

VOS QUESTIONS - NOS RÉPONSES

Ralenti-seurs : quelles mesures prendre après les dernières décisions de justice ?

Géraldine Bovi-Hosy | Actu experts prévention sécurité | Actu juridique | France | Vos questions / Nos réponses prévention-sécurité | Publié le 15/01/2025

Depuis quelques temps, une question se pose : les ralenti-seurs sont-ils positionnés conformément aux textes imposant certains critères ? La question n'est pas nouvelle. Mais ces derniers mois, quelques décisions méritent de se pencher sur la question, avec notre juriste, Géraldine Bovi-Hosy.



La France compterait

près de 450 000 ralenti-seurs, sans que ce chiffre puisse être confirmé avec exactitude tant les dispositifs sont nombreux et différents, avec des appellations diverses : coussin berlinois, dos d'âne, ralenti-seur trapézoïdal, gendarme couché...

Depuis quelques mois, de nombreux articles de la presse régionale, nationale ou spécialisée se font l'écho de décisions de juges administratifs concernant ces équipements. Ils sont souvent présentés comme assurant la sécurité routière en contraignant les automobilistes à réduire leur vitesse, mais d'autres usagers, en particuliers des motards, mettent en avant la dangerosité de ces équipements, alors que des riverains se plaignent des nuisances sonores générées lors des passages de véhicules.

De quoi parle-t-on ?

Techniquement, plusieurs types d'ouvrages co-existent :

- dos d'âne ;
- ralenti-seur trapézoïdal ;
- coussin berlinois ;
- plateau surélevé ou traversant.

Les matériaux peuvent être également différents.

La réglementation existante

C'est un décret du 27 mai 1994 ^[1] qui fixe les normes de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal. Ces normes sont nombreuses (articles 1 à 6 et annexes). On citera entre autres :

- ils ne doivent ne **pas être isolés**, mais soit combinés entre eux, soit avec d'autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse, avec une distance entre eux de 150 mètres au maximum ;
- ils sont **limités aux agglomérations**, aux aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers ;
- ils doivent être installés sur une section de voie localement limitée à **30 km/ h** ou dans une **zone 30** ;
- ils sont interdits sur des **voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules en moyenne journalière annuelle** ;
- **Ils sont interdits en agglomération :**
- **sur les voies à grande circulation**, sur les voies supportant un **trafic poids lourds supérieur à 300 véhicules** en moyenne journalière annuelle, sur les voies de desserte de **transport public de personnes** ainsi que sur celles desservant des centres de secours, sauf accord préalable des services concernés ;
- à moins d'une distance de 200 mètres des limites d'une agglomération ou d'une section de route à 70 km/h ;
- sur les voies dont la déclivité est supérieure à 4 % ;
- 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 ;
- sur ou dans un ouvrage d'art et à moins de 25 mètres de part et d'autre.

Par ailleurs, les ralentisseurs de type trapézoïdal comportent obligatoirement des **passages piétons**, alors qu'il est interdit d'implanter des passages piétons sur les ralentisseurs de type dos d'âne.

Enfin, la norme 98-300 ^[2] datant également de 1994 fixe les caractéristiques techniques des ralentisseurs type « dos d'âne » ou trapézoïdal.

Ce qui sème le doute, c'est la mention spécifique, dans ces deux textes, de seulement deux types d'ouvrages (ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal). Certaines collectivités ont interprété cela comme permettant d'installer les autres équipements, en méconnaissance du décret et de la norme de 1994.

Une première décision qui fait trembler les collectivités

Une association (« Pour une mobilité sereine et durable ») a demandé au département du Var la suppression ou la mise en conformité des ralentisseurs installés sur les voies départementales. Depuis leur première demande en 2018, plusieurs décisions ont été rendues. La dernière, d'une cour administrative d'appel sur renvoi après cassation, est parfois un peu confuse (CAA Marseille ^[3], 30 avril 2024).

On peut toutefois relever que « **les dispositions du décret du 27 mai 1994 et ses annexes, qui n'excluent pas de leur champ d'application les ralentisseurs routiers de type coussins berlinois et plateaux traversants, fixent des règles d'implantation et de signalisation qui s'appliquent à l'ensemble des ralentisseurs de vitesse de type dos d'âne ou de type trapézoïdal.** »

« Il suit de là qu'en l'état actuel des dispositions réglementaires en vigueur, **tous les ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal sont soumis aux règles d'implantation et de signalisation fixées par le décret du 27 mai 1994 et son annexe**, et que ces règles sont les seules dispositions d'application obligatoire à l'égard des collectivités territoriales ou de leurs établissements publics qui réalisent ou aménagent ces ouvrages. »

La juridiction de renvoi exclut par contre l'application de la norme AFNOR NF P 98-300 parce qu'elle « n'a pas été rendue d'application obligatoire par un arrêté du ministre chargé de l'industrie ou tout autre ministre intéressé, [et] n'est pas davantage consultable gratuitement sur le site Internet de l'AFNOR. »

En l'espèce, les requérants n'ont pas obtenu la suppression des ralentisseurs car ils invoquaient le non-respect de

la norme et non du décret... mais une autre décision est intervenue quelques mois plus tard.

