

# Les ralentisseurs sur la commune



Les associations d'automobilistes comme 40 millions d'automobilistes ou Pour une mobilité sereine et durables (PUMSD) chiffrent à environ 450 000 le nombre de ralentisseurs qui ne suivent pas la réglementation mais qui demeurent présents sur les routes françaises. Pourtant, le ralentisseur est un moyen efficace de limiter la vitesse sur des portions de voirie dans la perspective d'assurer la sécurité de tous.

En tout état de cause, la responsabilité des gestionnaires de voiries et des collectivités est susceptible d'être engagée lorsqu'un dommage survient, de la faute d'un ralentisseur illégal/illicite (voir en ce sens la décision rendue par le Tribunal administratif de Montpellier le 21 juin 2013, n°1103634 dit FFMC contre commune St-Drézery).

Un risque important car les usagers d'un ouvrage public bénéficient, en cas d'accident, d'une présomption de défaut d'entretien de l'ouvrage. Il reviendra donc à la collectivité de prouver qu'elle entretient correctement son dispositif. A cela s'ajoute la possibilité, admise par la jurisprudence, de démontrer le lien de causalité direct entre des dommages subis et un ralentisseur par la voie de témoins n'ayant pas directement assisté à la scène mais ayant développé une certaine "expertise", soit par leurs connaissances des accidents (les pompiers par exemple) soit par une connaissance particulière du lieu où s'est produit l'accident (certains riverains).

Des recours sont intentés contre ces ralentisseurs estimés illégaux en raison de leur hauteur ou de leur positionnement par exemple. De part les pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, dont dispose le maire, sur les voies communales et les chemins ruraux, sa responsabilité concernant les ralentisseurs peut, de facto, être engagée.

Néanmoins, certains ralentisseurs ne relèvent pas de la compétence du maire, comme ceux installés sur des voiries d'intérêt communautaire (voir en ce sens l'arrêt de principe rendu par la Cour administrative d'appel de Nancy en 2013, Communauté de communes du bassin de Lons-le-Saunier).

Néanmoins, une circulaire ministérielle adressée aux préfets de département en date du 29 avril 1996 rappelle la mise en conformité obligatoire de tous les ralentisseurs situés sur des routes ouvertes à la circulation publique. Ils ont donc l'obligation de se conformer strictement au décret pour des raisons de sécurité juridique.

## La réglementation relative aux ralentisseurs est complexe car éparse

S'il est vrai que la presse se fait régulièrement l'écho des problèmes que posent la prolifération de ralentisseurs illicites, il s'avère délicat de prendre connaissance de la réglementation exacte :

L'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;

L'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) du 22 octobre 1963 modifiée ;



La norme NF P 98-300 de juin 1994 relative aux caractéristiques géométriques et conditions de réalisation des ralentisseurs routiers de types dos d'âne ou de type trapézoïdal ;

Le guide CERTU de septembre 1994 relatif aux ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal ;

Le guide CERTU de juin 2010 relatif aux coussins et plateaux ;

Le décret n°94-447 du 27 mai 1994.

# L'installation des ralentisseurs



## 1. Les voiries autorisées

L'installation d'un dos d'âne routier ou d'un ralentisseur trapézoïdal doit respecter la réglementation fournie par la norme NF P 98-300. Le décret n°94-447 du 27 mai 1994 définit les modalités techniques d'implantation et de signalisation.

### · **Leur positionnement doit répondre à des règles précises**

Les ralentisseurs doivent impérativement être positionnés en agglomération. D'après le code de la route, il s'agit d'un « *espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalés par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde* ».

Par conséquent, il est interdit d'installer ces dispositifs sur les voies à grande circulation. Il revient d'ailleurs au maire de fixer les limites de vitesse en agglomération. La situation se complexifie à la lecture de la jurisprudence car il en ressort que le juge n'est pas tenu par la qualification d'agglomération arrêtée par le maire.

Le décret précise aussi que les dos d'âne routiers ou les ralentisseurs trapézoïdaux peuvent être installés sur des « *aires de service ou de repos routières ou autoroutières* ».

