sup> Il faut cependant être formel sur un point : l'objectif de ce mémoire n'est absolument pas de nier l'impartialité de la justice administrative. Les affirmations visant à indiquer que les juges peuvent parfois adopter un comportement protecteur envers les collectivités territoriales doivent être entendues dans le sens où ces derniers préfèrent souvent privilégier la bonne utilisation des deniers publics au respect de la réglementation régissant les infrastructures routières. En effet, chaque destruction de ralentisseur coûte des milliers d'euros à la collectivité territoriale qui en a la charge. Les juges ont donc tendance à obliger ces collectivités à détruire seulement les ralentisseurs les plus « hors-normes », ainsi qu'à limiter les montants des indemnisations accordées aux victimes, en utilisant notamment les différents moyens cités dans cette Section 2<sup>nde</sup> (une exonération partielle de responsabilité desdites collectivités ainsi que des conditions difficiles à remplir pour les requérants qui souhaiteraient faire supprimer un ralentisseur). Toutefois, la meilleure façon pour les collectivités territoriales de ne pas dépenser de fonds publics en destruction de ralentisseurs illicites est encore de ne pas en construire.

**TITRE 2<sup>ND</sup> : LES RALENTISSEURS ILLICITES :  
CONSÉQUENCES**



**153. Intérêt du Titre 2<sup>nd</sup>** – Après avoir étudié les différentes causes qui poussent les gestionnaires de voiries à implanter des ralentisseurs illicites sur les chaussées des communes françaises, il convient de s'intéresser aux conséquences qu'ils provoquent. Cependant, certaines de ces conséquences ont déjà été évoquées de manière exhaustive au cours de la présente étude. C'est notamment le cas des conséquences directes sur la santé<sup>268</sup> ou des nuisances sonores générées, qui, au fil des chapitres, ont pu être détaillées avec précisions<sup>269</sup>. Ce titre ne reviendra donc pas sur celles-ci. En revanche, d'autres de ces conséquences n'ont été étudiées que de manière brève et succincte. Il faudra donc s'attarder sur ces dernières.

**154. Plan du Titre 2<sup>nd</sup>** – Les ralentisseurs illicites, dont les hauteurs et les longueurs sont souvent supérieures à ce que le cadre réglementaire prévoit, génèrent à cause de cela des atteintes environnementales qui peuvent s'avérer graves, surtout dans un contexte où le dérèglement climatique et la préservation de l'environnement sont au cœur de toutes les préoccupations (Chapitre 1<sup>er</sup>). De surcroît, le fait de procéder à l'implantation d'un ralentisseur ne respectant pas les normes prévues peut rendre pénalement responsables plusieurs personnes ayant joué différents rôles dans cette implantation. Il conviendra de détailler quelles sont ces personnes et quelles sanctions elles encourent (Chapitre 2<sup>nd</sup>).

---

<sup>268</sup> Par conséquences directes sur la santé, il faut entendre les conséquences que provoquent les ralentisseurs directement au moment de leurs franchissements. Par exemple, les douleurs au niveau du dos et des épaules. En effet, la pollution environnementale induite par les ralentisseurs illicites a elle aussi des conséquences indéniables sur la santé, mais elles sont indirectes (d'abord, il y a une pollution de l'air, et ensuite, cette pollution de l'air dégrade la santé des individus).

<sup>269</sup> v. notamment § 57 ; § 81 ; § 129 pour les conséquences directes sur la santé ; v. notamment § 44 ; § 55 ; § 75 ; § 81 pour les nuisances sonores générées



## **CHAPITRE 1<sup>ER</sup> : RALENTISSEURS ILLICITES ET CONSÉQUENCES ENVIRONNEMENTALES**

**155. Introduction du chapitre** – À l’heure actuelle, les enjeux liés au dérèglement climatique ainsi qu’à la préservation de l’environnement sont au centre de toutes les préoccupations. Les infrastructures entraînant des conséquences environnementales néfastes sont souvent pointées du doigt et un grand nombre d’organismes, de personnes ou de responsables politiques insistent sur le fait que tous les aspects de la société doivent aujourd’hui être conformes aux objectifs de préservation de la planète. Un des aspect assez méconnu des ralentisseurs de vitesse illicites est justement les conséquences dommageables qu’ils ont sur l’environnement. Il convient donc d’étudier lesdites conséquences.

**156. Plan du Chapitre 1<sup>er</sup>** – L’écoulement des eaux pluviales doit s’effectuer correctement, sous peine de porter des atteintes graves à l’environnement. Or, les ralentisseurs illicites peuvent parfois empêcher que cet écoulement se réalise de façon conforme à ce que prévoyaient les infrastructures qui avaient été mises en place dans ce but précis (Section 1<sup>ère</sup>). De surcroît, la présence de ralentisseurs illicites sur les routes françaises contribue à accroître la pollution atmosphérique (Section 2<sup>nde</sup>).

### **Section 1<sup>ère</sup> : Le mauvais écoulement des eaux pluviales**

**157. Plan de la Section 1<sup>ère</sup>** – Dans un premier temps, il conviendra d’étudier en quoi un mauvais écoulement des eaux pluviales peut entraîner des conséquences dommageables sur l’environnement (§ 1<sup>er</sup>). Dans un second temps, il faudra démontrer que les ralentisseurs illicites peuvent générer ce phénomène (§ 2<sup>nd</sup>).

#### **§ 1<sup>er</sup> : Les conséquences environnementales d’un mauvais écoulement des eaux**

**158. Acheminement classique des eaux pluviales** – Historiquement, les eaux de pluies étaient collectées dans les réseaux de tout-à-l’égout, même si ces dernières ne sont

pas considérées comme des eaux usées<sup>270</sup>. Cette méthode a par la suite pu poser quelques difficultés puisqu'en cas de fortes pluies, les stations de traitement des eaux usées ne pouvaient pas absorber toute cette quantité d'eau<sup>271</sup>. Elles étaient donc rejetées dans la nature sans avoir été traitées. Un double-réseau collectant séparément les eaux pluviales des eaux usées s'est donc progressivement développé, pour ne plus avoir à déverser d'eau non-traitée dans la nature<sup>272</sup>.

**159. Conséquences sur l'environnement** – Même si les eaux pluviales non-traitées sont moins nocives que les eaux usées, il n'en demeure pas moins qu'elles entraînent des conséquences néfastes sur l'environnement (notamment car elles se sont chargées en déchets et en polluants au cours de leur ruissellement)<sup>273</sup>. Elles peuvent provoquer la mortalité d'espèces animales et végétales et l'eutrophisation des milieux. Elles peuvent également avoir des effets toxiques ou encore engendrer des contaminations microbiologiques<sup>274</sup>. Il ne faut donc pas que ces eaux soient déversées dans la nature sans avoir été traitées, surtout quand celles-ci ont ruisselé sur des chaussées ou ont inondé des bâtiments, et ont donc eu l'occasion de se charger en polluants. Pour atteindre cet objectif, il faut donc éviter que les eaux qui ruissèlent sur les routes n'en sortent, notamment grâce aux avaloirs de trottoirs.

## § 2<sup>nd</sup> : Les ralentisseurs illicites générateurs du mauvais écoulement des eaux

**160. Cadre réglementaire** – Le cadre réglementaire prescrivant les règles à respecter en matière de ralentisseurs prévoit d'ailleurs que ceux-ci ne doivent « pas nuire à l'écoulement des eaux »<sup>275</sup>. Pourtant, en procédant à l'étude de la jurisprudence, il est possible de constater que plusieurs ralentisseurs ont provoqués des inondations des bâtiments avoisinant la chaussée lors de fortes pluies car il n'était pas conforme au cadre réglementaire en vigueur (la forme desdits ralentisseurs ou leurs positionnements ont créé

---

<sup>270</sup> Rédaction, « L'assainissement des eaux usées domestiques », *Eaufrance (site internet)*, « Les eaux usées désignent les eaux qui ont été souillées par l'usage qui en a été fait. Celles qui proviennent des habitations - les eaux usées domestiques - se composent des eaux vannes (issues des toilettes) et des eaux grises ou ménagères (qui proviennent des lavabos, douche, cuisine, lave-linge, etc.). [...] »

<sup>271</sup> *Ibid.*

<sup>272</sup> *Ibid.*

<sup>273</sup> *Ibid.*

<sup>274</sup> Rédaction, « Les impacts de la pollution de l'eau », *Eaufrance (site internet)*

<sup>275</sup> Décret n°94-447, annexe, art. 4

un obstacle sur la chaussée où ils étaient positionnés de telle sorte qu'ils nuisaient gravement à l'écoulement des eaux pluviales).

**161. Exemples jurisprudentiels** – Ainsi, il est par exemple possible de citer au moins trois décisions de justice où une entité publique a été condamnée du fait d'une inondation ou d'une fragilisation d'un bâtiment provoquée par un ralentisseur<sup>276</sup>. En sus de l'argent public dépensé pour indemniser les victimes de ces dommages, il faudra également ajouter la pollution environnementale que ces infrastructures ont générée, à cause du déversement dans la nature de ces eaux qui se seront chargées en polluants et en déchets au moment de se retirer des bâtiments inondés.

## Section 2<sup>nd</sup>e : La pollution atmosphérique

**162. Plan de la Section 2<sup>nd</sup>e** – Les ralentisseurs illicites peuvent être amenés à générer de la pollution atmosphérique de façon indirecte (ce sont les véhicules qui franchissent ledit ralentisseur qui génèrent cette pollution atmosphérique). Cette dernière se compose essentiellement des gaz d'échappement produits par les moteurs des véhicules (§ 1<sup>er</sup>) mais aussi des particules fines générées en grande partie par l'abrasion des freins ainsi que le contact entre les pneumatiques et la chaussée (§ 2<sup>nd</sup>).

