



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

ralentisseurs

Question écrite n° 10094

Texte de la question

M. Christophe Priou attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la nécessité d'encadrer par une norme claire la pose de ralentisseurs limitant la vitesse sur nos routes. En effet, même si la compétence en matière d'équipements censés casser la vitesse des véhicules est essentiellement municipale, il serait utile de rappeler à quelles normes l'équipement ralentisseur doit se référer étant entendu que nombre de ralentisseurs ne satisfont ni riverains (bruit), ni automobilistes (pente trop brutale). Il s'agit de limiter les nuisances physiques aux automobilistes qui souffrent du dos et les nuisances sonores aux riverains, tout en fluidifiant la circulation rendue anarchique par des freinages brutaux devant l'obstacle trop pentu. Il est d'ailleurs prouvé qu'une pente à 10 % n'améliore pas pour autant la sécurité. C'est pourquoi il lui demande s'il est possible de limiter réglementairement la pente des ralentisseurs ainsi que les rampes d'accès aux plateaux surélevés à 5 % au lieu des 10 % souvent constatés en application des dernières recommandations du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU).

Texte de la réponse

Les ralentisseurs, les coussins et les plateaux sont des dispositifs de surélévation de chaussée destinés à modérer la vitesse des véhicules en agglomération, dans un but de protection des usagers vulnérables vis-à-vis des véhicules motorisés. Les ralentisseurs ne doivent ni constituer des obstacles dangereux pour l'usager, ni représenter une gêne excessive lorsque ce dernier respecte la vitesse autorisée (agressivité vis-à-vis du véhicule et de ses occupants, nuisance sonore). Ainsi, les caractéristiques géométriques et techniques (notamment les dimensions) des ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal sont décrites dans une norme française (NF P98-300), et leurs conditions d'implantation sont définies par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994. Ce décret limite l'implantation des ralentisseurs aux agglomérations telles que définies à l'article R. 1er du code de la route, aux aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers. De plus, le cadre défini dans ce décret vise à garantir la cohérence de l'aménagement puisqu'il est précisé qu'un ralentisseur ne doit être implanté que sur une section de voie localement limitée à 30 km/h (ou dans une « zone 30 ») et que le ralentisseur doit être combiné avec d'autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse. Quant aux spécifications techniques précisées dans la norme, elles sont les suivantes. Le profil des ralentisseurs de type dos d'âne est arrondi et la hauteur maximale est de 10 cm pour 4 mètres de long. Concernant le ralentisseur de type trapézoïdal, la pente de ses rampants doit être comprise entre 7 et 10 %. Ces caractéristiques sont reprises, explicitées et complétées par des recommandations en matière d'aménagement et de signalisation dans le guide sur les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal publié par le CERTU en 1994. Tous les dispositifs doivent aujourd'hui répondre à la norme en vigueur. En effet, le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 imposait une mise en conformité des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal avant 5 ans. Le gestionnaire de voirie qui n'aurait pas pris les dispositions nécessaires engage donc sa responsabilité. En ce qui concerne les coussins et les plateaux, ils ne sont ni normés, ni couverts par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994, mais font l'objet d'un guide de recommandations du CERTU, dont une actualisation a eu lieu en 2010.

Ce guide, qui s'intitule « Guide des coussins et plateaux », préconise pour les plateaux que les pentes d'accès ne dépassent pas 10 % et précise qu'une pente inférieure à 7 % a peu d'influence sur la modération des vitesses. Au-dessous de 5 % de pente d'accès, l'aménagement n'est plus considéré comme un plateau.

Données clés

Auteur : [M. Christophe Priou](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (7^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 10094

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Intérieur

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [13 novembre 2012](#), page 6444

Réponse publiée au JO le : [24 septembre 2013](#), page 10098