

ASSEMBLÉE NATIONALE
29 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Non soutenu

AMENDEMENT N ° II-CF566

présenté par
Mme Sylvie Bonnet

ARTICLE 51

ETAT D - RÉPARTITION DES CRÉDITS POUR 2026, PAR MISSION ET PROGRAMME,
AU TITRE DES COMPTES SPÉCIAUX

« Contrôle de la circulation et du stationnement routiers »

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Structures et dispositifs de sécurité routière	0	204 538 214
Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	0	0
Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	0	0
Désendettement de l'État	0	0
mise aux normes des ralentisseurs (ligne nouvelle)	204 538 214	0
TOTAUX	204 538 214	204 538 214
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ces quinze dernières années, les ralentisseurs se sont répandus dans la quasi-totalité des communes de France. Initialement marginaux, ces équipements sont apparus comme l’outil adéquat pour

inciter les automobilistes à ralentir dans les rues où les établissements environnants nécessitaient de prendre davantage de précautions qu'ailleurs (établissements scolaires, crèches, hôpitaux...).

Pourtant, alors que la réglementation est très claire, ces dispositifs anti-vitesse s'en sont progressivement affranchis pour adopter toutes les formes et toutes les longueurs...

Le décret n°94-447 du 27 mai 1994 précise que les ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal sont conformes à la norme NF P 98-300 et impose les points suivants : ils doivent être situés en zone 30 Km/h, avoir un plateau compris entre 2,5 et 4 m, avec deux pentes de 1 à 1,4 m de long et ne pas dépasser 10 cm de haut. Enfin, ils ne doivent pas être implantés sur des axes empruntés régulièrement par des transports publics de personnes ni sur des axes où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour en moyenne.

Face à cette réglementation très stricte, le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), a rédigé un guide intitulé « Coussins et plateaux », dont les recommandations sont malgré tout éloignées du décret et de la norme.

Y figurent en effet des « plateau traversant », « plateau ralentisseur » ou « plateau surélevé » permettant de se soustraire aux texte et norme en vigueur. Quelle que soit l'appellation retenue, il s'agit en effet d'un ralentisseur de forme « trapézoïdale » non conforme, ne respectant pas plus les emplacements que les 10 cm de hauteur et s'étalant sur une longueur supérieure aux 4 mètres réglementaires.

Outre les ralentisseurs de type trapézoïdal, les « coussins berlinois », ces dalles de caoutchouc vulcanisé, souvent rouge orangé ou noires, fleurissent aussi dans les villes, alors que le Ministère des Transports en a interdit formellement l'usage sur les voies publiques depuis 2009, à cause du danger manifeste qu'ils génèrent, en particulier pour les deux-roues motorisés ou non.

La prolifération de ces équipements démesurés, inadaptés et hors normes, n'est pas sans conséquence pour les automobilistes et les deux-roues, comme l'a démontré l'étude menée conjointement par la Ligue de Défense des Conducteurs, l'association « Pour une mobilité sereine et durable » et l'Automobile Club des Avocats et dont les résultats des mesures ont été publiés dans l'Automobile Magazine, le 1^{er} juillet 2021 : plus d'accidents, plus d'impact sur l'environnement, plus de carburant consommé, plus d'inconfort, plus de bruit !

Il a été ainsi démontré que chaque passage sur un ralentisseur génère :

- + 25 % de pollution atmosphérique (surconsommation de carburant) ;
- + 27 % d'émissions de CO2 et autres gaz à effet de serre ;
- + 300 à + 1 000 % de particules fines (freins, pneus, gaz) ;
- 8 x plus de nuisances sonores et de vibrations pour les riverains ;
- une perte financière immobilière de 20 à 25 % de la valeur d'une habitation proche ;

· une entrave et un ralentissement important des services de secours d'urgence, provoquant une « perte de chance » en cas d'AVC ou d'infarctus ;

Au titre des dommages causés par ces dispositifs, signalons tout particulièrement les troubles musculosquelettiques (TMS) dont souffrent 46 % des chauffeurs de bus interrogés dans l'enquête citée supra, certains d'entre eux pouvant franchir jusqu'à deux cent quarante dos d'âne dans la journée, alors que, rappelons-le, le décret dispose bien que ces ralentisseurs « ne doivent pas être implantés sur des axes empruntés régulièrement par des transports publics de personnes ».

Enfin, les procédures devant le juge administratif se multiplient, les premières ayant été engagées par des particuliers à partir de 2018. Elles ont été décidées à la suite d'accidents causés par des ralentisseurs illégaux (véhicules endommagés au passage d'un ralentisseur trop haut, notamment).

De nombreuses plaintes contre X avec constitution de partie civile ont également été déposées pour mis en danger de la vie d'autrui par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence.

Aujourd'hui, la jurisprudence est désormais bien établie, le Conseil d'État ayant confirmé dans sa décision du 27 mars 2025 (CE, 2e ch. jugeant seule, 27 mars 2025, n° 495623) le caractère non-conforme de ces ralentisseurs et le fait qu'un nombre important de collectivités en charge d'un réseau routier méconnaît la réglementation en la matière.

Dès lors, il est urgent de permettre aux collectivités locales concernées de mettre aux normes les ralentisseurs implantés sur leur territoire.

C'est pourquoi cet amendement propose de créer un nouveau programme intitulé « mise aux normes des ralentisseurs » dont l'action unique « mise aux normes des ralentisseurs » est doté de 204 538 214 € prélevés sur l'action n°01 « Dispositifs de contrôle » du programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière ».