

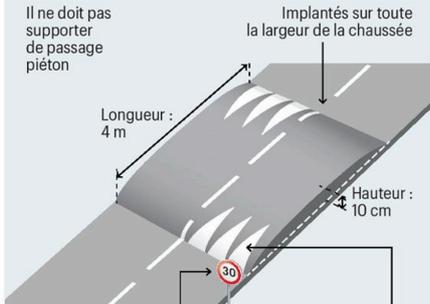
## La réglementation concernant les ralentisseurs

Tous les ralentisseurs sont désormais réglementés par le décret de 1994

- Règles communes à tous les ralentisseurs

### Ralentisseur de type dos-d'âne

Il ne doit pas supporter de passage piéton

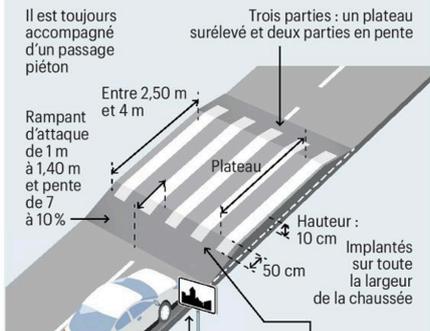


- Un ralentisseur ne peut être implanté que sur une voie routière ponctuellement limitée à 30 km/h ou en zone 30

Trois triangles blancs sur la partie montante

### Ralentisseur de type trapézoïdal

Il est toujours accompagné d'un passage piéton



- Un ralentisseur est limité aux agglomérations, aux aires de service ou de repos sur route ou autoroute

Bandes du passage piéton débordant sur le montant

### Coussin berlinois

Exemple pour une chaussée de 6 m à 7,40 m de large



- Un ralentisseur est interdit sur les voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour en moyenne et sur celles dont le trafic poids lourds dépasse 300 véhicules par jour

Sources : Certu, Afnor, Le Parisien-Infographie.

# La fin de la folie française des ralentisseurs ?

Un nouvel arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille reconnaît que tous doivent respecter les mêmes règles. Dur, dur dans ces conditions d'implanter de nouveaux casse-vitesse.

Émilie Torgemen

**QUI N'A JAMAIS** pesté en faisant sauter sa voiture sur un dos-d'âne trop haut ou en tapant son bas de caisse sur ces satanées bosses indiquées au dernier moment ? Les ralentisseurs sont désormais tous priés de rester dans les clous. C'est ce que conclut l'arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille (Bouches-du-Rhône) rendu mardi, « une première ! », juge M<sup>e</sup> Patrick Gaulmin qui défend l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD).

C'est une spécialité française, on estime que l'Hexagone en compte plus de 450 000. Jusque-là, il y avait un certain flou sur les coussins berlinois (ces petits parallépipèdes rouges en plastique), comme sur les trapézoïdaux (les grands plateaux traversants). Le guide méthodologique, publié par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement (Cerema), sur les « coussins et plateaux » excluait ces formes du décret de 1994.

### Coût d'arrêt à la construction

Un détail ? « Pas du tout, les ralentisseurs sont donc interdits hors agglomération, sur les routes où le trafic dépasse 3 000 véhicules par jour en moyenne, ou s'il y a des voies de transports en commun. Le Cerema et les élus avaient inventé cette distinction dans le but unique d'implanter toujours plus de ralentisseurs. Selon nos relevés, en réalité, 99 % de ces outils sont non conformes », estime Thierry Modolo le porte-parole de l'association PUMSD.

Alors, avec cet arrêt marseillais, selon lui, « depuis le

30 avril, les élus ne peuvent quasiment plus construire. On revient en fait à la genèse du décret prévu pour éradiquer les ralentisseurs ».

### Des décisions qui mettent la pression aux élus

La question de la conformité traîne en longueur et en justice depuis des années. Dans l'Ain, en 2020 un automobiliste a obtenu la condamnation du maire de Saint-Jean-le-Vieux à la suite de l'installation d'un équipement non conforme. « De plus en plus de gens nous contactent pour nous signaler des irrégularités ou demander notre aide pour faire détruire un ralentisseur illégal », signale Thierry Modolo. En 2021, le dossier s'était retrouvé devant le Conseil d'État. Cette toute dernière jurisprudence de Marseille risque de refroidir encore les maires qui désiraient installer ces bosses et ces creux pour faire ralentir la vitesse dans leurs rues.

« Bien sûr, cela fait peser une certaine inquiétude sur les élus. Les grandes communes, encore, disposent de services techniques importants, mais pas les plus petites, notamment en zone rurale », regrette de son côté Frédéric Cuillerier, coprésident de l'Association des maires de France en charge de la mobilité et premier citoyen de Saint-Ay (Loiret), village de 3 000 habitants.

Il travaille avec le ministère des Transports à l'édition d'un nouveau guide « pour arriver à une normalisation ». En attendant, dans les faits, le plus souvent pour sécuriser l'abords des écoles, des postes ou des commerces, les maires « démunis » font comme ils peuvent : au plus simple et au moins cher aussi.

Porteur de l'écharpe tricolore depuis plus de quarante ans, Frédéric Cuillerier rappelle que les ingénieurs subdivisionnaires, fonctionnaires d'État si précieux, ont disparu. Communes et départements se retrouvent désormais « orphelins » alors que les deux échelons gèrent 98 % des routes, l'État et les sociétés d'autoroute seulement 2 % !

Pour autant n'y a-t-il pas du ménage à faire dans le grand n'importe quoi des ralentisseurs ? Si, bien sûr, reconnaît le maire. Mais pas question pour autant de jeter bébé avec l'eau du bain. Il faut s'inquiéter des nuisances sonores pour les riverains, des dégâts sur les voitures et parfois de sérieux dangers. « Nous avions fait changer les règles sur les coussins berlinois qui étaient apparemment très glissants et dangereux pour les motocyclistes », plaide-t-il.

### L'argument de la pollution n'a pas convaincu la justice

La cour marseillaise a en revanche donné tort à l'association qui brandissait l'argument environnemental pour

faire retirer les « casse-vitesse ». L'association s'était alliée avec la Ligue des conducteurs pour mesurer la pollution causée par les dos-d'âne et consorts. Car après un ralentissement forcé, on a droit à une forte accélération. Selon l'expérimentation grandeur nature, la consommation d'essence grimpe en flèche (+ 26 % pour une Clio par exemple), les émissions de CO<sub>2</sub> aussi, passant, toujours pour la Clio, de 183 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre sans ralentisseur à 230 g avec un ralentisseur hors norme.

En plus de ce test maison, l'association PUMSD s'appuyait notamment sur l'étude du National Institute for Health and Care de Londres, commandé par le ministre anglais des Transports qui comptait que ces « bumpers » et leur surproduction de particules fines causent 25 000 morts par an au Royaume-Uni. « Sur ce point notamment, nous nous pourvoions devant le Conseil d'État », promet l'avocat M<sup>e</sup> Gaulmin.

Sans compter que ces outils coûtent cher aux collectivités : « entre 35 000 et 150 000 € », estime Thierry Modolo, qui rappelle qu'« en dix ans, nous sommes passés de la première à la dix-huitième place sur la qualité des routes. On s'étonne que l'AI3 soit fermée ». En matière de ralentisseurs, en revanche, nous sommes champions.



Les coussins berlinois et trapézoïdaux étaient exclus du décret de 1994. Désormais, leurs règles d'implantations seront les mêmes que les dos-d'âne (ci-dessus).



**Selon nos relevés, en réalité, 99 % de ces outils sont non conformes**

Thierry Modolo, porte-parole de l'association PUMSD.