

Ecologie :

Les communes multiplient les ralentisseurs, plateaux, coussins berlinois, panneaux stop inutiles... au détriment de leurs habitants !

Les maires, les conseils municipaux et les habitants mesurent-ils bien les conséquences environnementales graves générées par ces installations ?

Certains sont utiles, là où existe un réel danger - Beaucoup sont inutiles, dangereux, et souvent illégaux, avec des inconvénients dépassant largement les bénéfices :

La pollution, surtout pour les riverains

1) Certains ralentisseurs demandent aux automobilistes de tellement freiner et ensuite de ré accélérer, que cela crée un **pic de pollution**, et, parfois, de vrais petits embouteillages s'ils sont placés aux abords d'un rond-point ou d'une zone spéciale. Or les à-coups sont les phases qui génèrent le plus d'émissions polluantes.

Gaz d'échappement et poussières de plaquettes de frein en particules fines garanties pour le nez des riverains !

Au Royaume-Uni, la NICE (institut national pour la santé et la qualité des soins) demande au gouvernement de faire une table ronde pour repenser les normes sur les ralentisseurs, qui joueraient un rôle non négligeable dans les 25000 morts annuelles outre-Manche liées à la pollution atmosphérique.

<https://auto.bfmtv.com/actualite/les-dos-d-ane-tuent-en-generant-davantage-de-pollution-1066987.html>

2) A 30 km/h on pollue plus qu'à 50 km/h. En effet, à cette vitesse là il n'y a aucune résistance à l'air, mais en revanche on est obligé de rouler sur le second rapport, ce qui à distance égale **consomme plus de carburant** et est **plus polluant** que de rouler en 3ème ou 4ème à 50 km/h !

3) **Pollution sonore** : le bruit des camions ou des remorques passant sur les ralentisseurs est capable de réveiller les riverains la nuit.

4) **Pollution visuelle** : une charmante rue de village traditionnel ou de jolie ville, affublée de panneaux rouges et de peintures au sol perd bien de son charme.

5) **Usure prématurée** : voitures, motos et camions. Même pris à faible vitesse, ils font souffrir les amortisseurs sur moyen et long terme. Il en découle des frais de réparation inévitables de plus en plus réguliers.

6) **Inefficacité relative** : certains détestent les ralentisseurs et roulent plus vite, voire klaxonnent à leur passage pour protester contre la destruction de leurs véhicules.

Les autres victimes

1) Les **accidents de motards** sur les ralentisseurs se sont multipliés ces dernières années. Depuis que les collectivités locales n'ont eu de cesse de disposer partout où cela leur était possible des « obstacles » pour ralentir, voire stopper la circulation, les chiffres ont explosé.

2) Les **véhicules de secours**. Une ambulance doit intervenir rapidement... Elle doit presque s'immobiliser pour passer les ralentisseurs. Avec un patient fragile à l'intérieur, cela peut virer au drame....

3) Les **chauffeur de bus** qui passe à longueur de journée sur des dos-d'âne...

4) Pensons également aux personnes ayant le **dos fragile**...

5) Enfin, de nombreuses voitures sont surbaissées, notamment pour les rendre accessibles aux handicapés. Le risque de **raayer ou casser un parechoc**, est grand, même à faible vitesse.

Le coût

Le **contribuable paie deux fois**, une fois pour les ralentisseurs, une autre pour réparer sa voiture.

Le prix à l'unité peut varier de 2000€ à 3000 € la paire de coussins, à plus de 10.000€ le plateau. Pourquoi embêter **ceux qui respectent le code de la route** ?

N'oublions pas le business des vendeurs de ces équipements ou des vendeurs d'amortisseurs.

Autres sources

Au Royaume-Uni, le gouvernement veut interdire les ralentisseurs, explique [*The Telegraph* sur son site web](#).

Cette perspective est même incluse dans un plan **de lutte contre la pollution** !

<http://www.palais-de-la-voiture.com/2017/08/ralentisseurs-illegaux-recours-maires-autophobes.html>

Il y a surtout une législation qui régleme les ralentisseurs.... bien sûr elle n'est pas respectée, notamment les ralentisseurs ne doivent pas être implantés **à moins de 200 mètres des limites d'une agglomération et leur hauteur limitée à 10 cm**.

