

RALENTISSEURS ILLÉGAUX

VERSION RÉACTUALISÉE 2026

- + D'ACCIDENTS
- + D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT
- + DE CARBURANT
- + D'INCONFORT
- + DE BRUIT

Toutes les données pour dénoncer ce mal français qui prolifère sur les routes, multiplie les nuisances et dégrade la sécurité routière



FÉVRIER 2026

La Ligue de Défense des Conducteurs (LDC) est une association loi 1901 qui réunit plus de 1 million de sympathisants, ralliés derrière la devise « *Stop à la répression absurde, Oui à la conduite responsable* ». La LDC, indépendante de tout organisme public, de toute formation politique, syndicale ou professionnelle, est intégralement financée par les dons de ses membres.

Notre association a pour but de réunir le plus grand nombre de

conducteurs raisonnables et de faire entendre leur voix, pour en finir avec cette répression absurde et passer à une politique efficace de sécurité routière. Nous agissons en produisant et en décryptant de l'information, mais aussi en organisant des campagnes de mobilisation auprès des élus et du gouvernement, pour faire évoluer les politiques et les moyens mis en œuvre afin de garantir notre sécurité sur les routes. ■

LES PARTENAIRES DE LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS POUR CETTE ÉTUDE



indépendante et apolitique, qui veut être une force de propositions et de combats aux côtés des usagers des routes et des élus pour que

Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD), fondée par

Thierry Modolo-Dominati et présidée par Antonin Morelle, est une association indépen-

la mobilité individuelle, droit fondamental et constitutionnel, ne soit plus une contrainte du quotidien mais redevienne un plaisir. PUMSD lutte ainsi contre toutes les entraves à la mobilité et les dangers que représentent les installations illégales de certaines infrastructures sur les voies de circulation : ralentisseurs, terre-plein centraux, chicanes, ronds-points... L'association assiste également les conducteurs dans leurs procédures judiciaires.



ses actions en droit de l'automobile. Elle regroupe des avocats

L'Automobile Club des Avocats (ACDA), présidée par

Maître Rémy Josseaume, est l'association d'avocats la plus active et la plus remarquée par

jeunes et dynamiques ayant une approche militante pour la défense des droits de la défense des usagers de la route. Ses actions et ses combats en témoignent. Les avocats de l'ACDA mènent, et ont mené dans le passé, de nombreuses actions pour interférer sur l'évolution légale, réglementaire du droit routier et pour influencer l'évolution jurisprudentielle du droit de l'automobile.

RALENTISSEURS ILLÉGAUX

VERSION RÉACTUALISÉE 2026

- + D'ACCIDENTS**
- + D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT**
- + DE CARBURANT**
- + D'INCONFORT**
- + DE BRUIT**

Toutes les données pour dénoncer ce mal français qui prolifère sur les routes, multiplie les nuisances et dégrade la sécurité routière

SOMMAIRE

PRÉAMBULE : quand un des créateurs des ralentisseurs témoigne de son désarroi face aux dérives actuelles	p. 5
INTRODUCTION	p. 8
Chronologie des actions de nos trois associations contre les ralentisseurs illégaux	p. 10
I- LES RALENTISSEURS, UNE PASSION FRANÇAISE	p. 12
A- Pourquoi ils ont poussé à tort et à travers	p. 12
1- Les débuts : origine de la réglementation et des pseudo-recommandations	p. 12
2- La décentralisation, accélératrice de non-respect de la réglementation	p. 13
B- Rappel de la réglementation de 1994	p. 14
C- La fausse excuse de l'intérêt général	p. 17
II- LORSQU'ILS NE RESPECTENT PAS LES NORMES, LES RALENTISSEURS ILLÉGAUX SONT À L'ORIGINE DE DÉGÂTS MATÉRIELS ET CORPORELS	p. 18
A- Dégâts matériels	p. 18
1- Sur les véhicules	p. 19
2- Sur l'environnement immédiat	p. 14
B- Dégâts corporels	p. 20
III- CARBURANT, CO₂, INCONFORT, BRUIT : LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS IDENTIFIE ET MESURE LES AUTRES NUISANCES DES RALENTISSEURS ILLÉGAUX	p. 23
A- Six mois pour un projet fou : construire un ralentisseur aux normes et un ralentisseur illégal pour mesurer leur impact	p. 23
1- Le <i>making-off</i>	p. 23
2- Le protocole appliqué pour les mesures	p. 24
3- Le suivi de l'huissier de justice	p. 26
B- Constat n° 1 : les ralentisseurs illégaux engendrent des nuisances en voiture et aux alentours	p. 26
1- Dégradation du confort à bord	p. 26
a- Résultats des mesures sur la Renault Clio	p. 26
b- Résultats des mesures sur la Peugeot 3008	p. 27
2- Nuisances sonores : les ralentisseurs illégaux représentent une agression auditive	p. 30
C- Constat n° 2 : les ralentisseurs illégaux sont un non-sens écologique	p. 31
IV- TOUS ENSEMBLE POUR EN FINIR AVEC LES RALENTISSEURS ILLÉGAUX	p. 33
A- Procédures devant le juge administratif	p. 34
1- Premières démarches à partir de 2018	p. 34
2- Premier pas de géant franchi en 2024	p. 34
3- Le Conseil d'État à la rescousse en 2025	p. 35
B- Procédures pénales	p. 36
C- Pression médiatique	p. 36
D- Et la suite ?	p. 37
CONCLUSION	p. 38

PRÉAMBULE

La LDC a retrouvé Christian Machu, l'un des ingénieurs qui a chapeauté la conception des ralentisseurs, dès les années 1980. Comme vous allez le constater en découvrant nos échanges, les dérives actuelles sont très éloignées de l'objectif initial de sécurité routière... Cet expert, aujourd'hui retraité, n'en reste pas moins inquiet de voir la norme qu'il a contribué à produire, scientifiquement renseignée et testée, aujourd'hui dévoyée.

LDC : Pouvez-vous retracer l'histoire de la création des ralentisseurs ?

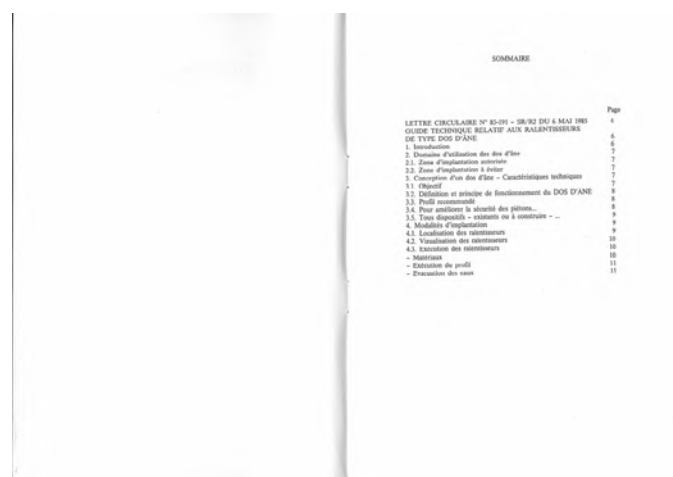
J'ai commencé à travailler sur les ralentisseurs dans les années 1980, alors que la limitation de vitesse en ville était encore fixée à 60 km/h. Commençaient à apparaître des zones où la vitesse était encore plus limitée, à 45 km/h le plus souvent. Un panneau ne suffisait pas, on cherchait à faire ralentir les véhicules avec différents dispositifs pour faire baisser le nombre d'accidents en ville. Chaque commune y allait de son « innovation » plus ou moins heureuse, voire parfois dangereuse.

