Rhône

Trop abrupts, mal placés : la plu

Selon la Ligue de défense des conducteurs, la quasi-totalité des 450 000 ralentisseurs en France enfreignent la réglementation. Ils ne respectent ni les dimensions ni les critères d'installation fixés par un décret de 1994. Malgré tout, la majorité des collectivités du Rhône persistent à installer des dispositifs coûteux et parfois dangereux sans se conformer aux normes en vigueur. Explications.

os d'âne, gendarme couché, coussin berlinois, coussin lyonnais, plateau ralentisseur, plateau surélevé, plateau traversant, sont tous des dispositifs qui ont pour objectif de faire ralentir les usagers aux abords des zones à risque et de gagner en sécurité pour les usagers les plus exposés. Si leur efficacité pour faire ralentir les véhicules n'est plus à démontrer, il y a un hic.

Sur les 450 000 ralentisseurs recensés dans le pays, une immense majorité ne respecte pas les dimensions et conditions d'installation définies par le décret de 1994 (94-447) et la norme NF 98-300. Selon la Ligue de défense des conducteurs (LDC), beaucoup sont trop hauts (10 centimètres maximum), trop abrupts, installés sur des voies à forte circulation ou hors des zones limitées à 30 km/h. En un mot, ils sont illégaux.

Un décret de 1994 versus un guide du Cerema en 2010

Au lieu d'appliquer la réglementation stricte de 1994, les collectivités se retranchent le plus souvent derrière un guide publié en 2010 par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), un établissement public à caractère administratif placé sous la tutelle con-

jointe du ministre de la Transition écologique et solidaire, et du ministre de la Cohésion des territoires. Ce document, intitulé « Coussins et plateaux », permet certaines interprétations flexibles qui encouragent les entorses aux règles.

Cette situation donne lieu à une opposition de longue date entre les associations représentant les usagers de la route, comme Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD) et la LDC, et les autorités locales (mairies, collectivités, élus), ainsi que les entreprises de travaux publics responsables de la mise en place de ces équipements.

Des aménagements dangereux notamment pour les motards

Pour remédier aux dangers posés par ces installations non conformes, la LDC a lancé Activ'route, une plateforme permettant aux usagers de signaler les points problématiques sur le réseau routier et de les transmettre aux collectivités concernées.

Dans le département du Rhône, 174 ralentisseurs non adaptés ont été recensés, certains présentant des risques importants. Par exemple, à Mornant, un coussin berlinois en caoutchouc vulcanisé a été placé à la sortie d'un rond-point sur une route limitée à 50 km/h. Or, en cas de pluie, ce type de dispositif peut provoquer des glissades, ce qui va à l'encontre des exigences du décret de 1994, qui stipule que les ralentisseurs doivent être implantés uniquement dans des zones limitées à 30 km/h et hors virages.

La Fédération française des motards en colère (FFMC) s'est jointe à la bataille des automobilistes, dénonçant depuis longtemps l'utilisation excessive et inappropriée de ces infrastructures.

Dans la Métropole de Lyon, les exemples de constructions illicites sont nombreux. Sur le quai Fulchiron (Lyon 5e), deux ralentisseurs, sous forme de plateaux, récemment installés dépassent la hauteur maximale réglementaire et se trouvent sur une voie de bus, en dépit d'un arrêt de la Cour administrative d'appel de Marseille en avril 2024, qui rappelle l'obligation de respecter les normes en vigueur. Des installations non conformes qui coûtent beaucoup d'argent, entre 15 à 35 000 euros HT l'unité.

Nuisances sonores, émissions...

Ces ralentisseurs ne causent pas que des dommages matériels et corporels. Ils peuvent générer aussi des nuisances sonores, augmentent la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Pour l'association PUMSD, il s'agit là d'un « non-sens écologique », avec des tests à l'appui. L'organisation prévoit de poursuivre ses actions auprès du Conseil d'État afin de garantir l'application rigoureuse du décret de 1994.

Dans l'attente d'une régula-



risation, la LDC a lancé une pétition (« Pour en finir avec les ralentisseurs illégaux »), qui a déjà recueilli près de 110 000 signatures. Les associations espèrent ainsi faire pression sur les autorités pour qu'elles procèdent à la mise aux normes des installations défectueuses, « comme sur le long des bords de Saône, entre Neuville-sur-Saône et Lyon », dénoncent les défenseurs des motards du Rhô-

• Damien Lepetitgaland

Repères >

Quelle est la norme officielle NF-P-98-300?

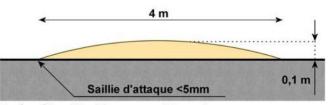
Face au grand n'importe quoi des aménagements de chaque collectivité, il a été décidé de clarifier la situation en normant les caractéristiques de chaque dispositif afin de les légaliser. C'est ainsi que le législateur a édicté le décret 94-447. Dans cet esprit, et afin d'éviter les dispositifs trop hauts, trop creux ou irréguliers, l'AFNOR est intervenue en 1994 sur la norme NF P 98-300. On y retrouve deux caractéristiques techniques différentes :

• Le dos-d'âne

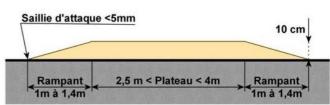
Il est reconnaissable par son profil bombé perpendiculaire à la chaussée. Ses dimensions (tolérance de construction) sont : hauteur : $10 \, \mathrm{cm} \, (+/-1 \, \mathrm{cm})$ et longueur : $4 \, \mathrm{m} \, (+/-20 \, \mathrm{cm})$ et saillie d'attaque inférieure à $5 \, \mathrm{mm}$, aucune tolérance.

• Le plateau traversant

C'est un ralentisseur composé d'un plateau surélevé et deux parties en pente pour le franchir : pente des rampants 7 à 10 %, hauteur : 10 cm (+/- 1cm), longueur du plateau de 2,5 à 4m (+/- 5 %), saillie d'attaque inférieure à 5mm, aucune tolérance.



 $Un\,dos\hbox{-}d'\hat{a}ne.\,Visuel\,Amenagement\,Lyonnais$



Un plateau traversant. Visuel Amenagement Lyonnais

DIOIO V

part des ralentisseurs hors la loi



Ils poussent partout... mais la Métropole de Lyon n'a pas de «recensement exhaustif»

Pour l'association 40 millions d'automobilistes. l'abus de ralentisseurs hors normes constitue un problème de « santé et de sécurité publique ». La Métropole de Lyon est devenue une jungle, on voit fleurir de partout des plateaux hors norme qui occupent toute la largeur de la chaussée et qui s'étendent sur plusieurs mètres. Beaucoup dépassent allégrement les 20 centimètres de haut, comme nous avons pu le constater. « Ces dispositifs mettent en péril la sécurité des usagers, en particulier les plus vulnérables, qui empruntent les voies équipées et accélèrent l'usure des organes des véhicules motorisés, voire les endommagent gravement», précise l'association.

Les professionnels de la route en sont les premières victimes. « Du point de vue de la santé, nombreux sont les chauffeurs de bus ou de cars sillonnant les rues entrecoupées de ralentisseurs à souffrir de lombalgies à force de passer sur des obstacles surdimensionnés. Quant aux rive-



Ici, un plateau ralentisseur dans le quartier de Confluence que nous avons mesuré à 22 cm de haut, de quoi secouer à leur passage les occupants des véhicules... Photo D. Lepetitgaland

rains de ces ouvrages, ils rapportent des nuisances sonores inacceptables », ajoute l'association de défense des automobilistes.

Les constructions sont tellement nombreuses que la Métropole est dans l'incapacité d'en donner le nombre précis, indiquant qu'il n'y a pas de «recensement exhaustif» des ralentisseurs sur le territoire. Ses services précisent que la collectivité est dans son bon droit, estimant que «la norme n'a pas été rendue obligatoire par arrêté ministériel ou fait l'objet de mesures de publicité suffisantes».

• DLPG

Saint-Jean-le-Vieux (Ain), contrainte de détruire son ralentisseur

Le conflit aura duré plus de 10 ans. Finalement, Christian Batailly, le maire de la petite commune de Saint-Jean-le-Vieux, située dans le département voisin de l'Ain dans le Bugey, a été contraint de détruire son ralentisseur jugé illégal dans un jugement du 17 décembre 2019 prononcé par le tribunal administratif de Lyon.

Pour garantir la sécurité de ses concitoyens et faire ralentir le trafic, l'édile avait fait construire un ralentisseur sur la route de Genève qui traverse la commune. Le problème, c'est qu'il mesurait 18 cm de haut, et qu'en mai 2018, un automobiliste a endommagé son véhicule en l'empruntant.

Dans un premier temps, la commune l'avait fait raboter pour atteindre les 10 centimètres maximums autorisés. Mais pour le tribunal, il ne s'agissait pas que d'un problème de hauteur.

En effet, il est interdit de construire des ralentisseurs sur des axes routiers où la circulation est supérieure à 3 000 véhicules jour, même si l'avocat de la commune a contesté le comptage de 7 099 automobilistes journaliers réalisé par le Département de l'Ain en 2014. La commune a été finalement contrainte d'exécuter la décision judiciaire en rasant complètement le dispositif.

En plus du radar pédagogique mis en place, pas suffisamment efficace, la municipalité est en train de réfléchir à trouver un nouveau dispositif pour faire baisser la vitesse. Pourquoi pas un aménagement de type écluse, c'est-à-dire un resserrement de chaussée permettant le passage que d'une file de véhicule, lorsqu'un sens passe, l'autre sens attend.

• DLPG



Saint-Jean-le-Vieux, commune du Bugey dans l'Ain, a été condamnée par le tribunal administratif de Lyon à détruire, un ralentisseur, sur la D36. Photo Catherine Aulaz