Enfin, le décret expose la possibilité de les implanter sur les « chemins forestiers », expression qui ne répond à aucune définition légale.

### · **L'analyse du trafic supporté par la voie**

En plus des dispositions précitées s'ajoutent l'obligation de prendre en considération la moyenne journalière annuelle des véhicules qui passent sur la voie.

En agglomération, les ralentisseurs ne peuvent pas non plus être installés sur des voies supportant un trafic correspondant à une moyenne quotidienne sur l'année de 300 poids-lourds (PTAC supérieur à 3.5 tonnes).

Enfin, aucun ralentisseur ne peut pas principe se trouver sur un itinéraire de transport régulier de personnes.

## 2. Le positionnement sur la voirie autorisée

Même si la voirie permet l'installation des ralentisseurs, leur positionnement sur cette voie ne peut être aléatoire. Il est impératif que la vitesse soit limitée à 30 Km/h ou qu'il s'agisse d'une zone 30.

Il faut également que les ralentisseurs ne soient pas isolés mais s'intègrent dans un objectif de sécurité routière globale. S'il s'agit d'une combinaison entre deux ralentisseurs, ceux-ci devront néanmoins être espacés de plus de 150 mètres.

Les ralentisseurs ne peuvent être situés « à moins d'une distance de 200 mètres des limites d'une agglomération ou d'une section de route à 70km/h ».

Enfin, les bâtiments à proximité ainsi que la configuration des lieux doivent faire l'objet d'une étude approfondie. En effet, la voie ne doit pas desservir un centre de secours, sauf accord préalable. Elle ne doit pas non plus faire l'objet d'une déclivité supérieure à 4% dans le sens de la montée comme de la descente.

Pour finir, ils ne peuvent être implantés sur des ponts et des tunnels routiers et à moins de 25 mètres de part et d'autre.

Certains ralentisseurs peuvent aussi nuire au bon écoulement des eaux pluviales, dernier élément à prendre en considération.

# Des ralentisseurs “conformes aux règles en vigueur”

Le texte central qui prévoit les différentes caractéristiques géométriques et les conditions de réalisation est la norme de construction AFNOR NF P 98-300 du 16 juin 1994.

Par principe, ce document n'a pas de caractère impératif. Pour que ce document ait une véritable force juridique, il doit être rendu impératif par une autre norme. Le décret, longuement étudié dans la première partie de ce travail, mentionne l'obligation de ralentisseurs « conformes aux règles en vigueur », il est donc possible d'en déduire que ce document doit être respecté.

## 1. Concernant les dos d'âne

Selon le point 3 de la norme il s'agit d'un « ouvrage de forme circulaire convexe aménagé sur la chaussée ».

Il ne doit pas comporter de passage piéton.

Le dos d'âne a une hauteur de 10 cm avec une tolérance de construction de 1 cm. La longueur est de 4 m avec une tolérance de 20 cm. Enfin, la saillie d'attaque doit être inférieure ou égale à 0.5 cm.

Un schéma est proposé par la norme :

### Norme de construction AFNOR 98-300

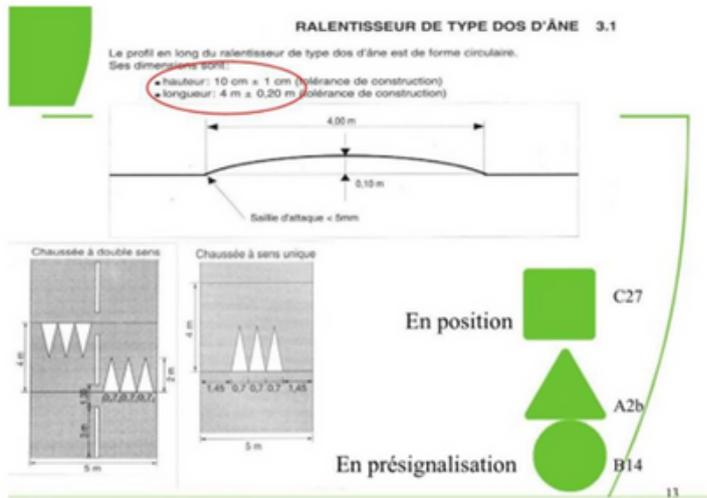


Schéma annoté par l'association PUMSD.