En conséquence, le Délégué interministériel de la sécurité routière à ce moment-là a demandé que le Cetur (*ancêtre du Cerema, établissement public accompagnant notamment l'État et les collectivités territoriales dans le déploiement des infrastructures routières, note de la LDC*) étudie ce qu'il était possible de faire en s'inspirant d'un modèle de ralentisseurs déjà mis au point en Angleterre, où je suis parti en mission exploratoire. Après avoir identifié trois paramètres de construction, hauteur, longueur et forme, nous avons testé le franchissement de différents modèles avec des bus, poids lourds et motos avec l'UTAC (*entreprise principalement spécialisée dans la mise au point et l'homologation des véhicules*) à Montlhéry, dans l'Essonne. C'est ainsi qu'a été retenu « notre » ralentisseur, arrondi ou trapézoïdal, de 4 mètres de long et 10 cm de haut. Le profil retenu garantissait

que les accélérations verticales subies par les voitures, bus et camions, en passant sur ce dispositif à 30 km/h et plus, soient acceptables, sans risque majeur pour le conducteur et ses occupants. Nous étions alors entre 1983 et 1984, nous avons expérimenté ce dispositif sur une dizaine de sites répartis sur le territoire. Ces expérimentations ont permis de préciser les conditions d'implantation, prenant par exemple en compte les problèmes d'écoulements d'eau, les raccordements avec les trottoirs et les interdistances entre ralentisseurs, pour dissuader toute réaccélération... Restait à mettre au point la signalisation et rendre celle-ci compréhensible. Dans un premier temps, ces travaux ont fait l'objet d'un guide de recommandations du Cetur, publié en 1985. Mais malgré ces recommandations techniques, on continuait toujours à faire un peu tout et n'importe quoi dans nos rues.

LDC : Comment l'expliquez-vous ? Comment a-t-on pu partir de deux profils de ralentisseurs – un arrondi, un trapézoïdal – pour aboutir à tous ces « plateaux traversants » et autres « coussins berlinois » ?

C'est un mal français que chacun y aille de son idée croyant bien faire, je ne l'explique pas autrement. D'ailleurs, pour finir cet historique, un autre délégué à la sécurité routière ayant succédé à celui qui avait initialement sollicité le Cetur décida, face au



PRÉAMBULE

non-respect des recommandations du Cetur et des dangers que pouvaient présenter d'autres profils, de réglementer ce type de ralentisseurs, avec une procédure qui était alors inhabituelle en matière de voirie : il s'agissait d'en faire une norme AFNOR. C'est ainsi que nos deux types de ralentisseurs ont été labellisés en 1994 comme une norme NF (98-300), sous le nom de ralentisseur de type dos d'âne. L'étape suivante a consisté à promulguer un arrêté (du 27 mai 1994) pour la rendre obligatoire, dès lors que l'on construit un ralentisseur sur l'espace public. La suite logique aurait dû consister à ce que cette norme soit respectée par les collectivités.

Et pourtant, les services techniques n'ont jamais cessé de réinventer d'autres dispositifs depuis. Curieusement, sur cet espace public qu'est la voirie et contrairement au bâtiment, tout le monde fait un peu ce dont il a envie : l'ingénieur, l'urbaniste, l'architecte... chaque corps de métier y va de sa propre initiative. La mode actuelle est de « colorer » la voirie sans aucune évaluation de son impact et de sa durabilité ! Et l'élu suit. De leur côté, les assureurs, en cas d'endommagement du véhicule, voire d'un accident pour un deux-roues sur un ralentisseur non-conforme, préfèrent dissuader le conducteur de faire un recours contre la collectivité. Or, si vous voulez le faire tout de même, il faut recourir à un avocat, ce qui est assez dissuasif.

LDC : Le guide « Coussins et plateaux » du Cerema, sur lequel s'appuient nombre de collectivités, émet des recommandations qui font fi du décret et de la norme. Qu'en pensez-vous ?

Le guide du Cerema s'applique à des voiries plus circulées et en présence notamment de lignes de bus. Il propose d'autres dispositifs comme les fameux « coussins berlinois » (voir page 16). Le problème est que ce ne sont que des recommandations, laissant

une grande latitude. Par ailleurs, dans bien des cas, ils n'ont pas bénéficié de la même procédure de mise au point des profils et de leur évaluation.

Le problème en France encore une fois est que la voirie n'est encadrée d'aucune obligation réglementaire en matière de caractéristiques techniques. La norme NF 98-300 est l'exception à ce laxisme qui est un des facteurs de l'insécurité routière.

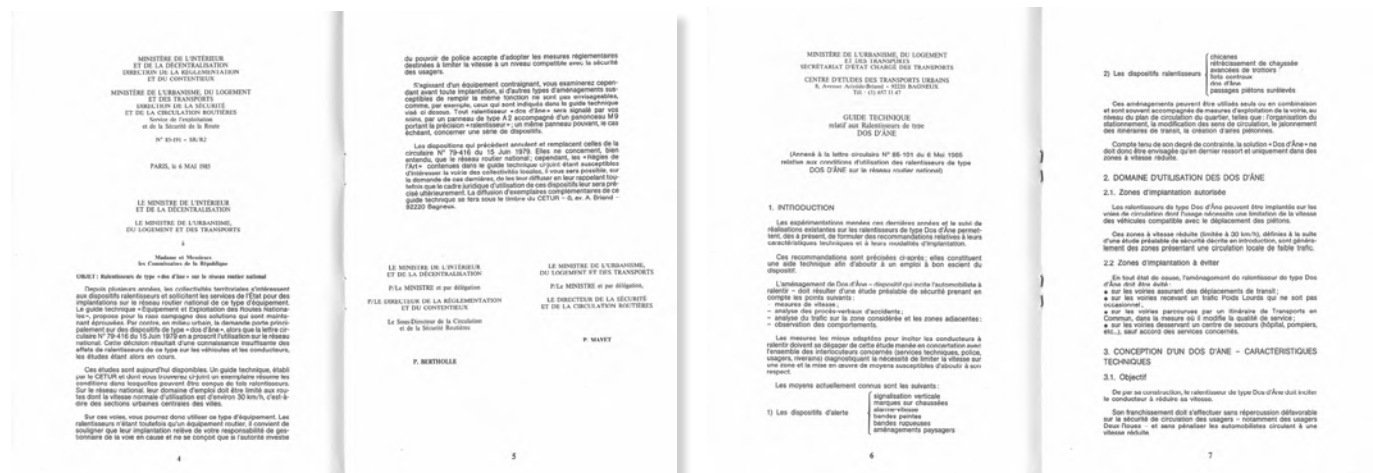
CURIEUSEMENT, SUR CET ESPACE PUBLIC QU'EST LA VOIRIE, ET CONTRAIREMENT AU BÂTIMENT, TOUT LE MONDE FAIT UN PEU CE DONT IL A ENVIE : L'INGÉNIEUR, L'URBANISTE, L'ARCHITECTE...

Un point important est que : lorsque j'y travaillais, le Cetur était un service purement d'État. Le Cerema, qui le remplace, a changé de statut. C'est devenu un établissement sous une tutelle partagée entre l'État et les collectivités territoriales. Or, il est connu que les collectivités locales ne souhaitent pas se voir imposer des normes venant de l'État. Encore une fois, un mal français comparé à nos pays voisins, comme la Suisse par exemple.

LDC : On parle de légaliser les ralentisseurs hors normes.

Une manière de dire aux élus « vous avez fait n'importe quoi, mais vous n'aurez pas de problèmes » ?

À force d'improviser des aménagements sur la voirie, il se produit des accidents où, malgré tout, la responsabilité pénale de celui qui a décidé cet aménagement peut être engagée. Les associations de motocyclistes ont été les premières à lancer l'alerte.



PRÉAMBULE

IL FAUT RÉGLEMENTER TOUTES LES FORMES DE RALENTISSEURS (NON SANS LES AVOIR AU PRÉALABLE TESTÉES), CE QUI SOUS-ENTEND INTERDIRE D'AUTRES FORMES QUE L'ON PEUT RENCONTRER SUR LA VOIE PUBLIQUE

Il faut non seulement réglementer toutes les formes de ralentisseurs (non sans les avoir au préalable testées), ce qui sous-entend interdire d'autres formes que l'on peut rencontrer sur la voie publique. Mais aussi, il faut faire entrer dans le code de la voirie routière toutes les caractéristiques techniques à respecter pour les aménagements de voirie. Il ne vous a pas échappé par exemple que récemment, pour la première fois en France, une obligation technique est devenue force de loi, à savoir l'interdiction d'aménager une place de stationnement en amont d'un passage piéton.