### § 1<sup>er</sup> : La pollution due aux gaz d'échappement

**163. Principe de l'émission de gaz par les véhicules** – Pour fonctionner, les moteurs à combustion interne qui équipent les véhicules ont besoin de carburant, qui dans la grande majorité des cas est constitué d'essence ou de gazole. Lors de leur fonctionnement, ces moteurs émettent des gaz. Ces gaz sont appelés génériquement « gaz d'échappement ». Ils sont constitués de monoxyde de carbone, de dioxyde de carbone, d'oxygène, d'ammoniac, de cétones et d'hydrocarbures, entres autres. Une grande partie des gaz d'échappement est

---

<sup>276</sup> v. CAA Marseille, 9 mai 2022, *Mme H A d'Astros et a. c/ C<sup>ne</sup> d'Aix-en-Provence et a.*, req. n° 20MA02253 ; CAA Marseille, 21 nov. 2022, *M. B et a. c/ C<sup>ne</sup> de Laragne-Montéglin et a.*, req. n° 21MA00899 ; CAA Marseille, 7 juill. 2008, *Époux Vervadaine c/ C<sup>ne</sup> des Pennes-Mirabeau*, req. n° 06MA01756

donc nocif pour l'environnement et contribue au dérèglement climatique. Il convient de préciser que plus un véhicule consomme de carburant à un instant, plus l'émission de ces gaz sera grande à ce même instant. Les moments où les véhicules consomment le plus de carburants sont les phases d'accélération, c'est-à-dire les phases où un véhicule accroît sa vitesse. C'est donc également dans ces phases d'accélération que les véhicules émettent le plus de gaz d'échappement.

**164. Accroissement des émissions polluantes du fait des ralentisseurs** – À l'heure de la rédaction de ce mémoire, il n'existe qu'une seule étude ayant démontré que les ralentisseurs augmentent les émissions de gaz polluants au moment où les véhicules les franchissent et au moment où ils réaccélèrent après les avoir franchis<sup>277</sup>.

En effet, pour démontrer cela, les associations ayant réalisé cette étude ont effectué un parcours avec deux véhicules différents représentatifs du parc automobile français<sup>278</sup>. Ce parcours a été réalisé plusieurs fois, avec trois variantes différentes : sans aucun ralentisseur ; avec un ralentisseur trapézoïdal normé ; et enfin avec un ralentisseur trapézoïdal de 24 cm de haut. Sur le parcours avec le ralentisseur trapézoïdal respectant le cadre réglementaire, il est déjà possible de constater une surconsommation par rapport au même parcours sans aucun ralentisseur<sup>279</sup>. Sur le parcours avec un ralentisseur trapézoïdal trop haut, la consommation de carburant explose, avec 26% de surconsommation vis-à-vis de la situation initiale pour la Renault Clio et 28% pour la Peugeot 3008<sup>280</sup>.

Ce constat semble assez logique, puisque qu'un ralentisseur illicite dépassant la hauteur réglementaire ne peut pas être franchi à une vitesse de 30 km/h, il faut donc décélérer de manière à descendre en dessous de cette vitesse, et une fois l'obstacle franchi réaccélérer de manière plus franche pour retrouver sa vitesse d'origine. Or, comme expliqué auparavant, c'est pendant les phases d'accélération que le moteur émet le plus de gaz d'échappement. Une accélération plus franche et plus longue produira donc inévitablement plus de gaz polluants.

À titre d'exemple, la même étude indique que le véhicule de la marque Renault a émis 25,7% de dioxyde de carbone en plus sur le parcours comportant le ralentisseur illicite

---

<sup>277</sup> Ligue de défense des conducteurs, *Ralentisseurs illégaux*, juill. 2022, 32 p.

<sup>278</sup> En l'espèce, une Renault Clio 1.0 X-Tronic et une Peugeot 3008 1.2 PureTech EAT8.

<sup>279</sup> En l'espèce, une surconsommation de 10,5% pour la Renault Clio et de 13% pour la Peugeot 3008, Ligue de défense des conducteurs, *Ralentisseurs illégaux*, juill. 2022, p. 25.

<sup>280</sup> *Ibid.*

que sur celui où aucun ralentisseur n'était disposé. Pour le véhicule de la marque Peugeot, cet accroissement atteint 27,5%<sup>281</sup>.

À cause du comportement qu'ils obligent à faire adopter aux usagers de la route, à savoir freiner de manière à réduire sa vitesse en deçà des 30 km/h où il est normalement possible de franchir des ralentisseurs, et donc devoir réaccélérer après le franchissement du ralentisseur plus longtemps et plus durement, les ralentisseurs illicites sont à l'origine d'émission de gaz polluants néfastes pour l'environnement.

## § 2<sup>nd</sup> : La pollution dû aux particules fines

**165. Définition et enjeux** – Les particules fines sont les polluants physiques de l'air (à la différence des gaz). Leurs présences dans l'air constituent un risque pour l'environnement, mais également un risque pour la santé. En effet, l'OMS indique « Les matières particulaires sont un indicateur indirect courant de la pollution de l'air. Il existe des données probantes solides sur les effets négatifs sur la santé de l'exposition aux matières particulaires. »<sup>282</sup>. De surcroît, plusieurs études ont prouvé que les particules fines émises par l'abrasion des freins ainsi que par le contact entre les pneumatiques et la chaussée avaient un potentiel oxydant, c'est-à-dire une capacité à abîmer les cellules du corps humain, supérieure aux autres particules<sup>283</sup>. Cela est dû à leurs compositions particulièrement nocives (cuivre, manganèse, étain, antimoine, zinc...) <sup>284</sup>. Il convient donc de limiter au maximum les émissions desdites particules, notamment en ne contraignant pas les utilisateurs de véhicules terrestres à moteur à freiner de manière appuyée, ce qui a pour conséquence de dégager un nombre de particules fines extrêmement important. La force de friction entre les pneumatiques et la chaussée peut aussi se trouver accrue en cas de surélévation de cette dernière, à cause de la pression qui sera exercée sur les pneumatiques au franchissement de cette surélévation.

**166. Les ralentisseurs producteurs de particules fines** – Comme évoqué au cours du paragraphe précédent, les ralentisseurs illicites obligent la plupart du temps les

---

<sup>281</sup> *Ibid.*

<sup>282</sup> Rédaction, « Pollution de l'air ambiant (extérieur) », OMS (*site internet*), 19 déc. 2022

<sup>283</sup> MANDARD St., « La toxicité des particules fines varie selon leur source d'émission », *Le Monde*, 30 nov. 2020, n° 23605, p. 8.

<sup>284</sup> *Ibid.*

utilisateurs de la voirie routière à procéder à un freinage plus accentué, à cause de leur hauteur qui ne permettent pas aux véhicules de les franchir à la vitesse de 30 km/h comme le cadre réglementaire en vigueur le prévoit pourtant. En effectuant cette action, les conducteurs font donc émettre à leurs véhicules un nombre considérable de particules fines, qui aurait assurément été moins élevé si le ralentisseur avait respecté les normes en vigueur notamment concernant la hauteur puisque le freinage aurait pu être plus progressif et donc moins producteur de particules nocives pour l'environnement et pour la santé.

**167. Conclusion du Chapitre 1<sup>er</sup>** – À travers ce chapitre, un constat a pu être dressé : les ralentisseurs illicites sont un non-sens écologique. En plus des conséquences qu'ils provoquent sur les véhicules et sur la santé, ils occasionnent de graves dommages à l'environnement en contribuant à accroître la pollution atmosphérique et en favorisant le mauvais écoulement des eaux. À l'heure où le dérèglement climatique et la préservation de l'environnement sont des causes qui vont guider les actions des hommes pour les décennies à venir, ils constituent des anomalies qu'il conviendrait de faire disparaître<sup>285</sup>.

---

<sup>285</sup> L'étude Ligue de défense des conducteurs, *Ralentisseurs illégaux*, juill. 2022, p. 25 résume d'ailleurs parfaitement ce paradoxe « [...] À l'heure où l'on sanctionne tout véhicule s'il émet plus de 128 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre, tandis que les constructeurs réalisent des efforts considérables pour abaisser de quelques grammes les émissions de leurs modèles, la cohérence voudrait que les autorités et les municipalités prennent conscience de l'impact des ralentisseurs sur l'ensemble de ces émissions. À quoi bon imposer des Zones à faibles émissions (ZFE) dans les métropoles et attribuer des vignettes Crit'Air si, par ailleurs, les efforts des uns et des autres sont réduits à néant par les infrastructures ? [...] »

## CHAPITRE 2<sup>ND</sup> : RALENTISSEURS ILLICITES ET RESPONSABILITÉ PÉNALE

**168. Introduction du chapitre** – Après avoir étudié les conséquences environnementales induites par les ralentisseurs illicites, il convient de s’interroger sur un thème rarement abordé par les articles de presse et les différents rapports sur des ralentisseurs. Il s’agit du l’hypothétique engagement de la responsabilité pénale des différentes parties prenantes à l’implantation d’un ralentisseur. En effet, si la présente étude a pu consacrer le fait que la responsabilité administrative des maîtres d’ouvrages pouvait être engagée en cas de ralentisseurs illicites (et même de ralentisseurs licites, dans les cas où la responsabilité sans fautes est engagée), la responsabilité pénale des différents acteurs dans la mise en place des ralentisseurs n’a pas encore été étudiée.

**169. Plan du Chapitre 2<sup>nd</sup>** – Il conviendra de s’interroger sur l’hypothétique engagement de la responsabilité pénale des maîtres d’ouvrages lors de l’installation de ralentisseurs construits en dehors du cadre réglementaire en vigueur (Section 1<sup>ère</sup>), mais également sur celui des maîtres d’œuvres de ces dispositifs (Section 2<sup>nde</sup>).

**170. Définitions** – Afin de clarifier la lecture du présent chapitre, il convient de définir certains termes.

La responsabilité pénale se définit comme « l’obligation de répondre de ses actes délictueux en subissant une sanction pénale dans les conditions et selon les formes prescrites par la loi »<sup>286</sup>.

Le maître d’ouvrage, également appelé maître de l’ouvrage, est défini comme la « personne publique ou privée pour le compte de laquelle des travaux ou un ouvrage immobilier sont réalisés »<sup>287</sup>. En l’espèce, l’ouvrage immobilier est un ralentisseur routier.

Le maître d’œuvre est défini comme la « personne, entreprise qui est chargée de réaliser un ouvrage ou des travaux immobiliers pour le compte du maître de l’ouvrage, ou

---

<sup>286</sup> GUINCHARD S. et DEBARD Th., *Lexique des termes juridiques 2022-2023*, 30<sup>ème</sup> éd., 2022, Dalloz, coll. Lexiques, p. 950.