Enfin, ils devront être implantés perpendiculairement à l'axe de la chaussée et sur toute sa largeur.

Concernant les matériaux composant le ralentisseur, nous vous invitons à prendre connaissance des points 5.1 à 5.3.

## 2. Concernant les ralentisseurs de type trapézoïdal

Selon le point 3 de la norme il s'agit d'un « ouvrage de forme trapézoïdale convexe aménagé sur la chaussée ». Celui-ci comporte un passage piéton.

Le ralentisseur de type trapézoïdal a une hauteur de 10 cm au-dessus de la chaussée avec une tolérance de 1 cm. Il doit mesurer entre 2.5 et 4m de long avec une tolérance de 5%. Le rampant doit mesurer entre 1 et 1.40m de long. Enfin, la pente doit se situer entre 7 et 10%. La saillie d'attaque doit être inférieure ou égale à 0.5cm.

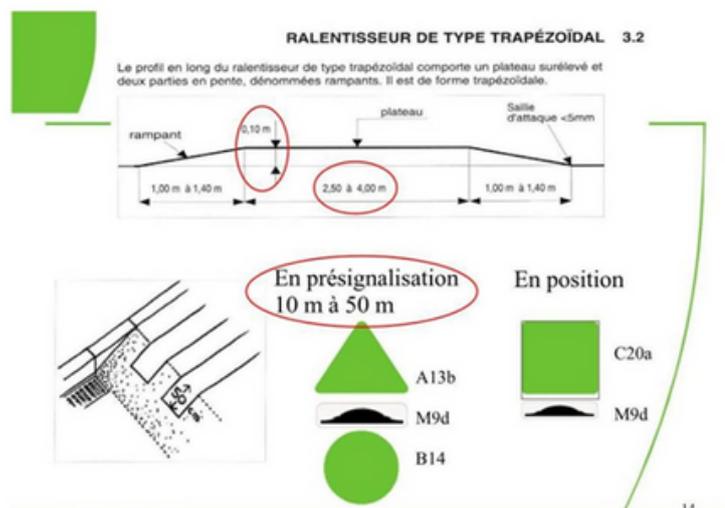


Schéma annoté par l'association PUMSD.

Ils devront être implantés perpendiculairement à l'axe de la chaussée et sur toute sa largeur.

Concernant les matériaux, la norme est similaire à celle des dos d'âne.

## La mise en place d'une signalisation routière

La signalisation routière se décompose en deux, celle dite verticale (panneaux) et celle dite horizontale (marquage au sol).

Deux documents sont à étudier pour mettre une signalisation pertinente et conforme à la réglementation :

- L'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR) dont la valeur réglementaire est conférée par arrêté du 7 juin 1977 ;
- Arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

### 1. Concernant les panneaux de signalisation

Dos d'âne	
En zone 30	En dehors d'une zone 30
 <p>La signalisation avancée n'est obligatoire.</p>	<p>Des panneaux devront obligatoirement être présents.</p> <p>Il s'agit de panneaux A2b « <i>ralentisseurs de type dos d'âne</i> » et complétés par un B14 « <i>Limitation de vitesse à 30 km/h</i> ».</p> <p>Dans l'hypothèse de dos d'âne implantés successivement, un panneau d'étendue M2 indique la longueur de la section dangereuse.</p> <p>Enfin, un panneau C27 « <i>surélévation de chaussée</i> » est obligatoire.</p> 

## Ralentisseurs trapézoïdaux

En zone 30	En dehors d'une zone 30
<p>La signalisation avancée n'est obligatoire.</p> 	<p>Des panneaux devront obligatoirement être présents.</p> <p>Il s'agit de panneaux A13b « <i>passage pour piéton</i> » complété du panneau M9d « <i>Passage pour piéton surélevé</i> » ainsi que B14 « <i>Limitation de vitesse à 30 km/h</i> ».</p> 