Ce qu'il faudrait ensuite, c'est instaurer un contrôle obligatoire de la conformité des infrastructures à certaines règles de sécurité. Dans le cadre d'un comité interministériel en 1992, cela avait été expérimenté pendant trois ans... puis finalement enterré pour le réseau des collectivités locales. Seul, le réseau national fait l'objet d'un contrôle de sécurité des routes. Pour ces collectivités, il peut y avoir un autocontrôle, qui consiste à vérifier que l'infrastructure construite est bien conforme à son propre cahier des charges. Mais aucune procédure ne permet de vérifier si ce cahier des charges est conforme, pour le moins, aux « règles de l'art » du Cerema, comme on dit dans le bâtiment (domaine qui, lui, fait l'objet de contrôles stricts !). Ces règles de l'art, il faut les respecter. Car le risque d'accident sur l'espace public qu'est la voirie est bien plus élevé que dans les bâtiments.

LDC : Que pensez-vous de la formation des élus, justement ?

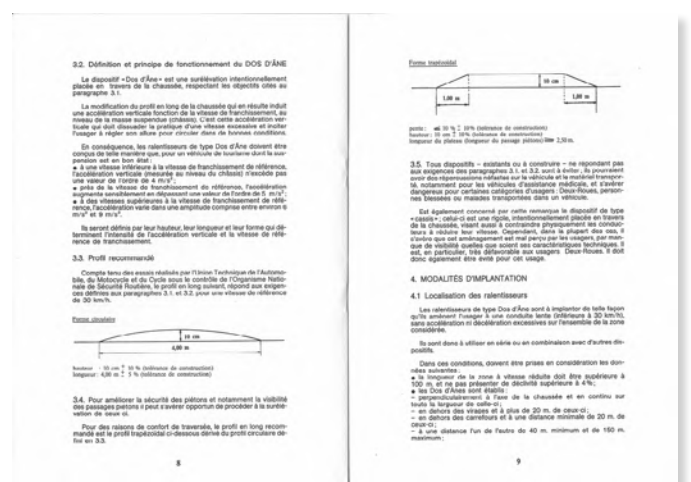
On ne peut pas trop forcément en vouloir aux élus de ne pas avoir de formation. Ils doivent faire confiance dans leur service technique, encore faut-il que celui-ci soit formé à cette spécialité qu'est la voirie routière. Je pense que c'est le point faible. Moi, mon diplôme d'ingénieur je l'ai décroché à l'École des travaux publics d'État. Il y avait alors deux filières : ingénieur routier ou ingénieur des bâtiments et ce qu'on appelait les ouvrages d'art (bâtiments, ponts, barrages...). J'ai suivi la première, où j'ai appris à faire des routes et à les entretenir. Nous avions deux ans pour nous spécialiser. L'école existe toujours, mais maintenant, la

spécialisation « ingénieur routier » est enseignée au cours d'un seul trimestre, pratiquement... Soit le temps que nous, nous consacrons au seul apprentissage de la signalisation routière, qui ne dure plus que quelques heures ! Les diplômés sont maintenant des ingénieurs « mobilité » ou « aménagement ». Les termes sont plus larges. En réalité, je pense que le métier d'ingénieur routier, en France, est en train de se perdre, probablement parce que faire des routes a maintenant mauvaise image (cf. autoroute A69).

LDC : Vous attribuez aussi ces dérives au partage de la politique de sécurité routière entre le ministère de l'Intérieur et le ministère des Transports...

Oui, c'était une idée de Nicolas Sarkozy, en 2012. Il était alors président de la République. La sécurité routière se divise en trois volets : comportement, infrastructure, véhicule. Nicolas Sarkozy a pensé que « récupérer » le volet comportement (contrôle, sanctions, communication, éducation routière, etc.) était de la responsabilité du ministère de l'Intérieur et les volets infrastructure et véhicule, de celle du ministère des Transports. Il a renforcé l'idée que l'insécurité routière n'était qu'un problème de comportement, alors qu'elle doit se traiter dans sa globalité, d'où l'importance d'un délégué interministériel. Un autre Sarkozy (*Louis, le fils de Nicolas Sarkozy, à l'automne 2025, note de la LDC*) ne vient-il pas de lancer l'idée de supprimer les feux rouges, qui n'est pas une meilleure idée ?

L'expérience montre que la sécurité des transports dont fait partie la circulation routière a mieux sa place au sein du ministère des Transports, que dans un ministère de l'Intérieur qui a déjà beaucoup à traiter. ■



INTRODUCTION

Pprès de quatre ans ont passé depuis la publication de la première version de cette étude consacrée aux nuisances des ralentisseurs illégaux. Quatre ans de combat continu, de messages de sensibilisation aux gestionnaires de voirie et malheureusement, d'accidents matériels voire, pire, corporels, liés à ces infrastructures qui n'auraient jamais dû voir le jour.

Il nous a donc semblé important de réaliser sa réactualisation, afin de vous faire bénéficier des informations les plus à même de vous éclairer sur la législation en cours, mais aussi vous accompagner dans vos démarches administratives pour contester leur simple existence. C'est qu'il y a urgence. Si, en 2024, une jurisprudence bienvenue s'applique désormais à tous les ralentisseurs afin de contraindre les collectivités locales à les implanter en respectant obligatoirement le décret n° 94-447 de 1994, auquel nous faisons référence dans toute cette étude (enfin !), l'État réfléchit à une solution pour légaliser tous ces dispositifs. Y compris, donc, ceux qui ne respectent pas les restrictions de ce décret. Fussent-ils dangereux, mal fichus, sources de nuisances dans leur voisinage, voire à l'origine d'accidents graves, certains ayant entraîné la mort... Ne laissons pas l'État s'auto-amnistier, après avoir fermé les yeux

sur des pratiques illégales pendant des décennies ! Se révélant systématiquement implacable envers le conducteur, notamment en matière de répression routière, comment justifier un tel laxisme envers lui-même ? Surtout si les infrastructures en question dégradent la sécurité des usagers, qu'ils circulent en voiture, en utilitaire, en bus, à moto, à vélo, à trottinette ?

Parce que tous les jours, à la Ligue de Défense des Conducteurs (LDC), nous recevons des témoignages émanant de toute la France. Tous dénoncent les risques que ces ralentisseurs non-conformes engendrent. Certaines familles sont intimement touchées, avec des proches victimes d'accidents provoqués par des installations trop hautes ou trop abruptes. Rien que sur notre site communautaire Activ'Route (*lire l'encadré page suivante*), ce type d'infrastructures illégales compte pour 40 à 50 % des signalements de zones dangereuses, selon les années.

Notre base de données s'est étoffée au fil des ans et les collectivités locales, initialement rarement à notre écoute, nous contactent désormais plus régulièrement avant de construire des ralentisseurs qui pourraient s'avérer illégaux. Mais ces initiatives bienvenues ne sont pas encore assez nombreuses... Pourtant, sur les 450 000 ralentisseurs répertoriés en France, ceux qui respectent les dimensions



et les conditions d'implantation qui ont été déterminées dès 1994 se comptent quasiment sur les doigts de la main.

FRAPPER PLUS FORT

De son côté, l'association « Pour une mobilité Sereine et Durable » (PUMSD), créée au printemps 2018, est née de l'exaspération de Thierry Modolo-Dominati, qui fut longtemps son président mais qui est désormais son porte-parole. Cet amateur de conduite a été contraint à se débarrasser de sa voiture de sport, pour cause des ralentisseurs omniprésents sur sa route. Surconsommation de son véhicule, douleurs dorsales et dégâts matériels ont eu raison de sa passion... mais pas de sa détermination à éliminer les dos-d'âne et autres coussins berlinois non conformes, où qu'ils soient localisés en France. Il est alors rejoint par un avocat, Maître Patrick Gaulmin, spécialiste du droit administratif, tous deux attirant de plus en plus l'attention des médias sur le sujet, tandis que les collectivités, elles, commençaient à être sensibilisées au problème.

Dès la fin 2020, la LDC s'est rapprochée de PUMSD, mais aussi de l'Automobile Club des Avocats, partenaire traditionnel de notre association, pour nous mobiliser ensemble contre le fléau des ralentisseurs illégaux. Depuis, ce partenariat nous permet d'être encore plus audibles et surtout, de mener des actions de grande envergure, ramenant ce sujet hautement sensible, qui met en jeu

à la fois la responsabilité des élus et la sécurité des usagers de la route, sur le devant de la scène. Nos trois associations réunissent en effet des atouts considérables pour être entendues : force de mobilisation pour la LDC avec ses plus de 1 million de sympathisants, profonde maîtrise du sujet pour PUMSD et incontestable expertise juridique pour l'ACDA. Ensemble, nous avons aussitôt commencé à unir nos efforts pour sensibiliser pouvoirs publics, élus locaux et médias sur les ralentisseurs illégaux. PUMSD est même monté jusqu'au Conseil d'État, avec un certain succès.