Ils sont souvent installés n'importe comment (trop haut, trop près des entrées d'agglomération, à des endroits sans danger) ou de façon absurde, une commune a récemment placé trois stops à un carrefour !

Règles d'implantation :

<https://www.virages.com/Blog/Reglementation-Ralentisseurs>

- À Nice, les **bus articulés** ont du être renforcés au niveau des soubassements. Ils sont dans un état d'usure avancé à cause des ralentisseurs, que certains véhicules franchissent parfois plus de 100 000 fois par an.
- Chaque année, des accidents ont lieu avec pour cause, des **demi-trains avant cassés**. La cause pourrait être due entre autres aux ralentisseurs...

Souvent à la demande de quelques résidents ayant l'impression que toutes les voitures dépassent les 50 km/h en passant sur la route bordant leur maison. Certes, on peut toujours constater quelques excès de vitesse.

Le Maire, moins soucieux des finances de sa commune que, par démagogie, de répondre aux demandes de ses potentiels électeurs, ou étant lui-même riverain d'une route qui traverse sa commune, va décider la pose de ralentisseurs même à un endroit où il n'y a jamais eu d'accident et en dehors d'accidents, de tout danger particulier.

Ces ralentisseurs coûtent cher, détruisent les amortisseurs des véhicules, entraînent de la pollution (poussière de frein, accélération), gênent la conduite et enlaidissent les villages. Ils sont souvent installés n'importe comment (trop haut, trop près des entrées d'agglomération, à des endroits sans danger) ou de façon absurde une commune a récemment placé trois stops à un carrefour !

Règles d'implantation :

<https://www.virages.com/Blog/Reglementation-Ralentisseurs>

- l'implantation de ces ralentisseurs est limitée aux agglomérations, aux aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers,
- ils ne doivent être implantés que sur des voies limitées à 30 km/h,
- les ralentisseurs de type trapézoïdal comportent obligatoirement des passages piétons,
- il est interdit d'implanter un passage piétons sur un ralentisseur de type dos d'âne,
- les ralentisseurs ne doivent pas nuire à l'écoulement des eaux,
- les ralentisseurs doivent être implantés perpendiculairement à l'axe de la chaussée et sur toute sa largeur,
- Les ralentisseur doivent être visibles de jour comme de nuit, il est nécessaire de prévoir une signalisation réglementaire verticale et horizontale.

L'implantation de ces ralentisseurs est interdite :

- sur des voies où le trafic est supérieur à 3000 véhicules en moyenne par jour,

- sur les voies de desserte de transport public de personnes ainsi que celles desservant des centres de secours (sauf accord des services concernés),
- à moins de 200 mètres des limites d'une agglomération ou d'une section de route à 70 km/h,
- sur les voies dont la pente est supérieure à 4%,
- dans les virages de rayon inférieur à 200 mètres et en sortie de virages à une distance de moins de 40 mètres,
- sur ou dans un ouvrage d'art (pont, tunnel...) et à moins de 25 mètres de part et d'autre.

Ces aménagements doivent être distants entre eux de 150 mètres au maximum. L'implantation des ralentisseurs est limitée aux agglomérations, aux aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers. À l'intérieur de ces zones, ils ne doivent être implantés que sur une section de voie localement limitée à 30 km/h ou bien dans une zone 30, à plus de 200 mètres des limites d'une agglomération ou d'une section de route limitée à 70 km/h.

Les caractéristiques techniques des ralentisseurs sont définies par la norme NF P98-300, et leurs conditions d'implantation sont stipulées dans le décret [n°94-447](#) du 27 mai 1994. norme ralentisseur NF P98-330

Le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal et ses annexes rend obligatoire la conformité des ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal à la norme AFNOR P 98-300.

La norme française NF P 98-300 pour les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal :

- Les ralentisseurs doivent être installés perpendiculairement à la chaussée.
- Ils ne doivent pas entraîner une accumulation d'eau, l'écoulement doit être assuré.
- Les matériaux utilisés soient tenir dans le temps et l'adhérence doit être compatible avec les vitesses pratiquées.
- Les ralentisseurs doivent être visibles de jour comme de nuit, par les moyens les plus appropriés (bandes réfléchissantes, panneaux de signalisation avancée ou de position).
- Les ralentisseurs, d'après la norme, ne doivent pas dépasser 10 centimètres de hauteur
- En longueur, les ralentisseurs de type dos d'âne font en général 4 mètres. Les ralentisseurs de type trapézoïdal sont composés de deux pentes de 1 à 1,4 mètres et d'un plateau de 2,50 à 4 mètres (à 5% près).

