



Malgré la non-conformité d'une large majorité des quelque 450 000 dos-d'âne et autres ralentisseurs qui émaillent le territoire, ils ne sont pas près d'être détruits !

RALENTISSEURS NON CONFORMES

Illégaux... mais épargnés

Le Conseil d'Etat a implicitement admis que la plupart des "gendarmes couchés" ne respectent pas les normes, tout en rejetant leur destruction. Une décision ambivalente qui encourage les associations à poursuivre leur lutte pour les faire disparaître.

Dangereux, polluants, générateurs de nuisances sonores, non conformes... les divers arguments des associations Pour une Mobilité Sereine et Durable (PUMSD) et La ligue de défense des conducteurs (LDC), qui se battent pour supprimer les ralentisseurs de nos routes, n'ont pas fait mouche auprès de la plus haute juridiction administrative.

Le Conseil d'Etat vient ainsi de rejeter leur recours, déposé en juillet 2024, qui demandait la destruction de la totalité des ouvrages qu'elles jugent illégaux. En effet, pour implanter un ralentisseur, les collectivités sont censées s'appuyer sur le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 qui encadre strictement les conditions d'installation de ce type de

dispositifs. Ceux-ci, notamment, peuvent uniquement prendre place sur un axe à 30 km/h, à plus de 25 mètres d'un pont et à plus de 40 mètres d'un virage, sont interdits sur les routes où circulent plus de 3 000 véhicules par jour en moyenne ou une ligne régulière de transport en commun. De surcroît, la norme Afnor NF P 98-300, qui régit leur taille et leur forme, prévoit qu'ils ne doivent pas excéder une hauteur de 10 centimètres...

9 sur 10 non conformes

Déjà, en 2013, *Auto Plus* avait examiné plus de 300 ouvrages et relevé que 40% d'entre eux

dépassaient (parfois largement!) cette hauteur. Mais selon l'association PUMSD, c'est au total 90% des quelque 450 000 "gendarmes couchés" émaillant notre territoire qui ne répondent pas à l'ensemble des normes. Depuis 2010, les localités s'appuient sur les recommandations du *Guide des coussins et plateaux* du Cerema*, jouant sur le nom de l'ouvrage (cousin lyonnais ou berlinois, plateau ralentisseur, surélevé ou traversant...) pour ne pas se conformer au décret. Sauf que le 30 avril 2024, la cour administrative du tribunal de Marseille a acté que tous les ralentisseurs, quelle que soit leur

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

CARBURANT

Palmarès exclusif des prix les plus bas par enseignes, le 5 juin 2025. Ne figurent ici que les réseaux comptant au moins 30 stations et dont les prix ont été relevés ce jour-là.

GAZOLE ⁽¹⁾		Prix moyen ⁽²⁾ 1,569 € ↗		SP95-E10 ⁽¹⁾		Prix moyen ⁽²⁾ 1,686 € →	
1 ^{er}	Hyper U	1,499 €		1 ^{er}	Hyper U	1,609 €	
2 ^e	E.Leclerc	1,509 €		2 ^e	E.Leclerc	1,622 €	
3 ^e	Super U	1,510 €		3 ^e	Super U	1,623 €	
4 ^e	Auchan (hyper)	1,515 €		4 ^e	Auchan (hypers)	1,629 €	
5 ^e	Intermarché©	1,520 €		5 ^e	Intermarché	1,633 €	
6 ^e	Cora	1,522 €					
7 ^e	Auchan (supers)	1,530 €		E85⁽¹⁾ Prix moyen⁽²⁾ 0,750 € ↘			
7 ^e ⁸⁸	Intermarché Contact	1,531 €		1 ^{er}	Super U	0,700 €	
9 ^e	Carrefour	1,534 €		2 ^e	Auchan (hypers)	0,701 €	
10 ^e	Total Access	1,536 €		3 ^e	E.Leclerc	0,704 €	

⁽²⁾ | SP95: 1,704 € ↘ | SP98: 1,789 € ↗ | GPL: 0,981 € ↗ | Baril de Brent: 57,20 € ↘

1. Hors autoroute. 2. Tous les prix moyens indiqués sont des estimations Auto Plus.
Palmarès réalisés à partir des données fournies par Carbu.com (<https://france.carbu.com>), qui recense les prix des carburants pratiqués parmi 12 260 stations pour aider les consommateurs à comparer les tarifs.