Nous revenons ici sur l'historique des ralentisseurs en France, nous permettant de comprendre pourquoi la réglementation est généralement bafouée quand il s'agit de construire ces équipements. Nous revenons aussi sur les nuisances (matérielles, corporelles, sonores...) qu'ils engendrent, ainsi que le contre-sens écologique qu'ils représentent, en nous basant sur des mesures exclusives menées par la LDC en 2021, évidemment soutenue par ses deux partenaires, en collaboration avec L'Automobile Magazine et ses journalistes-mesureurs experts. Il ne nous a pas semblé utile de reproduire ces mesures pour la version réactualisée de cette étude, car les résultats seraient similaires. Enfin, nous effectuons un point sur les nombreuses actions concrètes que nous avons menées, PUMSD en tête, pour médiatiser, sensibiliser et contrer les ralentisseurs hors normes. ■

ACTIV'ROUTE, le site communautaire de signalement des zones dangereuses

Repérer un nid-de-poule ou un ralentisseur non conforme, c'est facile. Mais signaler leur existence à la mairie ou au département, c'est beaucoup plus galère... La plateforme en ligne Activ'Route de la Ligue de Défense des Conducteurs, née du constat de la difficulté rencontrée par les citoyens à alerter les gestionnaires de voirie, que ce soit par manque de temps ou à défaut de savoir vers qui se tourner, est conçue pour faciliter cette démarche... que nous effectuons nous-mêmes, après avoir reçu le signalement de la zone dangereuse.

Véritable outil collaboratif d'utilité publique, Activ'Route est très simple d'utilisation. En voiture, l'appli téléchargée gratuitement sur le smartphone permet de géolocaliser le défaut de signalisation en glissant le pointeur Activ'Route sur la carte qui s'affiche. Une manipulation à déléguer à son passager ou qui, tout simplement, peut être réalisée a posteriori, après avoir mémorisé la localisation de l'endroit en question. Le reste du signalement (nature du défaut, photo à télécharger) peut être fait sur téléphone ou ordinateur. La LDC centralise ensuite ces signalements, les analyse et les traite individuellement, avant de les transmettre aux collectivités gestionnaires des voies concernées. Notre association assure un suivi auprès des services compétents, relances comprises. À ce jour, nous comptons plus de 23 000 signalements effectués. À noter que depuis début 2026, une toute nouvelle version de l'appli, encore plus fluide et intuitive, est disponible.



CHRONOLOGIE

CHRONOLOGIE DES ACTIONS COMMUNES DE LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS, POUR UNE MOBILITÉ SEREINE ET DURABLE ET L'AUTOMOBILE CLUB DES AVOCATS

13 novembre 2020

- Nos trois associations s'unissent contre les ralentisseurs illégaux

8 janvier 2021

- Accord de partenariat avec *L'Automobile Magazine*, qui sera chargé de réaliser les mesures
- Prise de contact avec différents circuits pour y réaliser nos mesures
- Recherche du partenaire du BTP qui construira nos ralentisseurs

4 mars 2021

- Premier communiqué de presse en commun invitant les élus à ne plus fermer les yeux sur les ralentisseurs illégaux

31 mars 2021

- Identification du partenaire BTP qui nous accueillera sur son site de Marcoussis (Essonne) et qui met à notre disposition sa propre infrastructure routière pour construire les deux ralentisseurs



Courant avril 2021

- Finalisation du protocole de mesures avec deux journalistes de *L'Automobile Magazine* (un essayeur et un mesureur)
- Sélection de l'huissier de justice qui suivra notre journée de mesures
- Sélection d'un photographe et d'un vidéaste

8 MAI 2021

JOURNÉE DES MESURES

1^{er} juillet 2021

- Publication des résultats dans *L'Automobile Magazine* et conférence de presse avec nos trois associations

Novembre 2021

- Réception du rapport de l'huissier de justice

Février 2022

- Dans son [programme automobile](#) publié en amont de l'élection présidentielle, la Ligue de Défense des Conducteurs intègre la demande de suppression des infrastructures illégales et accidentogènes dans l'une de ses propositions

Mai 2022

- L'association Pour une mobilité sereine et durable demande au Conseil d'État d'annuler des arrêts de la Cour administrative d'appel de Marseille, contestant les arguments avancés par l'association et « validant » la légalité des ralentisseurs du département du Var sur la base du guide « Coussins et plateaux » du Cerema



Juillet 2022

- Publication de notre étude sur les ralentisseurs illégaux, argumentaire fouillé destiné à servir à nos associations pour déclencher toutes les actions qui seront nécessaires pour mettre fin à ces installations dangereuses

Novembre 2022

- Le député Stéphane Rambaud s'appuie sur notre étude pour interpeler le gouvernement sur le sujet, dans le cadre d'une question écrite

Octobre 2023

- Le Conseil d'État casse l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Marseille d'avril 2022 en confirmant le côté non-réglementaire du guide du Cerema. Nouveau [communiqué de presse](#) de la LDC et de PUMSD

Avril 2024

- Nouvel arrêt de la Cour administrative d'appel de Marseille du 30 avril 2024 faisant jurisprudence : les restrictions d'implantation des ralentisseurs (quelle que soit la terminologie utilisée pour les décrire), listées dans le décret 94-447 de 1994 doivent être respectées à la lettre par les collectivités locales (ce qui n'est pas le cas de la norme de construction). La destruction des dispositifs existants n'est pas exigée, mais tout recours au guide du Cerema pour contourner la loi devient impossible

Juillet 2024

- Soutenue financièrement par la LDC, PUMSD saisit à nouveau le Conseil d'État, afin obtenir la destruction obligatoire des ralentisseurs non conformes au décret et pour que l'obligation du respect de cette réglementation par les collectivités locales soit définitive. Encore un communiqué de presse !

Novembre 2024

- Le député Stéphane Rambaud, insatisfait de la réponse incomplète qui avait été donnée en juin 2024 à sa première question écrite de 2022 (*voir plus haut*), remonte au créneau et interroge à nouveau le gouvernement sur la légalité des ralentisseurs ne respectant pas le décret de 1994

Mars 2025

- Le Conseil d'État confirme l'illégalité des 450 000 ralentisseurs de France mais renonce à exiger la destruction de tous ceux qui se révèlent non conformes à la réglementation de 1994. Nouveau [communiqué de presse](#) commun LDC-PUMSD

Juin 2025

- Question écrite de la députée Annaïg Le Meur sur le respect de la réglementation sur les ralentisseurs. À noter que d'autres questions ont été ainsi posées au gouvernement à cette période, à la suite de la réponse du Conseil d'État et des nombreux reportages sur les accidents causés par ces dispositifs
- La Cour administrative d'appel de Nancy confirme à son tour que les ralentisseurs doivent être implantés conformément au décret 94-447 (tout comme la Cour administrative d'appel de Marseille, pour la deuxième fois, le 2 décembre 2025)

Juillet 2025

- La réponse du gouvernement à la question de la députée Annaïg Le Meur fait planer une nouvelle menace, via un arrêté ministériel, de légaliser tous les ralentisseurs construits sans respecter la réglementation ! La LDC et PUMSD s'indignent dans le cadre d'un nouveau [communiqué de presse](#)

I. LES RALENTISSEURS, UNE PASSION FRANÇAISE

En moins de quinze ans et à la suite de la dissolution des Directions départementales de l'équipement à la fin des années 2000, les ralentisseurs se sont répandus dans la quasi-totalité des communes de France. À titre d'exemple, dans le département du Var, seule une commune sur 152 respecte à la lettre la réglementation en ayant supprimé tous les ralentisseurs, soit 0,7 %. Initialement marginaux, ces équipements sont apparus comme l'outil idéal pour inciter les automobilistes à ralentir dans les rues où les établissements environnants nécessitaient de prendre davantage de précautions qu'ailleurs (établissements scolaires, hôpitaux...). Mais la démarche réfléchie des débuts, dont témoigne l'un des ingénieurs en charge de leur mise au point dans le préambule de cette étude (voir page 5), s'est envolée. Car depuis, ces « brise-vitesse » qui ont conquis tous les types de voies se sont affranchis des réglementations, pour adopter toutes les formes et toutes les longueurs... dans la plus stricte illégalité. Retour sur ce quart de siècle de frénésie pro-ralentisseurs.