<sup>287</sup> *Ibid.*, p. 667.

d'en diriger la réalisation. Dans le cas d'un travail en régie, maître d'œuvre et maître de l'ouvrage sont confondus »<sup>288</sup>.

### **Section 1<sup>ère</sup> : La responsabilité pénale des maîtres d'ouvrages**

**171. Plan de la Section 1<sup>ère</sup>** – Par principe, les personnes morales de droit public sont responsables pénalement de leurs actes, à l'exception de l'État<sup>289</sup>. Toutefois, la responsabilité pénale des collectivités territoriales est fortement limitée. En effet, elles ne sont pénalement responsables que de certains de leurs actes (§ 1<sup>er</sup>). Toutefois, en s'appuyant sur la distinction entre faute de service et faute personnelle, cette responsabilité peut être recherchée chez leurs agents (§ 2<sup>nd</sup>).

#### **§ 1<sup>er</sup> : La responsabilité pénale des collectivités territoriales fortement limitée**

**172. Choix des collectivités territoriales** – Il est vrai que la présente section porte sur le possible engagement de la responsabilité pénale des maîtres d'ouvrages lors de l'implantation de ralentisseurs illicites. Toutefois, la présente étude a pu prouver que dans l'immense majorité des cas, les maîtres d'ouvrages lors de ces cas d'espèces étaient les collectivités territoriales (ou leurs démembrements<sup>290</sup>). Il convient donc de s'interroger sur l'engagement de la responsabilité pénale de ces entités.

**173. Limitation de la responsabilité pénale** – Le code pénal dispose que les personnes morales de droit public sont, à l'exception de l'État, responsables pénalement « des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants. »<sup>291</sup>. Cependant, il vient apporter une précision concernant les collectivités territoriales et leurs groupements. Ces dernières sont en effet responsables pénalement seulement des « infractions commises dans l'exercice d'activités susceptibles de faire l'objet de

---

<sup>288</sup> *Ibid.*

<sup>289</sup> C. pén., art. 121-2

<sup>290</sup> Par démembrement des collectivités territoriales, il faut entendre essentiellement les EPCI à fiscalité propre et sans fiscalité propre. Il est également possible d'utiliser le terme de « groupements ».

<sup>291</sup> C. pén., art. 121-2

conventions de délégation de service public. »<sup>292</sup>. Pour savoir si une collectivité territoriale agissant en tant que maître d'ouvrage d'un ralentisseur peut voir sa responsabilité pénale engagée dans le cas où celui-ci ne respecterait pas le cadre réglementaire en vigueur, il faut donc se demander si les activités qu'elle a exercées de façon à mettre en place ce dispositif peuvent faire l'objet d'une délégation de service public.

**174. Activités non-susceptible de délégation** – Afin de mettre en œuvre son pouvoir de maître d'ouvrage de ralentisseurs de vitesse sur la voirie routière, une collectivité territoriale a deux possibilités. La première est de conclure la passation d'un marché public avec une autre personne morale (qui est souvent une société privée, mais pas obligatoirement) afin que celle-ci réalise le ralentisseur dans les conditions qui ont été fixées dans ledit marché public. La seconde est de procéder à la construction dudit ralentisseur en faisant appel à ses propres services. Il convient donc d'étudier si ces deux options peuvent être déléguées.

S'agissant de l'attribution d'un marché public, cette activité ne peut pas faire l'objet d'une convention de délégation de service public<sup>293</sup>. Autrement dit, les collectivités territoriales ne peuvent pas déléguer leurs pouvoirs en matière de passation des marchés publics<sup>294</sup>.

S'agissant de la construction des ralentisseurs en régie, une collectivité territoriale détient ces pouvoirs du fait de sa qualité de gestionnaire de la voirie sur laquelle sont construits lesdits ralentisseurs. Or, en France, seules les autoroutes peuvent faire l'objet d'une délégation de service public concernant leur gestion<sup>295</sup>. Les routes sur lesquelles les collectivités territoriales ont le droit de construire des ralentisseurs ne peuvent donc pas faire l'objet d'une convention de délégation de service public.

---

<sup>292</sup> *Ibid.* ; À titre informatif, une délégation de service public peut se définir comme un « *procédé de gestion des services publics consistant pour la personne publique (généralement une collectivité territoriale) qui en a légalement la charge à externaliser une activité en en confiant le fonctionnement à une autre personne juridique (généralement une société privée), au moyen d'un contrat à durée limitée conclu avec celle-ci. Pour qu'il y ait délégation de service public, le contrat doit stipuler une rémunération substantielle liée aux résultats de l'exploitation du service. [...]* » GUINCHARD S. et DEBARD Th., *Lexique des termes juridiques 2022-2023*, 30<sup>ème</sup> éd., 2022, Dalloz, coll. Lexiques, p. 356.

<sup>293</sup> Crim., 19 déc. 2018, *SIVOM de Vico-Coggia & Sté Compagnie des Eaux et de l'Ozone*, pourvoi n° 18-81.328

<sup>294</sup> Ainsi, un marché public qui aurait pour objet la passation de marchés publics est interdit.

<sup>295</sup> À ce sujet, v. notamment CALMETTE J.-Fr., *Les autoroutes, une affaire d'État*, 2021, LGDJ, coll. Systèmes, 192 p.

En l'état actuel du droit positif, il est donc possible d'affirmer qu'une collectivité territoriale ne peut pas voir sa responsabilité pénale engagée en cas de construction d'un ralentisseur illicite sur une portion de voirie dont elle a la gestion. Cependant, si ladite collectivité ne peut voir cette responsabilité engagée, il convient d'étudier si celle-ci peut être engagée pour leurs agents ayant contribué à la mise en place d'une infrastructure illicite.

## § 2<sup>nd</sup> : Un possible engagement de la responsabilité pénale de l'agent public ?

**175. Distinction entre faute personnelle et faute de service** – Pour comprendre la manière dont pourrait éventuellement être engagée la responsabilité pénale d'un agent d'une collectivité territoriale ayant contribué personnellement à mettre en place un ralentisseur illicite, il convient d'abord de rappeler la distinction entre une faute personnelle et une faute de service. Cette distinction a vu le jour au sein de l'arrêt *Pelletier*<sup>296</sup>. La faute de service est une faute commise par un agent public dans l'exercice de ses fonctions. Sa responsabilité pénale ne peut pas être engagée dans le cadre de celle-ci. La faute personnelle, quant-à-elle, est la faute commise par un agent public mais détachable du service public, « soit parce qu'elle a été commise en dehors de l'exercice des fonctions, soit parce qu'alors même que l'agent est en fonctions, elle révèle un comportement incompatible avec leur exercice. »<sup>297</sup>. C'est par exemple le cas d'une infraction pénale qui aurait été commise pendant le service de l'agent public, et qui constituerait alors une faute personnelle. Dans ce cas-là, la responsabilité pénale de l'agent peut être engagée.

**176. Qualification juridique** – Pour qu'un justiciable puisse engager la responsabilité pénale d'un agent public ayant contribué personnellement à mettre en place un ralentisseur illicite, il faudrait d'abord qualifier juridiquement les faits qui lui sont reprochés. Cet agent public pourrait par exemple être celui ayant rédigé le marché public visant à installer un ralentisseur ne respectant pas le cadre réglementaire ou celui ayant lui-même construit le ralentisseur dans le cadre d'une construction en régie. Si un accident

---

<sup>296</sup> LONG M. et a., « Responsabilité – Faute personnelle et faute de service – Distinction », note sous T. confl., 30 juill. 1873, *Pelletier*, req. n° 00035, *Les grands arrêts de la jurisprudence administrative*, 23<sup>ème</sup> éd., 2021, Dalloz, coll. Grands arrêts, pp. 8-16.

<sup>297</sup> DUBOIS J.-P., « Faute des agents et responsabilité administrative », *Répertoire de la responsabilité de la puissance publique* Dalloz, août 2018, § 37.

venait à avoir lieu sur ce ralentisseur illicite, alors plusieurs infractions pourraient leur être reprochées. Par exemple, la dégradation ou détérioration d'un bien appartenant à autrui<sup>298</sup> (en considérant la dégradation du véhicule terrestre à moteur) ou bien la mise en danger d'autrui (risque immédiat de mort ou d'infirmité) pour violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence<sup>299</sup> (en considérant les dommages corporels causés par l'accident). Quoiqu'il en soit, cette responsabilité pénale des agents publics reste pour l'instant purement hypothétique. En effet, aucune procédure pénale concernant les agents publics n'a jamais été engagée s'agissant des ralentisseurs illicites.

**177. Responsabilité pénale de l'organe exécutif** – Le même raisonnement pourrait être appliqué concernant l'organe exécutif du gestionnaire de la voirie sur laquelle est installée le ralentisseur illicite (cet organe exécutif sera donc dans ce cas-là souvent le maire ou le président de l'EPCI). Si cet organe exécutif avait connaissance de l'installation d'un ralentisseur illicite, ce qui est normalement le cas, alors sa responsabilité pénale pourrait être engagée sur les mêmes fondements que les agents publics. Là encore, aucune procédure pénale à l'encontre de maire ou de président d'EPCI n'est connue. Cette affirmation reste donc une hypothèse qui pourra être approuvée ou improuvée par la justice pénale française.

## Section 2<sup>nd</sup>e : La responsabilité pénale des maîtres d'œuvres

**178. Plan de la Section 2<sup>nd</sup>e** – Il convient désormais d'étudier dans quelle mesure la responsabilité pénale d'un maître d'œuvre (généralement une entreprise privée ayant été retenue dans le cadre d'un marché public) pourrait être engagée en cas de construction d'un ralentisseur ne respectant pas le cadre normatif en vigueur. Deux situations seront étudiées. Tout d'abord, celle où le maître d'œuvre retenu avait alerté le maître d'ouvrage sur la non-conformité du ralentisseur prévu par le marché public (§ 1<sup>er</sup>). Ensuite, celle où le maître d'œuvre retenu n'avait pas alerté le maître d'ouvrage de cette non-conformité (§ 2<sup>nd</sup>)<sup>300</sup>.