BONUS ÉCOLOGIQUE

L'aide revalorisée ?

■ L'enveloppe de 700 millions d'euros dédiée au bonus pour l'année 2025 serait déjà bientôt épuisée! Mais, paradoxalement, les montants du bonus pourraient tout de même être revus à la hausse. En effet, le gouvernement voudrait faire financer l'aide à l'achat de véhicules électriques neufs par le dispositif des CEE (certificats d'économie d'énergie), pris en charge par les fournisseurs de carburants, de gaz ou d'électricité (voir n° 1917). Dans un projet d'arrêté pour transférer le financement du bonus, qui sera présenté lors du Conseil supérieur de l'énergie le 17 juin prochain, le texte indique les nouveaux montants accordés: 4 200 € pour les ménages les plus modestes contre 4 000 € actuellement, et 3 100 € pour les autres ménages (au lieu de 2 000 €). S'il est adopté, le dispositif actuel sera remplacé dès le 1^{er} juillet et jusqu'au 31 décembre 2025.



A. SAUNIER

Saïda Djerrada



Permis pour tous. L'épreuve du code de la route va être accessible en langue des signes à partir de cet été. Jusqu'alors les candidats sourds et malentendants devaient payer un traducteur pour passer l'examen. **Le neuf à la peine.** En mai, seulement 123 918 voitures neuves ont trouvé preneur, soit une dégringolade de - 12% en un an, selon les données de AAA Data. Pire, avec seulement

dénomination, doivent strictement respecter le décret de 1994. Une décision qui fait jurisprudence avec effet rétroactif et a abouti à la condamnation du département du Var à la destruction de deux ouvrages. Fortes de cette décision, les deux associations, aidées par des avocats spécialistes de la route, espéraient que le Conseil d'Etat se prononce enfin en faveur de la suppression de tous les ouvrages problématiques... en vain.

Une histoire de sous

Néanmoins, si la juridiction a rejeté le recours, "elle n'a pas remis en cause le caractère de non-conformité des ralentisseurs concernés", explique la LDC qui y voit là tout de même une petite victoire. En d'autres termes, les collectivités ne pourront désormais plus s'affranchir de la réglementation et faire installer à tout va des ralentisseurs non conformes. Et pour ceux déjà installés, elles pourraient voir engagée leur responsabilité civile et même pénale en cas d'accident. D'ailleurs la PUMSD, qui gère des centaines de dossiers, compte bien continuer d'accompagner juridiquement les victimes d'accidents de ces ouvrages impropres. En outre, les associations veulent aussi engager la responsabilité des entreprises de travaux publics qui les ont réalisés. En effet, le coût de la destruction de tous les ralentisseurs, estimé entre cinq et sept milliards d'euros, a vraisemblablement freiné

le Conseil d'Etat, qui y a vu une charge lourde pour les collectivités. "Ce n'est pas avec nos impôts qu'il faut payer. Les entreprises qui ont réalisé ces travaux ont l'obligation de répondre aux prescriptions légales et devraient donc supporter le prix de leur destruction ou de leur remise en conformité", explique à Auto Plus, Thierry Modolo porte-parole de PUMSD.

Rendre l'illégal... légal ?

Ces dernières semaines, plusieurs députés ont interpellé le gouvernement à ce sujet, dont Jean-Luc Warsmann (Ardenne), qui a demandé notamment comment l'Etat entend "renforcer la sécurité juridique des équipements existants". Dans une réponse publiée le 20 mai dernier, le ministère des Transports confirme que ce n'est ni la norme Afnor ni le Guide coussins et plateaux du Cerema qui régit les règles d'implantation, mais bien le seul décret de 1994 et que celui-ci fait actuellement l'objet de concertations, notamment avec l'Association des maires de France, pour "actualiser les documents existants". Selon Thierry Modolo, le Cerema serait aussi de la partie. "Ils vont sortir un autre guide et pondre un décret ou un arrêté qui va expliquer que tous sont finalement conformes", craint-il. Et de conclure : "S'ils font cela, nous n'hésiterons pas à porter l'affaire en justice et à multiplier les recours." En somme, le bras de fer est loin d'être terminé. **Saïda Djerrada**

Stationnement : embouteillage de recours

■ Depuis sa création, le Tribunal du stationnement payant (anciennement CCSP) est submergé par un flot incessant de contestations. Actuellement, le délai d'attente pour qu'un recours soit jugé est de 2 ans et 4 mois. Ce délai peut même être encore plus long, étant donné que les dossiers concernant des personnes en situation de handicap bénéficiant de la gratuité du stationnement ou des victimes de fraude à l'immatriculation sont traités en priorité.