A. Pourquoi ils ont poussé à tort et à travers

1. Les débuts : origine de la réglementation et des pseudo-recommandations

En 1994, Édouard Balladur et Charles Pasqua, respectivement Premier ministre et ministre de l'Intérieur, appliquent la directive européenne sur la hauteur de garde au sol des véhicules, laquelle est elle-même issue d'accords internationaux. L'objectif est que, où qu'il soit construit, tout véhicule puisse circuler dans n'importe quel pays sans modification mécanique majeure.

La même année, le décret de restrictions d'implantation 94-447 et la norme de construction NF 98-300 limitent de façon très restrictive l'implantation des ralentisseurs dans le but de les éradiquer des routes de France, pour des raisons de sécurité routière, et imposent deux types de

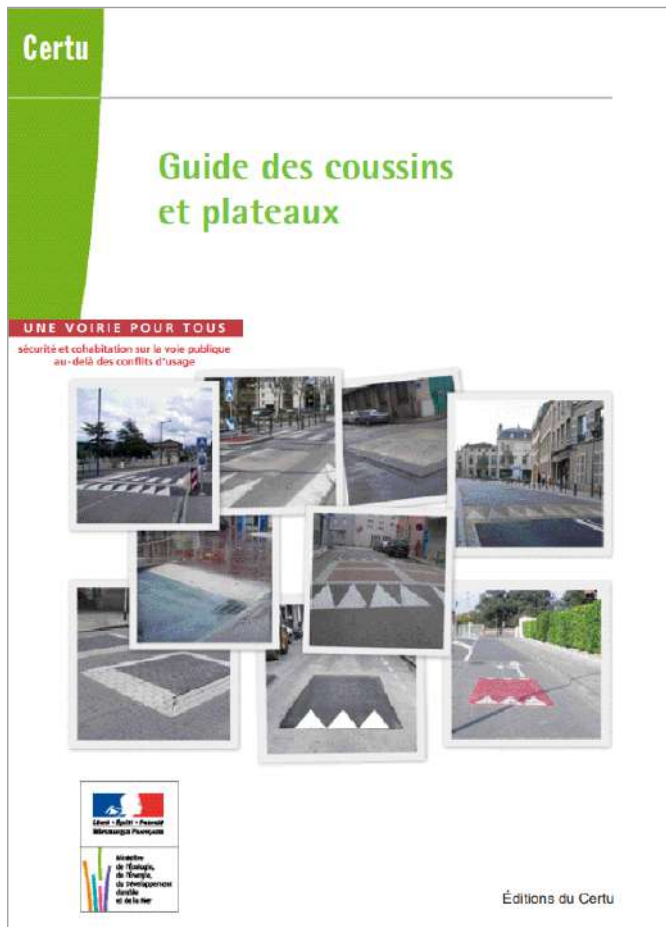
forme géométrique (dos d'âne ou trapézoïdal). Leurs dimensions sont précisément définies pour obtenir l'effet désiré (voir les détails plus loin), à savoir ralentir la circulation aux abords de zones dangereuses, comme les établissements scolaires, tout en permettant aux véhicules les franchissant d'épargner leurs soubassements et leurs occupants, si leur vitesse est adaptée, soit 30 km/h. L'ensemble des communes et départements ont alors interdiction d'implanter de nouveaux ralentisseurs non conformes et cinq ans pour mettre en conformité tous les ralentisseurs implantés en France, qui étaient encore très peu nombreux à l'époque.

Face à cette réglementation très stricte, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu, descendant du « Cetur » mentionné en préambule et renommé depuis Cerema, pour « Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement », note de la LDC), organisme d'État constitué de hauts fonctionnaires « experts en sécurité routière et en mobilité », a rédigé un guide intitulé « *Coussins et plateaux* », dont les recommandations font fi du décret et de la norme. Le paradoxe est de taille : son « ancêtre », le Cetur, était pourtant à l'origine de la mise au point des ralentisseurs légaux !

À cette occasion a donc été inventée une batterie de termes sémantiques, tels que « plateau traversant », « plateau ralentisseur », « plateau surélevé », dont le but était de brouiller le discours politique vis-à-vis des concitoyens et de se soustraire volontairement aux textes et normes en vigueur.

Rappelons qu'un « plateau ralentisseur » ou « plateau ralentisseur » ou « plateau surélevé », n'est ni plus ni moins qu'un ralentisseur de type et de forme « trapézoïdal » ne respectant pas les 10 cm de hauteur maximale et s'étalant sur une longueur supérieure aux 4 mètres réglementaires.

Publié en juillet 2010, le « *Guide des coussins et plateaux* » du Cerema (ex-Certu) a signé le début des dérives en matière de construction et d'emplacement des ralentisseurs.



2. La décentralisation, accélératrice de non-respect de la réglementation

Au milieu des années 2000, la gestion des routes a peu à peu été transférée aux communes et aux départements. En 2009, les Directions départementales de l'équipement (DDE), indépendantes et jusqu'alors rattachées au ministère des Transports, s'effacent au profit d'une direction rattachée au service de l'État, qui gère encore les nationales. Sur le terrain, les agents sont quant à eux rattachés directement aux pouvoirs politiques locaux... Dès 2012, le nombre des ralentisseurs non conformes et donc illégaux commence alors à augmenter de façon exponentielle, les élus répondant volontiers aux demandes très souvent infondées de leurs administrés en la matière. Les études d'impact sont rares, la pertinence des installations reste peu étudiée, l'objectif des élus locaux consistant malheureusement trop souvent à satisfaire de potentiels électeurs. Cette « décontraction » vis-à-vis de la réglementation s'accompagne, du côté de la Sécurité routière, du renforcement de la répression quasi exclusivement axée sur la vitesse. Alors qu'il était rarissime de croiser un ralentisseur sur sa route, en quelques années leur nombre a été porté à 450 000 sur le territoire français pour une facture globale de 10 milliards d'euros, soit une moyenne de 4 500 par département et 100 millions d'euros par dispositif. À titre d'exemple, certaines métropoles, comme Toulon ou Montpellier, en comptaient respectivement plus de 800 et 2 200 en 2017¹, auxquels s'ajoutent tous les jours de nouveaux équipements, aucun ne se révélant conforme à la réglementation et à la norme. Côté

département, celui du Var (que cible tout particulièrement PUMSD) en compte aujourd'hui environ 3 500. Et ce, malgré là aussi, comme pour la métropole de Toulon, des recours administratifs et des instructions pénales respectivement déclenchés pour non-conformité et mise en danger délibérée de la vie d'autrui (voir chapitre IV).

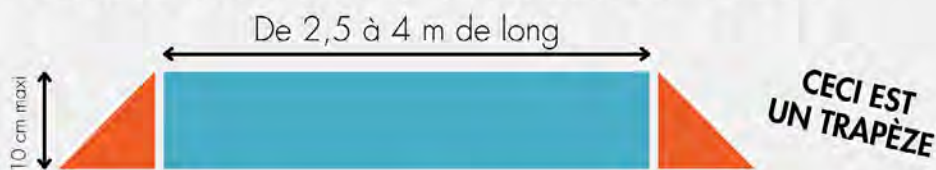
LES ÉTUDES D'IMPACT SONT RARES, LA PERTINENCE DES INSTALLATIONS RESTE PEU ÉTUDIÉE, L'OBJECTIF DES ÉLUS LOCAUX CONSISTANT MALHEUREUSEMENT TROP SOUVENT À SATISFAIRE DE POTENTIELS ÉLECTEURS

La confusion entre décret, norme et recommandation, sur fond de décentralisation, de clientélisme politique dont les premiers bénéficiaires ont été des cabinets de conseil en infrastructures routières et d'entreprises de travaux publics s'étant de leur côté affranchis de leurs obligations de « sachants », a ainsi mené à la construction d'équipements démesurés, inadaptés et hors normes, tels que nous les connaissons aujourd'hui. La réglementation est pourtant très simple et suffit à remplir l'objectif des ralentisseurs, à savoir « casser » la vitesse des véhicules s'approchant de zones sensibles.