---

<sup>298</sup> C. pén., art. 322-1 al. 1

<sup>299</sup> C. pén., art. 223-1

<sup>300</sup> Plusieurs autres situations pourraient être évoquées, par exemple celle où un maître d'œuvre n'a pas été retenu attributaire du marché public visant à construire ledit ralentisseur ou encore celle où la non-conformité de l'ouvrage se révèle en cours d'exécution du marché. Toutefois, les deux situations qui constitueront les deux § de la présente section ont paru plus représentatifs du cas d'espèce sur les ralentisseurs. Pour autant,

**179. Obligation de conseil et obligation de résultat** – En préambule des § qui vont suivre, il convient d’apporter quelques précisions sur le rôle des maîtres d’œuvres dans le cadre des marchés de travaux publics.

Les entreprises endossant le rôle de maître d’œuvre lors de marchés de travaux publics ont une obligation de conseil vis-à-vis du maître d’ouvrage<sup>301</sup>. En effet, la justice considère que l’entreprise qui répond à des marchés publics dispose d’une compétence technique qu’elle doit obligatoirement mettre au service de son client<sup>302</sup>.

Cette même entreprise dispose également d’une obligation de résultat. Autrement dit, elle s’engage à accomplir le marché en atteignant un résultat précis et vérifiable. Si tel n’est pas le cas, sa responsabilité peut être engagée<sup>303</sup>.

### **§ 1<sup>er</sup> : Hypothèse où le maître d’œuvre avait averti de l’illicéité du ralentisseur**

**180. Respect de son obligation de conseil** – Cette hypothèse correspond en réalité à celle où l’entreprise maître d’œuvre aurait respecté son obligation de conseil en avertissant, par exemple, au moment de déposer son dossier pour candidater au marché public ou une fois la notification du candidat retenu reçue, qu’il faudrait modifier certains points sur le ralentisseur par rapport à ce que le marché prévoyait de façon à rendre celui-ci conforme au cadre règlementaire en vigueur (par exemple, déplacer le ralentisseur de quelques mètres où modifier certaines de ses caractéristiques géométriques).

**181. Jurisprudences applicables** – Dans cette hypothèse-là, si le maître d’ouvrage choisi de prendre en considération les conseils de l’entreprise et de mettre aux normes son ralentisseur, alors il y a peu de chances que la responsabilité de l’entreprise soit par la suite mise en cause. Toutefois, si même en ayant été informé par l’entreprise de la potentielle illicéité du ralentisseur en construction, le maître d’ouvrage choisi de ne pas modifier le

---

les situations non-étudiées dans la présente étude peuvent l’être au sein de Syndicat des équipements de la route, *Responsabilité de l’entreprise en cas d’installation de produits non-conformes*, mai 2021, 26 p.

<sup>301</sup> Cette obligation de conseil peut être définie comme « [...] un devoir de renseignement et de vigilance imposé aux professionnels envers leurs clients, dont l’intensité varie selon différents facteurs tels que la nature et la complexité des prestations effectuées ou encore l’expertise du client dans la matière concernée. » Syndicat des équipements de la route, *Responsabilité de l’entreprise en cas d’installation de produits non-conformes*, mai 2021, p. 8.

<sup>302</sup> Syndicat des équipements de la route, *Responsabilité de l’entreprise en cas d’installation de produits non-conformes*, mai 2021, p. 8.

<sup>303</sup> *Ibid.* p. 7.

cahier des charges de celui-ci. Que, par suite, l'entreprise construit donc l'infrastructure conformément au cahier des charges initial, alors la jurisprudence demeure assez sévère puisque la responsabilité de l'entreprise pourra quand même être engagée. En effet, le juge judiciaire considère que dans une telle hypothèse, l'entreprise maître d'œuvre en « [...] sa qualité de professionnelle, elle était tenue de faire des travaux conformes aux règles de l'art [...] et de refuser d'exécuter les travaux qu'il savait inefficaces [...] »<sup>304</sup>.

Dans cette hypothèse, le maître d'œuvre n'est donc pas dégagé de sa responsabilité même s'il avait averti le maître d'ouvrage de l'illicéité potentielle de son ouvrage, car il a par la suite accepté d'effectuer des prestations qu'il savait inappropriées. Si la jurisprudence d'espèce concerne la responsabilité civile de l'entreprise, selon cette logique, rien n'indique que sa responsabilité pénale ne pourrait pas être engagée en cas d'accident corporel ou matériel impliquant ledit ralentisseur<sup>305</sup>.

## § 2<sup>nd</sup> : Hypothèse où le maître d'œuvre n'avait pas averti de l'illicéité du ralentisseur

**182. Non-respect de son obligation de conseil** – Cette hypothèse correspond en réalité à celle où l'entreprise maître d'œuvre n'aurait pas respecté son obligation de conseil en construisant par exemple un ralentisseur illicite mais conforme au cahier des charges du marché public tout en sachant que ce dernier ne pouvait pas être licitement implanté sur une route ouverte à la circulation publique.

Dans ce cas-là, le maître d'œuvre pourra voir sa responsabilité engagée pour manquement à son obligation de conseil<sup>306</sup>. De la même manière que pour la première hypothèse, cette responsabilité peut être, suivant les cas, civile et/ou pénale.

**183. Limite au principe** – Le juge administratif va toutefois venir limiter la responsabilité de l'entreprise qui aurait construit un ralentisseur ne respectant pas le cadre réglementaire. Ainsi, dans un cas d'espèce où un ralentisseur signalé de façon non-conforme à la réglementation a provoqué un accident de motocyclette, où la commune se voit condamner à indemniser la victime et, à ce titre, appelle en garantie la société ayant

---

<sup>304</sup> Civ. 3<sup>ème</sup>, 21 mai 2014, S<sup>te</sup> Suzanne, S<sup>te</sup> RDRE, S<sup>te</sup> SEP, pourvoi n° 13-16.855

<sup>305</sup> Pour approfondir cette hypothèse, v. Syndicat des équipements de la route, *Responsabilité de l'entreprise en cas d'installation de produits non-conformes*, mai 2021, pp. 15-16.

<sup>306</sup> Syndicat des équipements de la route, *Responsabilité de l'entreprise en cas d'installation de produits non-conformes*, mai 2021, p. 13.

construit ledit ralentisseur. Le juge administratif a arrêté que « la fin des rapports contractuels entre le maître d'ouvrage et l'entrepreneur, consécutive à la réception sans réserve d'un marché de travaux publics, fait obstacle à ce que, sauf clause contractuelle contraire, l'entrepreneur soit ultérieurement appelé en garantie par le maître d'ouvrage pour des dommages dont un tiers demande réparation sauf lorsque la réception a été obtenue par des manoeuvres dolosives ou lorsque le dommage trouve son origine dans des désordres affectant l'ouvrage de nature décennale. »<sup>307</sup>. Ainsi, l'appel en garantie de la commune est rejeté car cette dernière avait réceptionné sans réserve le marché de travaux publics, alors même que les panneaux implantés n'étaient pas conformes à la réglementation.

Dans ce cas limitativement énuméré par le juge, le maître d'œuvre ne pourra donc pas voir ses différentes responsabilités (civile et pénale) engagées.

**184. Conclusion du Chapitre 2<sup>nd</sup>** – Le présent chapitre sur les rapports entre ralentisseurs et responsabilité pénale des parties prenantes a donc permis d'établir un constat. Même si, à l'heure actuelle, il n'existe pas de jurisprudences sur la responsabilité pénale des maîtres d'ouvrages et des maîtres d'œuvres dans le cadre de la mise en place de ralentisseurs, cela ne veut pas dire que cette responsabilité pénale ne peut pas être engagée. En effet, hypothétiquement, cette dernière pourrait l'être surtout en cas d'accident sur un ralentisseur qui ne respecterait pas le cadre réglementaire en vigueur. La meilleure manière de se protéger de cela pour les maîtres d'ouvrages (et surtout pour leurs agents publics) est de ne pas construire ou faire construire des ralentisseurs illicites. Pour les maîtres d'œuvres, en plus de ne pas construire ce type de ralentisseurs, il faut s'abstenir de candidater à tout marché portant sur une infrastructure manifestement illicite, sous peine de devoir quand même construire celle-ci si le maître d'ouvrage ne souhaite pas la modifier, et de voir à ce titre sa responsabilité pénale engagée.

**185. Conclusion du Titre 2<sup>nd</sup>** – Le présent titre avait pour objet de détailler les conséquences induites par les ralentisseurs illicites implantés sur les routes françaises. À travers celui-ci, les conséquences environnementales, c'est-à-dire les dégâts causés à l'environnement mais aussi la contribution au dérèglement climatique, ont pu être énumérés. La mise en jeu de la responsabilité des différentes parties impliquées dans la mise en place des ralentisseurs a aussi pu être étudiée. Grâce à cela, il est donc possible

---

<sup>307</sup> CAA Lyon, 7 janv. 2021, *Mme B c/ C<sup>ne</sup> de Viviers*, req. n° 19LY04118, considérant 9

d'affirmer que le cadre réglementaire régissant les ralentisseurs routiers en France doit absolument être respecté, car, en cas d'irrespect, en plus d'avoir un coût financier important (en raison notamment de l'indemnisation des victimes et de la remise aux normes), ces infrastructures créent des dommages qui sont très difficilement réparables. Les normes prescrivant les dimensions et les emplacements des ralentisseurs ont donc toutes leurs places dans l'ensemble normatif français.

**186. Conclusion de la Seconde partie** – Cette Seconde partie a permis de constater que la majorité des ralentisseurs français ne respectent pas les règles qu'ils devraient respecter. Ce constat peut s'expliquer par le fait que les gestionnaires de voiries suivent les indications présentes dans les guides du CEREMA plutôt que les textes à valeur réglementaire, qui sont plus restrictifs dans la mise en place des infrastructures mais demeurent parfaitement justifiés. De ce fait, ils érigent des ralentisseurs illicites sur des voies ouvertes à la circulation publique, de manière consciente ou non. À cela, il faut ajouter des jurisprudences particulièrement critiquables qui sanctionnent encore trop peu ces gestionnaires de voiries. Le résultat obtenu est donc des ralentisseurs illicites qui deviennent la règle, et des ralentisseurs licites l'exception. Pourtant, le présent mémoire a donné l'occasion d'étudier l'ensemble des conséquences que pouvaient engendrer des infrastructures non-conformes. Elles influent ainsi sur la santé des personnes, sur l'environnement, sur la dégradation des véhicules terrestres à moteur. Elles amplifient le bruit généré à chaque passage de véhicules, elles gaspillent de l'argent public et mobilisent inutilement des personnes à tous les niveaux et dans tous les domaines. Elles peuvent même causer des accidents matériels mais également corporels, surtout aux personnes les plus vulnérables, c'est-à-dire les deux-roues (motorisé ou non). À l'avenir, il faudra donc réellement que les ralentisseurs respectant le cadre normatif deviennent la règle sur le territoire français, de manière à ce qu'ils contribuent à accroître la sécurité routière, comme cela est normalement leur objectif, et qu'ils ne produisent plus l'effet inverse.



