

# Ralentisseurs : les règles pour rester dans les clous

Dos d'âne, trapézoïdal ou plateau, un ralentisseur est destiné à réduire la vitesse des véhicules en agglomération. Mais il doit respecter des règles d'implantation.

En octobre 2013, l'hebdomadaire *Auto Plus* relevait que sur 300 ralentisseurs implantés dans 23 communes, un tiers était mal dimensionné, mal implanté ou mal signalé. Difficile de dire si cette proportion correspond à une réalité à l'échelle nationale, mais voici les principales règles et recommandations sur ces aménagements.

## Pourquoi des ralentisseurs ?

Pour réduire la vitesse des véhicules. Selon l'OCDE (« La gestion de la vitesse », 2007), « une diminution de 5 % de la vitesse moyenne entraîne approximativement une baisse de 10 % du nombre d'accidents corporels et de 20 % du nombre d'accidents mortels ». De plus, « le risque pour un piéton d'être tué lors d'une collision est de 80 % à une vitesse d'impact de 50 km/h, et de 10 % à une vitesse d'impact de 30 km/h ».

## Quels types de ralentisseurs ?

• **Dos d'âne et ralentisseur trapézoïdal.** Le premier est bombé, d'une longueur maximale de 4 mètres et ne peut pas comporter de passage piéton ; le second est un plateau de 2,5 m à 4 m et deux pentes, avec un passage pié-

ton. Leur hauteur est de 10 cm maximum. Ce sont les deux seuls types de ralentisseurs réglementés par le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 et la norme Afnor NF P 98-300 de juin 1994.

• **Coussin et plateau.** Pour eux, pas de réglementation hormis leur signalisation, mais un guide de recommandations (voir ci-contre). Le coussin est une surélévation rectangulaire qui ne couvre qu'une partie de la chaussée. Quant au plateau, c'est une surélévation de 15 centimètres maximum s'étendant sur une longueur variable et d'un trottoir à l'autre.

• **Chicane et écluse.** La première est un décalage de l'axe de la chaussée, la seconde, un rétrécissement avec des îlots sur la chaussée. Elles font elles aussi l'objet d'un guide de recommandations.

## Où les implanter ?

Dos d'âne et trapézoïdal ne peuvent être implantés qu'en agglomération, entre les panneaux d'entrée et de sortie d'une commune (à plus de 200 m de ces panneaux), sur des aires de service routières ou autoroutières ou sur des chemins forestiers. Ils sont notamment interdits sur les voies supportant un trafic de plus de 3 000 véhicules par jour et sur celles



## En savoir +

Plusieurs guides et rapports sont disponibles sur le site [www.certu-catalogue.fr](http://www.certu-catalogue.fr) :

- Les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal (gratuit),
- Les ralentisseurs : état de l'art et effets dynamiques (gratuit),
- Guide des coussins et plateaux (35 euros),
- Guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines (40 euros).

empruntées par des bus ou desservant des centres de secours, sauf accord avec les services concernés. D'autres restrictions d'implantation sont précisées par le décret de 1994. Ces ralentisseurs ne sont installés que sur une section de voie limitée à 30 km/h ou dans une zone 30.

Moins contraignants, les coussins et plateaux peuvent être utilisés sur des voies supportant des trafics importants de poids lourds et sont à adapter en fonction de la circulation des transports en commun.

## Comment choisir ?

En entrée d'agglomération, « la chicane est bien adaptée, car elle marque la rupture entre campagne et milieu urbain et il y a généralement l'emprise au sol pour la réaliser », note Olivier Baille, du Cerema (1) – Direction technique Territoire et ville (ex-Certu).

En agglomération (ou en entrée moyennant quelques précautions), l'écluse double (avec îlots implantés en quinconce) est, selon lui, efficace pour modérer les vitesses : « Il y a de très bons retours d'expérience sur ces aménagements, car ils ne secouent pas les conducteurs et sont moins bruyants pour les riverains que les surélévations de chaussées. Ils ne consomment pas d'emprise sur les trottoirs et ne sont pas plus chers que les ralentisseurs. »

Pour rendre plus visible un passage piéton ou un carrefour, par exemple, le trapézoïdal ou le plateau sont bien adaptés. Pour réduire plus efficacement la vitesse s'il n'y a ni passage piéton, ni circulation de bus, c'est le ralentisseur type dos d'âne. Enfin, note Olivier Baille, « le coussin est à privilégier s'il y a un trafic significatif de bus. »

José SOTO

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

## Un obstacle pour les engins agricoles

Les ralentisseurs imposent des contraintes et génèrent parfois un inconfort pour les cyclistes conduisant à mettre en place un parcours cyclable alternatif. Sans oublier les nuisances sonores pour les riverains. Le bruit des infrastructures routières est réglementé par l'article L. 571-9 du Code de l'environnement, le décret 95-222 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 5 mai 1995 (source : Certu). La circulation des engins agricoles n'est pas non plus

facilitée par ces aménagements qui « ne tiennent pas compte du gabarit des machines », estime la Fédération nationale des entrepreneurs des territoires. Gérard Napias, son président, a attiré l'attention des candidats aux élections municipales en rappelant que « c'est par le dialogue que professionnels et élus locaux adapteront les aménagements routiers et urbains pour permettre la circulation des engins agricoles ».