Pourquoi de telles dérives ?

Explication du "théorème du ralentisseur trapézoïdal" par Thierry Modolo-Dominati, porte-parole de l'association Pour une mobilité sereine et durable

Ralentisseur trapézoïdal selon le décret 94-447 + la norme NF 98-300



Ralentisseur obéissant au "théorème du CEREMA" rebaptisé "plateau ralentisseur" ou "plateau traversant" ou "plateau surélevé"



Qu'on le rebaptise « plateau ralentisseur », « plateau traversant » ou « plateau surélevé », un ralentisseur doit respecter le décret 94-447.

1- Source : audits internes.

B. Rappel de la réglementation de 1994

La réglementation sur les ralentisseurs trapézoïdaux date du 27 mai 1994 (décret n°94-447) et impose les principaux points suivants : ils doivent être situés en agglomération et en zone 30 km/h. Ils ne doivent pas non plus être implantés sur des axes empruntés par des transports publics de personnes (bus, cars, transports scolaires) ni sur des axes où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules par jour en moyenne, etc.

À la suite de la vaste campagne médiatique que nos trois associations ont initiée fin 2020 – ce n'était qu'un début –, en annonçant qu'elles s'unissaient pour lutter contre les nuisances de ces équipements, ce sujet est d'ailleurs remonté au plus haut de l'État. Gérald Darmanin,

alors ministre de l'Intérieur, effectue une mise au point dans un courrier adressé au député de la Lozère Pierre Morel-à-l'Huissier, qui appelait son attention sur ces aménagements hors-la-loi. Les propos du ministre sont sans ambiguïté et appellent au respect de la réglementation concernant les ralentisseurs : « *Tous les dispositifs devraient aujourd'hui répondre à la norme en vigueur [...], somme-t-il. Le gestionnaire de voirie qui n'aurait pas pris les dispositions nécessaires engage donc sa responsabilité. Plusieurs décisions de justice récentes ont d'ailleurs conduit des collectivités locales qui ne l'avaient pas fait à se mettre en conformité vis-à-vis des règles [...].* » Les consignes ne pourraient pas être plus claires !

Dans sa réponse à la question écrite de la sénatrice de Paris Catherine Dumas (Les Républicains), le gouvernement enfonce le clou :

Question écrite n° 24235 publiée dans le *Journal officiel* du 26 août 2021 (page 5 000) : *Mme Catherine Dumas interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports sur le respect des normes de construction des ralentisseurs, dos d'âne ou trapézoïdal.*

Elle note qu'en zone urbaine, les dispositifs pour inciter les automobilistes à réduire leur vitesse, notamment en ligne droite, à l'approche de passage piétons ou d'intersections, se sont multipliés.

Elle précise que ces dispositifs installés sur la chaussée, de type dos d'âne ou trapézoïdal, doivent normalement répondre à la norme française NF P 98-300 qui précise notamment leur disposition, leur hauteur (inférieure à 10 cm), leur longueur, leur visibilité ainsi que les matériaux à utiliser.

Elle indique que nombre de ces dispositifs (1 sur 3) ne seraient pas aux normes (notamment concernant la hauteur) ou fortement dégradés et constituent un obstacle plus qu'un ralentisseur pour les usagers de la route voire un danger réel pour les deux roues, motards et cyclistes. La saillie d'attaque (début de surélévation) est souvent trop franche et occasionne des dégâts sur les véhicules, même en roulant au pas. Elle souhaite donc savoir quelles sont les mesures mises en place par le ministère pour s'assurer de la bonne conformité de ces dispositifs, nombreux et variés.



Ce ralentisseur construit à Vallauris-Golf-Juan (Alpes-Maritimes) bat des records : 68 cm de haut !

Réponse du ministère de la Transition écologique, chargé des Transports publiée dans le *Journal officiel* du 27 janvier 2022 (page 494) : *Les ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal 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. Ceux-ci ne doivent ni constituer des obstacles dangereux pour l'usager, ni représenter une gêne excessive lorsque ce dernier respecte la vitesse autorisée : ils ne doivent ni être agressifs vis-à-vis du véhicule et de ses occupants, ni être une nuisance sonore. 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 précise à l'article 1 que ces ralentisseurs doivent être conformes aux normes en vigueur. Leurs caractéristiques géométriques et techniques (notamment les dimensions) sont décrites dans la norme française NF P98-300, dont l'application est rendue obligatoire par le décret du 27 mai 1994. Tous les ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal doivent aujourd'hui répondre à cette norme. En effet, le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 imposait une mise en conformité de ces ralentisseurs avant 5 ans. Le gestionnaire de voirie qui n'aurait pas pris les dispositions nécessaires engage donc sa responsabilité. D'autre part, le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 limite l'implantation des ralentisseurs aux agglomérations telles que définies dans le code de la route (article R1 à l'époque, article R110-2 actuellement), 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. Ainsi, l'application de ce décret garantit une utilisation organisée de ces ralentisseurs et évite leur multiplication sans cohérence globale.*

Comme nous le verrons au chapitre IV de cette étude, ce qui paraît évident ici ne se vérifie malencontreusement pas dans les faits.

Le texte du décret, dans sa version consolidée du 19 décembre 2016, est rédigé comme suit :

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 19 décembre 2016

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'État, 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

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'État, 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

Article 1^{er}

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. 1er du code de la route, aux aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers.

À 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. À 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.

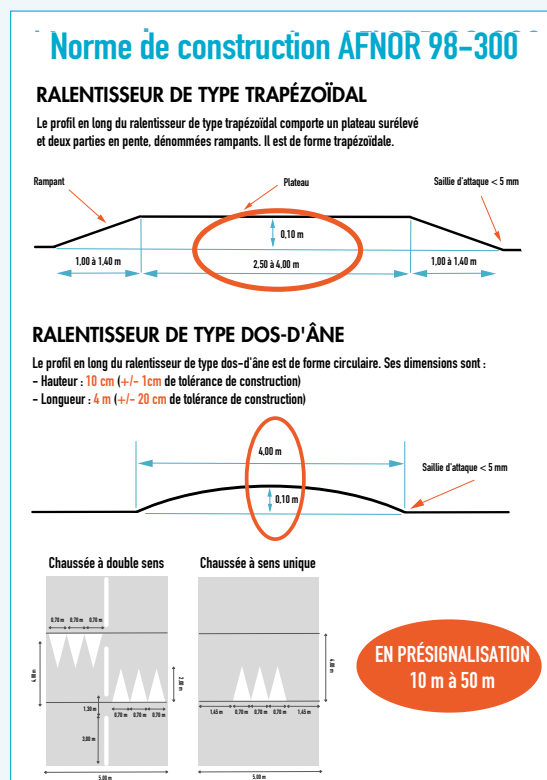
ÉDOUARD BALLADUR

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'Équipement, des transports et du tourisme, BERNARD BOSSON

Le ministre d'État, ministre de l'Intérieur et de l'aménagement du territoire, CHARLES PASQUA

La norme NF P 98-300, elle, s'illustre officiellement comme suit :



LE COUSSIN BERLINOIS, L'AUTRE RALENTISSEUR ILLÉGAL

Notre étude se concentre principalement sur les ralentisseurs de type trapézoïdal, mais les « coussins berlinois », ces dalles de caoutchouc vulcanisé de forme elle aussi trapézoïdale, 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 pas. Le matériau utilisé, par ailleurs, s'use très vite et les tirefonds vissés directement dans l'enrobé, supposés les river dans la chaussée, ont souvent une durée de vie très réduite... Pourtant, l'installation de ces ralentisseurs « low cost » reste fortement encouragée par les experts du Cerema, dont nous reparlerons à plusieurs reprises ici.