## CONCLUSION GÉNÉRALE

**187. Objectif de la conclusion générale** – Une conclusion générale qui ne servirait qu'à résumer la présente étude n'aurait guère intérêt. C'est pourquoi celle-ci prendra la forme de plusieurs propositions ayant pour objectif, d'une part, de mieux faire connaître la réglementation française sur les ralentisseurs, et d'autre part, de simplifier la compréhension de celle-ci (sans pour autant en changer la nature). Quoiqu'il en soit, ces deux objectifs ont en réalité un seul but commun : faire disparaître les ralentisseurs illicites des routes françaises afin de contribuer à l'accroissement de la sécurité routière.

Ces propositions vont donc être adressées à plusieurs catégories de personnes différentes. Certaines d'entre-elles viseront les universitaires ainsi que les éditeurs de codes juridiques. D'autres concerneront plutôt le législateur ainsi que les titulaires du pouvoir réglementaire. Enfin, la dernière concernera les juridictions de l'ordre administratif.

### *Nécessité de clarifier le cadre réglementaire des ralentisseurs*

**188. Une codification souhaitée** – La présente étude a prouvé que le cadre réglementaire régissant les ralentisseurs était parfaitement justifié. Toutefois, la multiplicité de textes qui le compose peut le rendre difficile à appréhender pour quelqu'un qui n'aurait que peu de temps à lui consacrer. Une des options qui pourrait être envisagée pour corriger cela serait de codifier 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 ainsi que la norme de construction AFNOR NF P 98-300 du 16 juin 1994. Cette codification pourrait prendre place dans le code de la voirie routière déjà existant. De cette manière, les règles à respecter lors de l'implantation d'un ralentisseur serait plus facilement repérables pour le « grand public », mais également pour les gestionnaires de voiries ainsi que pour les professionnels du droit (avocats, magistrats...).

**189. Un code de la voirie routière édité** – Toutefois, pour que cette codification soit réellement efficace, elle devrait obligatoirement s'accompagner de l'édition du code de la voirie routière. En effet, à ce jour, aucun des éditeurs juridiques (Dalloz, LexisNexis, etc...) n'édite le code de la voirie routière. Si ce code était édité, et intégrait donc des articles

régissant les ralentisseurs de vitesse, alors les universitaires pourrait annoter et commenter chaque article, y adjoindre les jurisprudences les concernant, comme c'est le cas pour l'ensemble des codes édités existants. De cette manière, la compréhension et la mise en œuvre du cadre réglementaire régissant les ralentisseurs n'en serait que meilleure.

### ***Nécessité de sécuriser juridiquement le cadre réglementaire des ralentisseurs***

**190. Des renvois de textes modifiés** – Concernant le décret n° 94-447 du 27 mai 1994, plusieurs modifications doivent être effectuées, qui ne changent en rien les règles prescrites par ce décret mais qui le sécurise juridiquement. Par exemple, l'article 2 de l'annexe du décret précité prévoit que les ralentisseurs peuvent être implantés « dans une zone 30 telle que définie à l'article R. 225 du code de la route. ». Or, cet article a été abrogé en 2001. Les zone 30 sont désormais définies à l'article R. 110-2 du même code. Il convient donc de modifier ce renvoi à un texte au sein du décret afin de garantir une sécurité juridique.

La même action doit être effectuée pour plusieurs renvois présents dans les visas du dudit décret. En effet, l'article 44 du code de la route a été abrogé en 2001 ; les articles L131-2 et L131-3 du code des communes ont tous les deux étaient abrogés en 1996 ; l'article 90 de la loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions a été abrogé en 1996 ; et enfin le décret n° 84-74 du 26 janvier 1984 fixant le statut de la normalisation a été abrogé en 2009. En d'autres termes, les visas du décret sur les ralentisseurs renvoient quasiment exclusivement à des textes n'étant plus en vigueur. Cela créé une certaine insécurité juridique auquel il convient de mettre un terme.

**191. Des termes à supprimer** – Certains termes doivent être supprimés de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière. En effet, les articles 28-1, 72-6 et 118-9 de ce texte contiennent les mots « coussins, plateaux et surélévations partielles en carrefour ». Or, cette étude a pu prouver que ces types de ralentisseurs constituent seulement des ralentisseurs trapézoïdaux qui ont été renommés. Afin de ne pas tromper toutes les personnes qui auraient à s'intéresser à la réglementation prévue pour les ralentisseurs, mais également afin de ne pas créer d'insécurité juridique, ces termes devraient donc être retirés de l'IISR.

## *Conclusion générale*

**192. Détermination des responsabilités** – Enfin, le législateur devrait se saisir de la question de savoir quelle autorité est réellement responsables des ralentisseurs. En effet, cette étude a pu prouver que généralement, c'était le gestionnaire de la voirie sur lesquels ils sont implantés qui en était responsable. Toutefois, dans certaines circonstances particulières, c'est le titulaire du pouvoir de police de la circulation sur la voirie concernée, même s'il n'est pas le gestionnaire de cette voirie, qui a la responsabilité des ralentisseurs. Il convient donc de simplifier et d'homogénéiser les régimes applicables aux ralentisseurs. Cela est nécessaire sous le prisme de la sécurité juridique mais également pour que chacun puisse faire valoir ses droits de la manière la plus simple possible en cas de litige avec une de ces infrastructures.

### *Nécessité d'un revirement de jurisprudence*

**193.** Enfin, la dernière préconisation de ce mémoire concerne la jurisprudence des juridictions de l'ordre administratif. Afin de contribuer à accroître la sécurité routière, il conviendra à l'avenir d'opérer un revirement de jurisprudence, de façon à considérer que les « ralentisseurs CEREMA » n'existent pas réellement mais qu'ils constituent en réalité seulement des ralentisseurs trapézoïdaux renommés, comme l'a démontré la présente étude, et qu'à ce titre ils doivent respecter le cadre réglementaire prévu pour ces derniers. En faisant cela, les juges administratifs contribueront non seulement à accroître la sécurité sur les routes françaises, mais aussi à limiter toutes les conséquences néfastes qu'ils provoquent et qui ont pu être étudiées au fil des chapitres de ce mémoire. Ce revirement doit réellement intervenir rapidement, pour que les gestionnaires de voiries commencent à régulariser l'ensemble des ralentisseurs dont ils ont la charge. Si tel n'est pas le cas, le risque est qu'un jour un de ceux-ci cause un accident mortel. Pour conclure ce mémoire, il convient de rappeler une chose fondamentale : chaque mort sur la route est un mort de trop.



# BIBLIOGRAPHIE

## OUVRAGES ET THÈSES

BIRCK J.-N., *Les nouveaux enjeux de la démocratie participative Locale. Pratiques et usages de la participation citoyenne à Nancy et au Conseil général de Meurthe-et-Moselle*, thèse de l'Université de Nancy 2, CRIQUI É. (dir.), 2010, 508 p.

BOUILLET J., *Débat privé, enjeu public ? Comment les citoyens ordinaires construisent des opinions sur le problème de l'énergie*, thèse de l'Université Grenoble Alpes, SCHEMEIL Y. (dir.), 2017, 452 p.

CALMETTE J.-Fr., *Les autoroutes, une affaire d'État*, 2021, LGDJ, coll. Systèmes, 192 p.

Dictionnaire de l'Académie française, 9<sup>ème</sup> éd. JORF éd. des documents administratifs n° 1, 19 févr. 2020

DUBOIS J.-P., *Répertoire de la responsabilité de la puissance publique* Dalloz, août 2018

GUILBERT L. (dir.) et a., *Grand dictionnaire des lettres ; 1-7. Grand Larousse de la langue française. Tome 6, PSO-SUR, 1989*, Larousse, 1128 p.

GUINCHARD S. et DEBARD Th., *Lexique des termes juridiques 2022-2023*, 30<sup>ème</sup> éd., 2022, Dalloz, coll. Lexiques, 1138 p.

LONG M., WEIL Pr., BRAIBANT G., DELVOLVÉ P. et GENEVOIS Br., *Les grands arrêts de la jurisprudence administrative*, 23<sup>ème</sup> éd., 2021, Dalloz, coll. Grands arrêts, 1082 p.

RAIMBAULT Ph., *Recherche sur la sécurité juridique en droit administratif français*, thèse de l'Université Toulouse 1 Capitole, THÉRON J.-P. (dir.), 2009, LGDJ, coll. Thèses, sous-coll. Bibliothèque de droit public, t. 256, 710 p.

## RAPPORTS, AVIS ET ÉTUDES

CERTU,

- *Les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal. Textes et recommandations*, sept. 1994, 32 p.
- *Guide des coussins et plateaux. Recommandations techniques*, août 2000, 36 p.
- *Impact acoustique des aménagements de voirie en urbain*, juill. 2009, 5 p.
- *Guide des coussins et plateaux*, juill. 2010, 78 p.

Conseil départemental de la Haute-Garonne, *Règlement Départemental de Voirie de la Haute-Garonne*, 194 p.

Document de politique transversale de sécurité routière relatif au projet de loi de finances 2022, 109 p.

DUBOS N. et EVAÏN E., *Les ralentisseurs : état de l'art et effets dynamiques*, août 2009, 29 p.

Ligue de défense des conducteurs, *Ralentisseurs illégaux*, juill. 2022, 32 p.

Syndicat des équipements de la route, *Responsabilité de l'entreprise en cas d'installation de produits non-conformes*, mai 2021, 26 p.