Décret n°94-447 du 27 mai 1994 relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal

NOR: EQU9400480D

Version consolidée au 15 avril 2019

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, et du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme,

Vu le code de la voirie routière, et notamment ses articles L. 131-2, L. 141-7, R. 131-1 et R. 141-2 ;

Vu le code de la route, et notamment son article 44 ;

Vu le code des communes, et notamment ses articles L. 131-2 et L. 131-3 ;

Vu la loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, notamment son article 90 ;

Vu le décret n° 84-74 du 26 janvier 1984 fixant le statut de la normalisation,

Article 1 [En savoir plus sur cet article...](#)

Les ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal sont conformes aux normes en vigueur.

Les modalités techniques d'implantation et de signalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal doivent être conformes aux règles édictées en annexe du présent décret.

Article 2

A compter d'un délai de cinq ans à partir de la date de publication du présent décret, tous les ralentisseurs devront être conformes aux règles fixées ci-dessus.

Toutefois, ce délai est ramené à un an pour les ralentisseurs soit dont la hauteur est supérieure à treize centimètres, soit dont la saillie d'attaque est supérieure à deux centimètres, soit dont le rapport de la hauteur sur la longueur du profil en long est supérieur à 1/30.

Article 3

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, et le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

- Annexe

Annexe [En savoir plus sur cet article...](#)

- Modifié par [Décret n°2001-251 du 22 mars 2001 - art. 2 \(V\)](#)

Article 1er

Les ralentisseurs visés au présent décret ne peuvent être isolés. Ils doivent être soit combinés entre eux, soit avec d'autres aménagements concourant à la réduction de la vitesse.

Ces aménagements doivent être distants entre eux de 150 mètres au maximum.

Article 2

L'implantation des ralentisseurs est limitée aux agglomérations telles que définies à l'article [R. 110-2](#) du code de la route, aux aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers.

A l'intérieur des zones visées à l'alinéa ci-dessus, ils ne doivent être implantés que :

-sur une section de voie localement limitée à 30 km/ h ;

-dans une zone 30 telle que définie à l'article R. 225 du code de la route.

Article 3

L'implantation des ralentisseurs est interdite sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules en moyenne journalière annuelle.

Elle est également interdite en agglomération au sens du code de la route :

- sur les voies à grande circulation, sur les voies supportant un trafic poids lourds supérieur à 300 véhicules en moyenne journalière annuelle, sur les voies de desserte de transport public de personnes ainsi que sur celles desservant des centres de secours, sauf accord préalable des services concernés ;
- à moins d'une distance de 200 mètres des limites d'une agglomération ou d'une section de route à 70 km/ h ;
- sur les voies dont la déclivité est supérieure à 4 p. 100 ;
- dans les virages de rayon inférieur à 200 mètres et en sortie de ces derniers à une distance de moins de 40 mètres de ceux-ci ;
- sur ou dans un ouvrage d'art et à moins de 25 mètres de part et d'autre.

Article 4

L'implantation des ralentisseurs ne doit pas nuire à l'écoulement des eaux. A proximité des trottoirs ou accotements, les ralentisseurs doivent être conçus de telle sorte qu'ils ne présentent aucun danger tant pour les piétons que pour les véhicules à deux roues.

Article 5

Les ralentisseurs de type trapézoïdal comportent obligatoirement des passages piétons. Il est interdit d'implanter des passages piétons sur les ralentisseurs de type dos d'âne.

Article 6

La signalisation de ces aménagements doit être conforme aux dispositions de l'[arrêté du 24 novembre 1967](#) modifié relatif à la signalisation des routes et des autoroutes et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Article 7

Des essais de ralentisseurs non conformes aux dispositions prévues ci-dessus peuvent être conduits, avec l'accord et sous la responsabilité du ministre chargé des transports (direction de la sécurité et de la circulation routières), dans des conditions définies par décision spécifique.

ÉDOUARD BALLADUR