Pour rappel, voici la Question écrite (publiée au Journal officiel le 14 juillet 2009, page 7 010) posée au gouvernement par Jean-Claude Bouchet, député du Vaucluse (UMP, aujourd'hui LR), suivie de sa réponse dénuée de toute ambiguïté (publiée au Journal officiel le 8 décembre 2009, page 11 808) :

QUESTION DU DÉPUTÉ :

« M. Jean-Claude Bouchet attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les ralentisseurs de nouvelle génération en caoutchouc vulcanisé. Ces ralentisseurs présentent des avantages, tant au niveau de leur pose (pose par vis) que de leur prix (quelques dizaines d'euros par mètre). En outre, ils sont de dimension réduite et non dangereux en raison d'une hauteur de 5 à 7 cm réalisée en matière antidérapante vulcanisée. Nombreux sont les maires qui souhaitent utiliser ces ralentisseurs nouvelle génération. Or le décret n° 94-447 et la norme NF P98-300 ne prennent pas en compte ce type de nouveaux ralentisseurs. Aussi il lui demande de bien vouloir lui indiquer ses intentions en la matière. »

RÉPONSE MINISTÉRIELLE :

« Les ralentisseurs de type dos-d'âne ou de type trapézoïdal 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 caractéristiques techniques des ralentisseurs sont définies par la norme NF P 98-300, et leurs conditions d'implantation sont stipulées dans le décret n° 94-447 du 27 mai 1994. Le paragraphe 5.3 de la norme NF P 98-300 précise que le matériau dont est constitué le ralentisseur doit permettre la tenue de l'ouvrage dans le temps et avoir une adhérence compatible avec les vitesses pratiquées. De plus, les techniques de mise en œuvre des ralentisseurs doivent assurer une parfaite solidarité de l'ouvrage avec la chaussée. Or les tests effectués en laboratoire ont montré que le caoutchouc vulcanisé ne répond pas à ces conditions, en particulier car son coefficient d'adhérence est inférieur à la valeur seuil minimale définie par la norme NF P 98-300. Lorsque le coefficient d'adhérence d'un matériau est faible, les véhicules peuvent glisser sur la surface constituée par le matériau et, par conséquent, le risque d'accident augmente. **Ainsi, le caoutchouc vulcanisé ne répond pas aux exigences de la norme relative aux ralentisseurs, c'est pourquoi ce matériau n'est pas autorisé pour la conception de ces dispositifs.** »

D'aucuns pourraient être amenés à penser que le 16 mars 2021, répondant à une question similaire du député Jean-Charles Larssonneur qui s'interrogeait à son tour sur la légalité des coussins berlinois (question n° 34 650, publiée au Journal officiel le 1^{er} décembre 2020), le ministère des Transports se contredit lui-même. En effet, la réponse au député du Finistère est ainsi formulée : « En ce qui concerne les coussins berlinois, ils ne font pas l'objet d'une norme et ils ne sont pas couverts par le décret précité. Ils font toutefois l'objet d'un guide de recommandations du centre d'études sur les réseaux de transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu) intitulé « guide des coussins et plateaux », actualisé en 2010 qui n'a pas de valeur réglementaire. Ce guide a pour objectif d'accompagner les gestionnaires dans leur choix d'aménagement en vue de garantir, dans le même esprit que pour les ralentisseurs de type dos d'âne, la cohérence du dispositif avec l'environnement et la sécurité des usagers. 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. Par exemple, un défaut d'entretien de ces ralentisseurs, entraînant un risque pour les usagers, entraîne la responsabilité du gestionnaire. »

En réalité, cette réponse ne fait que s'appuyer sur le guide du Cerema « qui n'a pas de valeur réglementaire » et souligne que le coussin berlinois « profite » d'un vide juridique. Il n'en reste pas moins que sa forme trapézoïdale ramène inéluctablement cet équipement dans la catégorie des ralentisseurs illégaux... qu'un mauvais entretien est susceptible de rendre encore plus dangereux.



C. La fausse excuse de l'intérêt général

Les constructeurs ou producteurs d'équipements de la route, tels que les ralentisseurs, peuvent-ils justifier de fabriquer des dispositifs non conformes au prétexte que les maîtres d'ouvrage ou les politiques l'exigent ? Qu'ils seraient contraints par des marchés publics ? Certainement pas, assène Jean-Max Gillet, délégué général de Maintenance des routes de France (MRF), syndicat professionnel dont la Ligue de Défense des Conducteurs s'était rapprochée dans le cadre de son étude sur l'état de dégradation des routes de France. « *Les constructeurs de ralentisseurs ne devraient démarrer aucuns travaux, quels qu'ils soient, sans la certitude qu'ils sont conformes aux règles en vigueur* », assène ce spécialiste des infrastructures routières et de leur conception. Les dysfonctionnements évoqués ici, notre syndicat, qui n'est pas un lobby mais une structure visant à améliorer les pratiques collectives, essaie de les combattre, collectivement, conjointement avec les gestionnaires publics. »

Début 2021, le Syndicat des Équipementiers des Routes (SER) produisait une note juridique alarmante à destination de ses adhérents, leur indiquant clairement que toute réalisation d'infrastructures routières non conformes à la réglementation en vigueur, autrement dit le décret 94-447 pour les ralentisseurs, engageait de fait leur responsabilité civile et pénale.

Pour Jean-Max Gillet, une seule exigence : travailler conformément aux meilleures pratiques en usage et aux compétences de « sachants » de ses adhérents, en les complétant par l'échange, la pédagogie, mais également le refus de faire, lorsque le « faire » est inapproprié. « *Le tout dans le cadre de l'intérêt général, souligne-t-il. Avec le respect de l'argent public certes, mais aussi celui de l'environnement. Car les matériaux et l'énergie « mal » consommés ne se renouvellent pas ; le CO₂ émis, l'air pollué sont définitivement affectés* ».

ATTENTION À LA VISION COURT-TERMISTE

La tentation du chiffre d'affaires à court, moyen et long terme est pourtant grande. Aussi certaines entreprises n'hésitent-elles pas à facturer une première fois pour faire du non conforme, une deuxième pour détruire et une troisième pour faire, cette fois – peut-être –, de façon conforme. « Nous ne prétendons pas qu'il s'agit là d'une volonté de politique générale des directions de ces entreprises ou de ces groupes, tempore Jean-Max Gillet. En revanche, nous constatons que leur organisation en centres de profit locaux, de même que le besoin pour ces derniers de dégager du profit, les amènent à réaliser ce type de travaux, mettant de côté leur rôle de « sachants ». Ils ont effectivement besoin de garnir leurs carnets de commande pour garantir le meilleur emploi possible de leurs ressources humaines et matérielles, ainsi que de leurs coûts fixes ».

Or, ce système pervers génère une situation de conflit d'intérêt. Le responsable de l'agence locale doit-il réaliser ce chiffre d'affaires pour atteindre ces objectifs financiers, ne pas être ennuyé par sa hiérarchie et toucher sa prime, ou alors refuser la commande du client, voire éventuellement devoir lui tenir tête sur les aspects contractuels ?

À CHACUN SON MÉTIER

« *La solution est pourtant simple*, analyse Jean-Max Gillet. *Chaque acteur, chaque intervenant doit se concentrer sur son travail, sa compétence, son expertise et construire une organisation qui évite la création de conflits d'intérêt* ». Ainsi, en l'absence de connaissances ou de compétences, les politiques ou les services techniques doivent-ils se faire assister par des bureaux d'études indépendants (et non pas liés d'une façon ou d'une autre à l'entreprise routière chargée des travaux, à nouveau pour d'évidentes raisons de conflits d'intérêt), qui vont les accompagner dans la définition de leurs besoins, ainsi que dans la rédaction des solutions techniques appropriées et conformes aux normes et réglementations en vigueur. Ces mêmes bureaux d'études pourront également contrôler que les travaux réalisés sont conformes aux exigences, quitte à arrêter le chantier en cas d'écart.

Cette phase d'étude et de validation est indispensable, non seulement pour s'assurer de la conformité des ralentisseurs aux normes et règles en vigueur, pour eux-mêmes, mais également pour s'assurer d'une part, de la qualité constructive des ralentisseurs et d'autre part, de la capacité de portance de la chaussée sur laquelle il est construit.