■ La dépénalisation du stationnement payant a vu le nombre de forfaits de post-stationnement (FPS) plus que doubler, passant de 7,8 millions en 2018 à 16,3 millions en 2024 (voir p. 6). Cette augmentation s'explique par la multiplication des places payantes et

également par l'usage de plus en plus généralisé de véhicules lapi. En conséquence, le nombre de recours devant le TSP a naturellement explosé : en 2024, 201 705 affaires ont été enregistrées, soit une hausse de 23 % par rapport à l'année précédente, incluant 1,24 % des FPS faisant l'objet d'un recours, un ratio stable.

■ L'activité du TSP est en hausse constante depuis sa création. On dénombre ainsi 146 376 jugements en 2024 contre 130 686 en 2023. Mais le travail du tribunal n'a pas suffi à résorber le nombre de dossiers en instance, qui, au contraire, ne cesse d'augmenter. Il y en avait 279 966 au 31 décembre dernier soit 29 % de plus qu'à la même date un an plus tôt !

Nicolas Lourdin

CONTRÔLES Vous les avez débusqués



REPORTERS AUTO PLUS

Hibou embarqué - Moselle (57)

RD603, voiture radar stationnée dans la traversée de Hombourg-Haut, entre les Meubles Filliung et la station-service Leclerc. Contrôle dans le sens Freyming-Merlebach vers Saint-Avold. 50 km/h. 49°07'34.5"N 6°47'10.8"E

Hibou débarqué - Nord (59)

A25, Megane banalisée planquée derrière une construction en béton à la jonction de la fin de la rocade nord-ouest au niveau d'Englos. Le hibou est posé dans le sens Lille-Dunkerque. 90 km/h. 50°37'45.2"N 2°57'29.1"E Laurent D.



REPORTERS AUTO PLUS

SIGNEZ-NOUS LES CONTRÔLES MOBILES !

Vous repérez un lieu où les forces de l'ordre contrôlent la vitesse ? Envoyez-nous l'info à : radars.autoplus@reworldmedia.com

CABINES La journée de la semaine



Seine-et-Marne (77)

RD1004, PR 44+750, Jouy-le-Château (dans les deux sens), 50 km/h. Le radar autonome est installé dans la zone de travaux de construction du rond-point avec la D215. 48°41'25.5"N 3°08'50.7"E



Haute-Saône (70)

RN19, PR 77+330, Frotey-lès-Lure (dans les deux sens), 80 km/h. Le radar contrôle la zone de travaux au niveau de la sortie Frotey-lès-Lure. 47°39'50.1"N 6°33'01.4"E



Seine-Maritime (76)

RN338, PR 7+050, Le Petit-Quevilly (Rouen vers Paris), 50 km/h. Le radar autonome se trouve dans la zone de travaux après le pont Flaubert. 49°25'42.1"N 1°03'22.0"E



Pas-de-Calais (62)

A16, PR 234+500, Condette (dans les deux sens), 70 km/h. Un radar autonome à chaque entrée du tunnel d'Hardelot, un pour chaque sens de circulation. 50°38'11.5"N 1°39'56.7"E et 50°38'40.6"N 1°39'55.8"E



LA QUESTION INATTENDUE

Quel est le modèle le plus prisé par les quinquagénaires ?



N. SOLER

En quoi roulent les automobilistes âgés de 50 à 59 ans ? Le modèle le plus populaire auprès des automobilistes de cette tranche d'âge est la quatrième génération de la citadine du Losange. Derrière, on trouve respectivement les Peugeot 207 et 208. Du côté des sexagénaires, le top 3 diffère un peu, avec, dans l'ordre : Dacia Sandero, Renault Clio (troisième génération) et Peugeot 208.



Retrouvez chaque semaine des infos insolites du marché auto puisées dans les données de AAA-Data, "l'expert de la data".

19 114 immatriculations, l'électrique recule de 19 % par rapport à mai 2024. **L'occasion stagne.** Du côté du marché de la seconde main, c'est moins catastrophique : 430 000 autos d'occasion ont été vendues en mai d'après Auto Scout24, soit peu ou prou le même volume qu'en mai 2024.

PLAQUE :
LA SÉRIE DU
MOMENT



HE - 123 - AC