## **ARTICLES, CHRONIQUES, CONTRIBUTIONS AUX OUVRAGES COLLECTIF, NOTES ET CONCLUSIONS**

AUBY J.-B., « Gestion du domaine public et répartition des compétences entre les collectivités », note sous TA Poitiers, 17 juin 1992, *Dép. de la Charente-Maritime c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Pierre d'Oléron*, req. n° 911243, *RDI*, 1993, p. 351.

CHEVALIER J., « La petite entreprise des radars ne connaît pas la crise », *Le Point (site internet)*, 14 sept. 2018

CHOMIAC DE SAS P.-X., « Un droit autonome pour les voitures autonomes », *RLDI*, 2017/1, n° 133

COTTIER C., Conclusions du rapporteur public sous CAA Lyon, 11 févr. 2021, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 20LY00724, *Rev. Jurisp. ALYODA*, 2021-3.

COURMONT A., « Plateforme, big data et recomposition du gouvernement urbain. Les effets de Waze sur les politiques de régulation du trafic », *Revue française de sociologie*, 2018, pp. 423-449.

DAUCÉ S. et ROSTU (du) Cl., « Précisions jurisprudentielles relatives aux modalités de définition de l'intérêt communautaire de la compétence « voirie » des EPCI », *JCP A*, 2013, 2348.

DELAIRE H., « Des automobilistes en guerre contre les ralentisseurs hors-la-loi », *Le Parisien*, toutes éd., 14 sept. 2021, pp. VI-VII.

DIDRICHE O., « Injonction de supprimer un ralentisseur irrégulièrement implanté sur une route départementale en agglomération », note sous CAA Lyon, 11 févr. 2021, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 20LY00724, *AJCT*, 2021, p. 267.

DUBREUIL Ch.-A., « Modalités de détermination de l'intérêt communautaire », note sous CAA Nancy, 17 janv. 2013, *Communauté de communes du bassin de Lons-Le-Saunier c/ C<sup>ne</sup> de Montmorot*, req. n° 11NC01146, *JCP A*, 2013, act. 229.

FAUSSABRY Th., « Il y a 18 ans, le premier radar automatique de France était installé en Essonne », *actu.fr*, 27 oct. 2021

GAULMIN P., « Accident de cyclomoteur causé par un coussin berlinois: responsabilité de l'administration », note sous CAA Nantes, 13 janv. 2023, *Consorts D c/ Rennes Métropole et a.*, req. n° 22NT03053, *Site officiel de M<sup>e</sup> Patrick GAULMIN*, 29 mars 2023.

LIZAK M., « Quel modèle s'est le plus vendu en 2022 ? », *Auto Plus (site internet)*, 4 janv. 2023

LOISY Fl., « Florence, handicapée à cause d'un ralentisseur illégal », *Le Parisien*, toutes éd., 14 janv. 2023, pp. VI-VII.

LONG M., WEIL Pr., BRAIBANT G., DELVOLVÉ P. et GENEVOIS Br.,

- « Responsabilité – Faute personnelle et faute de service – Distinction », note sous T. confl., 30 juill. 1873, *Pelletier*, req. n° 00035, *Les grands arrêts de la jurisprudence administrative*, 23<sup>ème</sup> éd., 2021, Dalloz, coll. Grands arrêts, pp. 8-16.
- « Pouvoir réglementaire – Police », note sous CE, 8 août 1919, *Labonne*, req. n° 56377, Leb., *Les grands arrêts de la jurisprudence administrative*, 23<sup>ème</sup> éd., 2021, Dalloz, coll. Grands arrêts, pp. 219-222.

M. BARSAN I., « La voiture autonome : aspects juridiques », *Comm. com. électr.*, 2018, étude 3.

MANDARD St., « La toxicité des particules fines varie selon leur source d'émission », *Le Monde*, 30 nov. 2020, n° 23605, p. 8.

MEZOUED A. et a., « Vers un retour de la lenteur et des communs ? », *Espaces et Sociétés*, vol. 175, n° 4, 2018, pp. 123-141.

MOUCHON Fr., « Ralentisseurs. Le grand n'importe quoi », *Le Parisien*, toutes éd., 17 janv. 2020, pp. 2-3.

NÉGRONI A., « Une plainte au pénal contre les dos-d'âne », *Le Figaro*, 21-22 nov. 2020, p. 10.

Observatoire national interministériel de la sécurité routière, *Accidentalité routière 2022 en France*, données provisoires au 31 janv. 2023, p. 5.

ORSELLI J., « Sécurité routière. Une histoire mal connue », *La jaune et la rouge*, avr. 2015, n° 704, pp. 14-17.

P. C., « Les ralentisseurs "illégaux" font polémique », *La Dépêche du Midi*, toutes éd., 26 juill. 2022, pp. 2-3.

POTET Fr., « A tombeau ouvert », *Le Monde*, 11 juill. 2020, n° 23484, p. 19.

QUESNEL M., « Le transfert de pouvoirs de police du maire au président d'EPCI, symbole des nouveaux enjeux de l'intercommunalité », *Dr. adm.*, 2015, étude 7.

Rédaction, « Circulation : non aux ralentisseurs. », *BTL*, 2012, p. 350.

Rédaction, « L'assainissement des eaux usées domestiques », *Eaufrance (site internet)*

Rédaction, « Les impacts de la pollution de l'eau », *Eaufrance (site internet)*

Rédaction, « Mon coursier en 2 RM vient de chuter alors qu'il passait à côté d'un ralentisseur de type coussin. Est-il responsable ou peut-on se retourner contre la ville ? », *BTL*, 2017, p. 658.

Rédaction, « Pollution de l'air ambiant (extérieur) », *OMS (site internet)*, 19 déc. 2022

Rédaction, « Ralentisseurs illégaux. Une plateforme de signalement lancée par 40 millions d'automobilistes », *Ouest-France (site internet)*, 28 janv. 2021

ROULLAND G., « Les motards en colère après un nouveau ralentisseur de 28 cm à Cournonsec », *France bleu (site internet)*, 25 juill. 2020

ROUX Chr., « L'intangibilité de l'ouvrage public au ralenti », note sous CAA Lyon, 11 févr. 2021, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 20LY00724, *Rev. Jurisp. ALYODA*, 2021-3.

SCHNEIDER O., « Sécurité routière : "On a un total déficit d'infrastructures cyclables hors agglomération", déplore la Fédération des usagers de la bicyclette », *FranceInfo (site internet)*, 1<sup>er</sup> févr. 2023

TERESI L., « Véhicule à délégation de conduite et risque automobile : une lecture juridique », *LPA*, 17 nov. 2020, n° 157k6, p. 6.

TERESI L., RAKOTOVAHINY M. et JAMBORT S., « Incidences des systèmes de conduite automatiques sur les responsabilités civiles et pénales », *JCP G*, 2019, doct. 83.

TIFINE P., « Chronique des arrêts de la CAA de Nancy (sept. 2012 - mars 2013) », note sous CAA Nancy, 17 janv. 2013, *Communauté de communes du bassin de Lons-Le-Saunier c/ C<sup>ne</sup> de Montmorot*, req. n° 11NC01146, *LPA*, 6 août 2013, n° PA201315604, p. 6.

TORGEMEN É.,

- « Sécurité routière : les radars sont-ils bien positionnés ? », *Le Parisien (site internet)*, 26 oct. 2018.
- « Plein le dos des dos-d'âne », *Le Parisien*, toutes éd., 24 août 2020, p. 20.

VINGIANO I, « Quel avenir juridique pour le "conducteur" d'une "voiture intelligente" ? », *LPA*, 1<sup>er</sup> déc. 2014, n° PA201423905, p. 6.

## ACCORDS D'ENTREPRISE

Compagnie de transport des Olonnes, *Accord 2021 sur la rémunération, le temps de travail et les conditions de travail*, 2021, art. 2 al. 2

Keolis Montargis, *Protocole d'accord sur les négociations annuelles de l'année 2021*, 2020, art. 2 al. 2

RD Brest, *Accord de fin de conflit du 27 novembre 2021*, 2021, art. 1

Transdev CMT, *Accord d'entreprise sur les négociations annuelles obligatoires 2022*, 2022, art. 7

Transdev Niort Agglomération, *Accord de fin de conflit et de reprise d'activité*, 2019, revendication n°6

## **RÉPONSES MINISTÉRIELLES ET QUESTIONS PARLEMENTAIRES**

*Les réponses ministérielles et questions parlementaires sont classées par ordre chronologique.*

Rép. min. n° 55273 : JOAN, 8 déc. 2009, p. 11808, BOUCHET J.-Cl.

Rép. min. n° 13914 : JO Sénat 13 janv. 2011, p. 69, MASSON J.-L.

Rép. min. n° 12398 : JO Sénat, 30 oct. 2014, p. 2440, MASSON J.-L.

Rép. min. n° 17863 : JO Sénat, 4 mars 2021, p. 1456, MASSON J.-L.

Rép. min. n° 34560 : JOAN, 16 mars 2021, p. 2417, LARSONNEUR J.-Ch.

Quest. parl. n° 37971, JOAN, 6 avr. 2021, p. 2884, VALETTA-ARDISSON A.

Rép. min. n° 1363 : JOAN, 7 avr. 2021, p. 3620, GEISMAR L.

Rép. min. n° 24687 : JO Sénat, 13 janv. 2022, p. 227, BOULOUX Y.

Rép. min. n° 24235 : JO Sénat, 27 janv. 2022, p. 494, DUMAS C.

## TABLE DES TEXTES CITÉS

*Les textes sont classés par ordre chronologique.*

Loi du 30 mai 1851 sur la police du roulage et des messageries publiques

Décret du 10 août 1852 sur la police du roulage et des messageries publiques

Ordonnance du 14 août 1893 concernant le fonctionnement et la circulation, sur la voie publique, dans Paris et dans le ressort de la Préfecture de Police, des véhicules à moteur mécanique

Décret du 10 mars 1899 portant règlement relatif à la circulation des automobiles

Décret du 27 mai 1921 concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique

Loi n° 54-439 du 15 avr. 1954 sur le traitement des alcooliques dangereux pour autrui, JORF 21 avr. 1954

Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière du 22 oct. 1963

Loi n° 65-373 du 18 mai 1965 modifiant l'art. L1 du code de la route, JORF 20 mai 1965

Arrêté du 24 nov. 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes, JORF 7 mars 1968

Circulaire du 18 janv. 1971 sur les conditions d'application de l'article 11 de la loi n° 69-1160 du 24 décembre 1969 instituant une taxe sur le défrichement des bois et forêts, JORF 25 mai 1971

Décret n° 72-608 du 5 juill. 1972 instaurant un comité interministériel de la sécurité routière, JORF 8 juill. 1972

Décret n° 74-929 du 6 nov. 1974 modification de l'art. 1 du décret 731074 du 3 déc. 1973, JORF 7 nov. 1974

Arrêté du 7 juin 1977 relatif à la signalisation des routes et autoroutes, JORF 13 août 1977

Loi n° 85-677 du 5 juill. 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation, JORF 6 juill. 1985

Loi n° 89-469 du 10 juill. 1989 relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions, JORF 11 juill. 1989

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, JORF 4 juin 1994

Norme de construction AFNOR NF P 98-300 du 16 juin 1994

Circulaire ministérielle du 29 avr. 1996, ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme

Décret n° 2001-251 du 22 mars 2001 relatif à la partie réglementaire du code de la route, JORF 25 mars 2001

Loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière, JORF 13 juin 2003

Arrêté du 27 oct. 2003 portant création du système de contrôle sanction automatisé, JORF 29 oct. 2003

Décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, JORF 5 juin 2009

Décision du 14 mai 2013 autorisant l'expérimentation d'une ligne d'effet du « cédez le passage » aux traversées piétonnes, JORF 24 mai 2013

Décret n° 2013-1273 du 27 déc. 2013 relatif au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), JORF 29 déc. 2013

Arrêté du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé, JORF 18 août 2016

Décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules, JORF 17 juin 2018

Arrêté du 29 juin 2018 portant sur l'expérimentation de l'implantation d'un marquage au sol pour signaler un passage pour piétons avec un effet tridimensionnel dans la commune de Paris, JORF 13 juill. 2018

Arrêté du 22 févr. 2019 portant expérimentation de l'implantation d'un dispositif de signalisation lumineuse dynamique au sol pour renforcer la perception des passages piétons à Mandelieu-la-Napoule (Alpes-Maritimes), JORF 2 mars 2019

Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement Européen et du Conseil du 27 nov. 2019, JOUE L325 16 déc. 2019

Règlement délégué (UE) 2021/1958 de la Commission du 23 juin 2021, JOUE L409 17 nov. 2021

Arrêté du 16 janv. 2023 relatif à l'expérimentation d'un dispositif de signalisation lumineuse dynamique au sol pour renforcer la perception d'un passage piétons dans la commune des Andelys (Eure), JORF 21 janv. 2023

Décret n° 2023-174 du 8 mars 2023 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, JORF 10 mars 2023

### **Code civil**

- art. 1

### **Code forestier**

- art. L111-2
- art. L153-8

### **Code général des collectivités territoriales**

- art. L2213-1
- art. L3221-4
- art. L5211-9-2
- art. L5214-16

### **Code général de la propriété des personnes publiques**

- art. L3211-5-1

### **Code pénal**

- art. 121-2
- art. 223-1
- art. 322-1

### **Code de la route**

- art. L110-2
- art. L110-3
- art. R110-2
- art. R130-1
- art. R311-1
- art. R411-2
- art. R413-3

### **Code rural et de la pêche maritime**

- art. L161-1

### **Code de la voirie routière**

- art. L111-1
- art. L115-1
- art. L161-1

### **Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière**

- art. 28
- art. 28-1
- art. 40
- art. 72-1
- art. 72-6
- art. 113-1
- art. 118
- art. 118-

## TABLE DES JURISPRUDENCES

*Les jurisprudences sont classées par ordre chronologique quelle que soit la juridiction qui les a rendues.*

T. confl., 30 juill. 1873, *Pelletier*, req. n° 00035

CE, 29 janv. 1909, *Compagnie des messageries maritimes*, req. n° 17614, Leb.

CE, 8 août 1919, *Labonne*, req. n° 56377, Leb.

CE, 15 févr. 1989, *Assoc. Pierre Y et a. c/ C<sup>ne</sup> de Mouvaux*, req. n° 71992

CE, Sect., 2 mars 1990, *S<sup>té</sup> Publi-System c/ C<sup>ne</sup> de Labège*, req. n° 68134, Leb.

TA Poitiers, 17 juin 1992, *Dép. de la Charente-Maritime c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Pierre d'Oléron*, req. n° 911243

CAA Nantes, 27 mars 1996, *S<sup>té</sup> Berry c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-Brévelay*, req. n° 94NT00337

CAA Marseille, 7 juill. 2008, *Époux Vervadaine c/ C<sup>ne</sup> des Pennes-Mirabeau*, req. n° 06MA01756

CAA Nancy, 17 janv. 2013, *Communauté de communes du bassin de Lons-Le-Saunier*, req. n° 11NC01146

CAA Bordeaux, 12 mars 2013, *M. C et a. c/ C<sup>ne</sup> de Compeyre*, req. n° 12BX00060

CAA Lyon, 3 oct. 2013, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Veyras*, req. n° 13LY01173

CAA Nantes, 4 juill. 2013, *M. et Mme B c/ C<sup>ne</sup> de Châteaudun*, req. n° 12NT00763

Civ. 3<sup>ème</sup>, 21 mai 2014, *S<sup>té</sup> Suzanne, S<sup>té</sup> RDRE, S<sup>té</sup> SEP*, pourvoi n° 13-16.855

Civ. 2<sup>ème</sup>, 14 janv. 2016, *M. X c/ M. Y et a.*, pourvoi n° 15-12.394

CAA Lyon, 12 oct. 2017, *Mme A et a. c/ C<sup>ne</sup> de Hauteville*, req. n° 15LY02260

CAA Versailles, 25 janv. 2018, *M. B et a. c/ C<sup>ne</sup> de Thillay*, req. n° 16VE03188

CAA Nantes, 26 janv. 2018, *M. B E A et a. c/ C<sup>ne</sup> de Lannilis*, req. n° 16NT00219

Crim., 19 déc. 2018, *SIVOM de Vico-Coggia & S<sup>te</sup> Compagnie des Eaux et de l'Ozone*, pourvoi n° 18-81.328

TA Lyon, 17 déc. 2019, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 1807611

CAA Lyon, 7 janv. 2021, *Mme B c/ C<sup>ne</sup> de Viviers*, req. n° 19LY04118

CAA Lyon, 11 févr. 2021, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 20LY00724

CAA Marseille, 15 avr. 2021, *M. D c/ C<sup>ne</sup> de Toulon*, req. n° 20MA00301

CAA Lyon, 27 janv. 2022, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 21LY02629

CAA Marseille, 11 avr. 2022, *Assoc. PUMSD et a. c/ Dép. du Var*, req. n° 20MA03261

CAA Marseille, 11 avr. 2022, *Assoc. PUMSD et a. c/ Métropole Toulon Provence Méditerranée*, req. n° 20MA03262

CAA Marseille, 9 mai 2022, *Mme H A d'Astros et a. c/ C<sup>ne</sup> d'Aix-en-Provence et a.*, req. n° 20MA02253

CAA Paris, 28 juin 2022, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Favières-en-Brie*, req. n° 21PA06478

CAA Bordeaux, 30 juin 2022, *M. et Mme D c/ C<sup>ne</sup> de Braud-et-Saint-Louis et Dép. de la Gironde*, req. n° 19BX04474

CAA Lyon, 13 juill. 2022, *M. A c/ C<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Vieux*, req. n° 21LY02629

CAA Bordeaux, 22 sept. 2022, *M. C c/ C<sup>ne</sup> d'Hendaye*, req. n° 20BX00627

CAA Marseille, 21 nov. 2022, *M. B et a. c/ C<sup>ne</sup> de Laragne-Montéglin et a.*, req. n° 21MA00899

CAA Marseille, 22 nov. 2022, *M. C c/ C<sup>ne</sup> de Lorgues*, req. n° 20MA04522

CAA Nantes, 13 janv. 2023, *Consorts D c/ Rennes Métropole et a.*, req. n° 22NT03053

# TABLE DES MATIÈRES

<b>REMERCIEMENTS</b>	<b>9</b>
<b>TABLE DES ABRÉVIATIONS</b>	<b>11</b>
Références bibliographiques	11
Abréviations des mois	12
Institutions	12
Autres abréviations	13
<b>SOMMAIRE</b>	<b>15</b>
<b>INTRODUCTION GÉNÉRALE</b>	<b>17</b>
<i>Histoire de la sécurité routière en France</i>	17
<i>Opportunité d'une étude sur les ralentisseurs illicites</i>	23
<i>Délimitation du sujet</i>	25
<i>Thèse soutenue</i>	26
<i>Plan de l'étude</i>	27
<b><i>PREMIÈRE PARTIE : LE CADRE NORMATIF FRANÇAIS DES RALENTISSEURS ROUTIERS</i></b>	<b>29</b>
<b>TITRE 1<sup>ER</sup> : LES CONDITIONS D'IMPLANTATION DES RALENTISSEURS SUR LE DOMAINE PUBLIC ROUTIER</b>	<b>33</b>
CHAPITRE 1 <sup>ER</sup> : LES COMPÉTENCES DES AUTORITÉS ADMINISTRATIVES EN MATIÈRE D'IMPLANTATION DE RALENTISSEURS	37
Section 1 <sup>ère</sup> : L'autorité gestionnaire de voirie compétente en matière de police de la circulation et du stationnement	38
§ 1 <sup>er</sup> : Pouvoir de police du maire sur le domaine routier de gestion communal	39
§ 2 <sup>nd</sup> : Conséquences sur les ralentisseurs présents sur le susdit domaine routier	39
Section 2 <sup>nde</sup> : L'autorité gestionnaire de voirie non-compétente en matière de police de la circulation et du stationnement	39
§ 1 <sup>er</sup> : Les ralentisseurs implantés sur des voiries d'intérêt communautaire	40
A : Le démembrement de la compétence voirie, une notion jurisprudentielle	41
B : La distinction entre éléments constitutifs de la voirie et opérations relatives aux éléments de voirie	42
C : La conséquence de cette distinction pour les ralentisseurs	43
D : Une complexité administrative inopportune	43
§ 2 <sup>nd</sup> : Les ralentisseurs implantés sur des routes départementales	44