Des juges qui ordonnent le démontage

Des riverains d'un ralentisseur ont sollicité du même département, la destruction de deux ralentisseurs du fait du non-respect des conditions posées par le décret de 1994. Face au refus de la collectivité, ils ont saisi le tribunal administratif de Toulon qui a condamné le Conseil départemental du Var à les supprimer (décision du 11 juillet 2024).

Selon le juge administratif, **les ralentisseurs en cause ont été irrégulièrement implantés, en méconnaissance des dispositions de l'article 3 du décret du 27 mai 1994**, et génèrent d'importantes nuisances sonores, compte tenu du trafic routier.

Le tribunal vérifie toutefois qu'il n'y a pas d'atteinte excessive à l'intérêt général :

- aucune mesure de régularisation appropriée n'est possible ;
- il n'est pas établi que le département ne disposerait pas d'autres moyens pour réguler la vitesse des automobilistes et assurer la sécurité des usagers de cette voie ;
- aucun intérêt public ne fait obstacle à la suppression de ces ouvrages.

Il s'ensuit que la démolition des deux ralentisseurs peut être ordonnée.

Le risque pénal

Comment les collectivités doivent-elles réagir face à ces décisions de justice ? Outre des dégâts matériels, les ralentisseurs non conformes pourraient entraîner des accidents (aux motards en particulier). Or, le fait de savoir que l'on dispose sur son territoire d'ouvrages irrégulièrement installés et ne rien faire pour les supprimer, pourrait justifier des poursuites, en cas d'accident, pour homicide et blessures involontaires, le maire pouvant être reconnu auteur indirect de l'infraction.

Depuis 2000, les auteurs indirects d'une infraction involontaire sont ceux qui ont « créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter ». Elles « sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute caractérisée et qui exposait autrui à un risque d'une particulière gravité qu'elles ne pouvaient ignorer » (article 121-3 ^[4] du Code pénal).

Alertés par les nombreux articles de presse, mais également par leurs administrés, voire leurs services (juridiques et techniques), les élus qui ne prendraient aucune mesure alors qu'ils ont la connaissance de la présence d'un tel ouvrage irrégulier, pourraient se voir reprocher l'infraction d'homicide involontaire en tant qu'auteurs indirect si le ralentisseur était à l'origine d'un décès accidentel.

L'autorité chargée du retrait des ralentisseurs

Les ouvrages peuvent être installés sur des voies de statuts juridiques différents, avec divers responsables. La Cour administrative d'appel de Bordeaux dans une décision du 30 juin 2022 ^[5] a rappelé 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 ralentissement sur les routes départementales à l'intérieur de l'agglomération et sur le territoire de sa commune » (en vertu de l'article L. 2213-1 ^[6] du CGCT).

Toutefois, le département, en qualité de gestionnaire des routes départementales auxquelles sont incorporés ces ralentisseurs, en est responsable et doit les retirer si nécessaire (article L. 3221-4 CGCT ^[7]).

Les mesures à prendre

Face à ce risque juridique et humain non négligeable, il importe d'identifier, sur les voies dont la collectivité est responsable, les ouvrages pouvant se voir appliquer le décret de 1994 (les chicanes n'en font pas partie) et de vérifier leur conformité.

Il faudra envisager leur mise aux normes ou leur retrait, en tenant compte de l'intérêt général (nombre d'équipements concernés, coût, planning de mise en œuvre...). Dans l'affaire qui opposait l'association au département du Var, il avait été reconnu qu'un audit avait été réalisé, que certains équipements avaient déjà été supprimés et qu'une programmation des travaux avait été faite.

Il est bien évidemment essentiel d'être vigilant, en cas de mise en place de nouveaux ralentisseurs, quels qu'ils soient, concernant les conditions posées par le décret de 1994.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Quelle est la forme des ralentisseurs « Coussins et plateaux » conseillés par le Cerema ?
- La responsabilité de la commune pour une chute causée par un ralentisseur sur une place de stationnement
- Quelles mesures pour s'assurer de la conformité des ralentisseurs (dos d'âne ou trapézoïdal) aux normes ?