## 2. Concernant la signalisation horizontale

Dos d'âne	
En zone 30	En dehors d'une zone 30
<p>La signalisation avancée est facultative.</p> 	<p>Une signalisation est obligatoire.</p> <p>Ce sont des marquages constitués de « <i>trois triangles blancs disposés sur le ralentisseur dans l'axe de chaque voie de circulation et dont les pointes sont orientées dans le sens normal de la circulation</i> ».</p> <p>Les triangles ont une base de 70 cm de large et doit mesurer environ 2m de hauteur. Les dimensions sont précisées au sein de l'annexe D8 de l'IISR.</p>

## Ralentisseurs trapézoïdaux

L'article 118 de l'IISR définit la couleur, la taille et les formes à respecter. Lorsqu'un passage piéton est présent sur le ralentisseur, les bandes blanches constituant le passage piéton sont prolongées sur les rampants du ralentisseurs.

# Le cas particulier du coussin berlinois

Le coussin berlinois a la particularité de ne couvrir qu'une partie de la chaussée.

Aucun texte ou norme ne réglemente les « coussins berlinois ». En effet, ils ne sont pas couverts par le décret n°94-447 du 27 mai 1994. Néanmoins, les articles 28-1 et 72-6 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière modifiée par l'arrêté du 6 décembre 2011 précise bien la prise en compte juridique des coussins et plateaux dits : « coussins berlinois ».

Ces derniers éléments semblent alors conforter l'assise légale de la réalisation de coussins et de plateaux par les collectivités.

Le seul document de référence est celui du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, qui a été publié sous le titre "Guide des coussins et plateaux" mais celui-ci n'a aucune valeur réglementaire. Néanmoins, la jurisprudence montre que ce guide est pris comme référence dès lors qu'un recours est intenté. La conception du coussin doit donc suivre les recommandations préconisées par ce document.

Précédemment, dans une [réponse ministérielle n°55273 publiée au JO de l'Assemblée nationale le 08 décembre 2019](#), le Ministre avait précisé que les ralentisseurs en caoutchouc vulcanisé, matériau utilisé généralement pour les coussins berlinois, n'était pas autorisé. Par conséquent, si le coussin berlinois est conçu en caoutchouc vulcanisé et que celui-ci cause un dégât, la responsabilité de la commune pourrait être engagée.

Les ralentisseurs non soumis à la norme NF P98-300, dont font partie les « coussins berlinois », restent autorisés car à ce jour aucun texte juridique ne les interdit, mais leur mise en œuvre doit respecter l'ensemble des réglementations opposables aux gestionnaires de voiries publiques.

Pour conclure, les coussins berlinois se trouvent dans un vide juridique et n'ont jamais vraiment été réglementés. Il convient donc de faire preuve de prudence dans l'installation de ce type de ralentisseurs.

Il reste que ce type d'aménagement (coussins berlinois et plateaux) demeure autorisé car, à ce jour, ils n'ont pas été spécifiquement interdits ([réponse ministérielle](#) du 16 mars 2021). Ils apparaissent même dans l'[instruction interministérielle](#) sur la signalisation routière aux articles 28-1 ou 118-9. En outre, le panneau de signalisation C27 s'intitule « surélévation de chaussée » (et non pas « Ralentisseur de type dos d'âne ou trapézoïdal »), ce qui laisse supposer que plusieurs dispositifs sont tolérés.

Le travail de Monsieur Kevin SOUSA RODRIGUES, intitulé « Les ralentisseurs illicites sur le domaine public routier français : quelles conséquences vis-à-vis de la responsabilité administrative, pénale et environnementale ? » soutient la thèse selon laquelle les plateaux et coussins seraient finalement des trapèzes qui ne disent pas leurs noms pour s'affranchir du cadre réglementaire en vigueur pour les ralentisseurs de type trapézoïdal. Toutefois il semble que la dimension d'un trapèze n'influence par sa nature qui demeure un trapèze.