A : Responsabilité du fait d'un ralentisseur illicite sur une route départementale en agglomération _____	44
B : Un besoin de simplification _____	46
<b>CHAPITRE 2<sup>ND</sup> : LES PRESCRIPTIONS GÉOGRAPHIQUES À RESPECTER POUR L'IMPLANTATION DE RALENTISSEURS _____</b>	<b>47</b>
Section 1 <sup>ère</sup> : Les types de voiries routières autorisés _____	48
§ 1 <sup>er</sup> : Les différentes catégories de voiries routières _____	49
§ 2 <sup>nd</sup> : Le trafic supporté par ces routes _____	52
Section 2 <sup>nde</sup> : Le positionnement à respecter sur les voiries routières autorisées _____	55
§ 1 <sup>er</sup> : Le positionnement des ralentisseurs vis-à-vis des limitations de vitesse _____	55
§ 2 <sup>nd</sup> : Le positionnement des ralentisseurs vis-à-vis des bâtiments à proximité et de la configuration des lieux _____	57
 <b>TITRE 2<sup>ND</sup> : LA MISE EN PLACE EFFECTIVE DES RALENTISSEURS : RÉALISATION ET SIGNALISATION _____</b>	<b>61</b>
<b>CHAPITRE 1<sup>ER</sup> : LES CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES ET CONDITIONS DE RÉALISATION DES RALENTISSEURS _____</b>	<b>65</b>
Section 1 <sup>ère</sup> : Le ralentisseur de type dos d'âne _____	67
§ 1 <sup>er</sup> : Les caractéristiques géométriques du dos d'âne _____	67
§ 2 <sup>nd</sup> : Les conditions de réalisation du dos d'âne _____	69
Section 2 <sup>nde</sup> : Le ralentisseur de type trapézoïdal _____	70
§ 1 <sup>er</sup> : Les caractéristiques géométriques du ralentisseur trapézoïdal _____	70
§ 2 <sup>nd</sup> : Les conditions de réalisation du ralentisseur trapézoïdal _____	72
<b>CHAPITRE 2<sup>ND</sup> : LES MODALITÉS DE SIGNALISATION ROUTIÈRE DES RALENTISSEURS _____</b>	<b>75</b>
Section 1 <sup>ère</sup> : La signalisation routière verticale _____	76
§ 1 <sup>er</sup> : Les panneaux de signalisation relatifs à la présence de dos d'âne _____	76
§ 2 <sup>nd</sup> : Les panneaux de signalisation relatifs à la présence de ralentisseurs trapézoïdaux _____	78
Section 2 <sup>nde</sup> : La signalisation routière horizontale _____	82
§ 1 <sup>er</sup> : Les marquages au sol relatifs à la présence de dos d'âne _____	82
§ 2 <sup>nd</sup> : Les marquages au sol relatifs à la présence de ralentisseurs trapézoïdaux _____	83
 <b><i>SECONDE PARTIE : LES ORIGINES ET CONSÉQUENCES D'UN CADRE NORMATIF TROP PEU RESPECTÉ : L'APPARITION DE RALENTISSEURS ILLICITES _____</i></b>	<b><i>87</i></b>
<b>TITRE 1<sup>ER</sup> : LES RALENTISSEURS ILLICITES : ORIGINES _____</b>	<b>91</b>
<b>CHAPITRE 1<sup>ER</sup> : LES « GUIDES » DÉPOURVUS DE VALEUR NORMATIVE _____</b>	<b>95</b>
Section 1 <sup>ère</sup> : Le contenu du guide sur les « coussins et plateaux » _____	96
§ 1 <sup>er</sup> : Les coussins berlinois _____	96
§ 2 <sup>nd</sup> : Les plateaux _____	98

Section 2 <sup>nd</sup> e : Le cadre règlementaire des ralentisseurs réécrit par le CEREMA_____	100
§ 1 <sup>er</sup> : Les ralentisseurs CEREMA, des trapèzes qui ne disent pas leurs noms_____	101
§ 2 <sup>nd</sup> : Les dangers induits par les ralentisseurs CEREMA _____	103
<b>CHAPITRE 2<sup>ND</sup> : LES SOLUTIONS CRITIQUABLES DEGAGÉES PAR LE JUGE</b>	
<b>ADMINISTRATIF _____</b>	<b>105</b>
Section 1 <sup>ère</sup> : La négation des principes géométriques par le juge administratif _____	105
§ 1 <sup>er</sup> : Une jurisprudence constante dénuée de sens _____	106
§ 2 <sup>nd</sup> : Une interprétation du juge administratif créant de l'insécurité juridique_____	108
Section 2 <sup>nd</sup> e : Le comportement protecteur du juge administratif à l'égard des collectivités territoriales _____	109
§ 1 <sup>er</sup> : Une exonération partielle de responsabilité quasi-systématique pour les collectivités territoriales _____	109
§ 2 <sup>nd</sup> : Des conditions difficiles à remplir pour les administrés voulant faire valoir leurs droits _____	111
A : La difficulté de preuve d'un lien de causalité direct entre ralentisseur et dommage __	112
B : Un intérêt à agir difficile à démontrer _____	114
<b>TITRE 2<sup>ND</sup> : LES RALENTISSEURS ILLICITES : CONSÉQUENCES _____</b>	<b>117</b>
<b>CHAPITRE 1<sup>ER</sup> : RALENTISSEURS ILLICITES ET CONSÉQUENCES</b>	
<b>ENVIRONNEMENTALES _____</b>	<b>121</b>
Section 1 <sup>ère</sup> : Le mauvais écoulement des eaux pluviales _____	121
§ 1 <sup>er</sup> : Les conséquences environnementales d'un mauvais écoulement des eaux _____	121
§ 2 <sup>nd</sup> : Les ralentisseurs illicites générateurs du mauvais écoulement des eaux _____	122
Section 2 <sup>nd</sup> e : La pollution atmosphérique _____	123
§ 1 <sup>er</sup> : La pollution due aux gaz d'échappement _____	123
§ 2 <sup>nd</sup> : La pollution dû aux particules fines _____	125
<b>CHAPITRE 2<sup>ND</sup> : RALENTISSEURS ILLICITES ET RESPONSABILITÉ PÉNALE _____</b>	<b>127</b>
Section 1 <sup>ère</sup> : La responsabilité pénale des maîtres d'ouvrages _____	128
§ 1 <sup>er</sup> : La responsabilité pénale des collectivités territoriales fortement limitée _____	128
§ 2 <sup>nd</sup> : Un possible engagement de la responsabilité pénale de l'agent public ? _____	130
Section 2 <sup>nd</sup> e : La responsabilité pénale des maîtres d'œuvres _____	131
§ 1 <sup>er</sup> : Hypothèse où le maître d'œuvre avait averti de l'illicéité du ralentisseur _____	132
§ 2 <sup>nd</sup> : Hypothèse où le maître d'œuvre n'avait pas averti de l'illicéité du ralentisseur _____	133
<b>CONCLUSION GÉNÉRALE _____</b>	<b>137</b>
<i>Nécessité de clarifier le cadre règlementaire des ralentisseurs _____</i>	<i>137</i>
<i>Nécessité de sécuriser juridiquement le cadre règlementaire des ralentisseurs _____</i>	<i>138</i>
<i>Nécessité d'un revirement de jurisprudence _____</i>	<i>139</i>
<b>BIBLIOGRAPHIE _____</b>	<b>141</b>
<b>OUVRAGES ET THÈSES _____</b>	<b>141</b>
<b>RAPPORTS, AVIS ET ÉTUDES _____</b>	<b>142</b>

ARTICLES, CHRONIQUES, CONTRIBUTIONS AUX OUVRAGES COLLECTIF, NOTES ET CONCLUSIONS _____	143
ACCORDS D'ENTREPRISE _____	147
RÉPONSES MINISTÉRIELLES ET QUESTIONS PARLEMENTAIRES _____	148
<b>TABLE DES TEXTES CITÉS _____</b>	<b>149</b>
<b>TABLE DES JURISPRUDENCES _____</b>	<b>153</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES _____</b>	<b>155</b>







# **Les ralentisseurs illicites sur le domaine public routier français : quelles conséquences vis-à-vis de la responsabilité administrative, pénale et environnementale ?**

Kevin SOUSA RODRIGUES

En l'espace de quelques années, les ralentisseurs de vitesse ont vu le jour un peu partout en France. En effet, les politiques publiques visant à accroître la sécurité routière se sont principalement axées vers la nécessité d'abaisser la vitesse sur les routes au cours des précédentes décennies. Dans ce cadre-là, les ralentisseurs ont paru être l'outil parfait. Cependant, ces infrastructures sont soumises à un cadre réglementaire très strict qu'elles doivent impérativement respecter. Ce dernier prévoit la façon dont doivent être construits les ralentisseurs, mais également les lieux où ils peuvent être disposés. Toutefois, il est possible de constater que l'immense majorité des ralentisseurs implantés sur le territoire français ne respectent pas ces normes. Pourtant, en cas de non-conformité, ces derniers peuvent représenter de graves dangers pour les utilisateurs de véhicules terrestres à moteur, mais pas seulement. En effet, les personnes se déplaçant à vélo, moyen de transport très en vogue en ce moment car son utilisation est encouragée par les pouvoirs publics, peuvent aussi subir des accidents corporels du fait de ralentisseurs ne respectant pas ce cadre réglementaire. En plus de provoquer des accidents, les ralentisseurs illicites génèrent des nuisances sonores, de la pollution et causent des dégâts sur leur environnement proche. Alors, pour ne pas que des dispositifs visant initialement à rendre les routes plus sûres ne soient au final source d'une insécurité routière, il convient d'étudier précisément ce que contient le cadre réglementaire prescrivant les règles à respecter pour ces infrastructures, d'expliquer pourquoi ces règles sont justifiées, mais également pourquoi la plupart des ralentisseurs ne les respectent pas aujourd'hui, afin de pouvoir prendre conscience de toutes les conséquences dommageables que les ralentisseurs illicites causent.