Au-delà des dommages environnementaux, matériels et corporels qu'ils engendrent et que nous décrivons en détail dans les chapitres suivants, Jean-Max Gillet pointe du doigt les dégâts des ralentisseurs illégaux sur les finances des communes et, plus généralement, sur le cercle infernal qu'ils déclenchent. En effet, quid des conséquences sur le vieillissement de la chaussée ? « Comme le montrent très clairement les photos prises lors des essais réalisés par la LDC (voir plus loin), conclut Jean-Max Gillet, la pente de sortie du dispositif crée un effort dynamique extrêmement important à cet endroit de la chaussée, cette dernière n'ayant pas été dimensionnée pour supporter cela. Cet effort supplémentaire créé par le passage des véhicules légers devrait être pris en compte pour le vieillissement accéléré de la chaussée. Mais bien plus encore, l'effort additionnel créé par les passages répétés des poids lourds ou des bus. Pour s'en convaincre, il suffit d'observer l'état des chaussées à ces endroits ».

LE BEAU, ENNEMI DU BIEN

Les ralentisseurs non conformes ne sont donc pas une fatalité, selon Jean-Max Gillet. Pourtant, architectes et designers urbains continuent de rivaliser de créativité esthétique (à l'état neuf), à défaut de réalisme technique. Combien de plateaux surélevés ou de ralentisseurs rencontrons-nous, construits avec des matériaux de différentes natures, dont des pavés de tous types (carrés, petits ou grands, rectangulaires), des enrobés de couleur... ? Après quelques semaines de mise en service, de mois pour certains mais rarement d'années, les pavés s'affaissent, se désolidarisent du reste de la construction en enrobés, créant des dangers supplémentaires, notamment pour les deux-roues motorisés. L'esthétisme de ces dispositifs est bien relatif et surtout bien fugace. Qu'en est-il du coût de leur entretien ?

II. LORSQU'ILS NE RESPECTENT PAS LA RÉGLEMENTATION, LES RALENTISSEURS ILLÉGAUX SONT À L'ORIGINE DE DÉGÂTS MATÉRIELS ET CORPORELS

Comme expliqué plus haut, le signallement de ralentisseurs ne répondant pas aux normes en vigueur est un grand classique sur le site Activ'Route de la LDC. Lors du comptage réalisé à l'occasion de la rédaction de cette étude, nous en avons répertorié près de 10 000 sur une période de huit ans. Dans la plupart des cas, les « Activ'Routeurs » de l'association dénoncent un dos-d'âne trop haut, trop long, installé sur un tronçon de route ne répondant pas aux exigences du décret de 1994. Mais d'autres commentaires plus spécifiques témoignent des conséquences très concrètes que créent de ces installations. De son côté, Thierry Modolo-Dominati, porte-parole de l'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD), assiste des dizaines d'automobilistes et de motards dont les véhicules ont été endommagés ou, pire, qui ont été directement victimes de ces ralentisseurs.

A. Dégâts matériels

1. Sur les véhicules

Il aurait été trop long de citer les centaines d'exemples décrits sur Activ'Route, où le conducteur a endommagé son véhicule. En voici cependant une sélection :

« Sur la commune de Cheillé (Indre-et-Loire), à la sortie du village, la mairie a installé des dos d'ânes et des chicanes afin de faire ralentir les véhicules. J'y roulais à 30 km/h, mon pneu arrière droit a effleuré l'obstacle, ce qui fait que je l'ai endommagé. À mon retour, au même endroit, un autre automobiliste a été victime du même incident. Le garagiste m'a certifié que tous les jours, de nouveaux conducteurs étaient victimes de ces ralentisseurs. »

« Dans la rue principale de Charnas (Ardèche), deux ralentisseurs se suivent en sortant du village : le premier est large, peu haut et conforme. Le second est un dôme étroit et haut, surprenant en moto et qui fait « taper » la suspension avant, même à vitesse réduite. J'ai une Peugeot 308 CC, le bas de caisse de la voiture frotte. C'est aussi très limite pour le tablier avant. Il faut le prendre en oblique à 45 degrés, afin d'avoir trois roues dessus et ne pas racler le bas de caisse, ce qui est assez dangereux. »

« La municipalité de Vendays (Gironde) a fait installer plusieurs ralentisseurs supplémentaires en goudron dans la station balnéaire de Montalivet. Vu la hauteur et la profondeur, avec ma voiture basse, je ne peux les passer à plus de 15 km/h. Dans ma traversée de 2,5 km du lotissement, je compte douze obstacles, ralentisseurs, stops, rétrécissement à une voie de la chaussée par des quilles... contre deux stops auparavant. »

« Je roule en moyenne 30 000 kilomètres par an et des ralentisseurs ou chicanes, j'en croise régulièrement, surtout dans les villages. J'avais une voiture sportive et je ne peux dire combien de fois j'ai raboté ses soubassements, tout en passant à très faible vitesse. Dans ma ville, la circulation est devenue impossible : il y a des ralentisseurs à chaque coin de rue, surtout là où ils ne devraient pas être, d'après la loi. »

« Sur quatre communes, dont la mienne (Misérieux, Rancé, Saint-Jean-de-Thurigneux et Civrieux, dans l'Ain), il y a des ralentisseurs qui ne sont pas réglementaires. On fait des sauts quand on passe dessus et en deux-roues, il faut les passer à cinq à l'heure. Ils sont tous rabotés par le plancher des voitures. »

« Il y a dans ma commune de Lavalette (Aude) un ralentisseur illégal implanté depuis des années. Il est impossible de circuler à plus de 20 km/h à son passage, alors que la limitation de vitesse est de 30 km/h sur cette route. De nombreuses traces de frottements sont visibles, sur le bitume de même que des traces d'huile moteur. Ce ralentisseur est notablement dangereux pour les deux-roues, mais aussi pour les automobilistes. Je possède deux voitures, qui ne sont pas des voitures de sport, qui frottent régulièrement le sol au passage de ce ralentisseur. Lequel est d'ailleurs situé sur une ligne de transport en commun RTCA (ligne F) de Carcassonne à Arzens, ce qui est interdit par la réglementation. »

« Dans ma commune de Montigny-Lencoup (Seine-et-Marne), un ralentisseur, figurant par ailleurs sur le passage de transports en commun, est si glissant lorsqu'il est mouillé que j'ai déjà été témoin de plusieurs accidents. Le raccord est inadapté entre le revêtement et le bitume, entraînant des nuisances sonores en plus au passage des véhicules (bruit d'impact), plus une détérioration des habitations alentours liée aux vibrations. »

« À Vaude dans l'Aube, se trouve un dos d'âne très prononcé avec un creux juste devant, ce qui oblige de très fortement ralentir et empêche les voitures basses de passer. Un risque avéré de casse matérielle pour les véhicules si vous passez à 30 km/h. »



Pour un témoignage publié sur Activ'Route, combien d'automobilistes et de motards qui, après avoir abîmé leur véhicule, se sont contentés d'aller les faire réparer chez leur garagiste, fatalistes ? Combien de passages sur un ralentisseur, à ultra faible allure, qui ont tout de même fini par un frottement ou un bas de caisse endommagé ?

À ce jour, sur les dizaines de dossiers de mise en demeure qu'il a initiés, Thierry Modolo-Dominati, qui a fait des ralentisseurs illégaux son combat quotidien, compte de nombreux cas de dégâts sur véhicules : roue cassée, carters moteurs cassés, pare-chocs et soubassements cassés, carrosserie endommagée... Certains ont déjà été jugés et ont permis aux propriétaires des véhicules en question d'être indemnisés (jusqu'à 2 800 € de réparation !), mais aussi de se faire rembourser les frais de procédure, les frais d'huissier... Au chapitre IV, nous reviendrons sur les différentes victoires déjà enregistrées par son association PUMSD.



© LDC

2. Sur l'environnement immédiat

Ici, nous avons retenu le témoignage d'un « Activ'Routeur » d'Île-de-France, qui résume parfaitement bien la situation vécue par des milliers de riverains résidant aux abords de ralentisseurs hors normes.

« Dans ma commune de Plaisir (Yvelines), a été installé un ralentisseur de type «plateau» de plus de 10 mètres de long, non conforme au décret 94-447 dans sa réalisation, et placé sur une ligne de bus de plus de 20 tonnes avec 118 passages journaliers, ce qu'interdit le décret. À chaque passage des bus sur les pentes du ralentisseur, des ondes de choc de forte puissance sont émises dans le sol et transmises aux habitations voisines. Les habitants perçoivent les effets de ces ondes chez eux, quasiment à chaque passage de bus, ce qui constitue une nuisance insupportable. Une forte nuisance qui provient du domaine public et atteint le domaine privé. Ces ondes de choc affectent les structures des habitations (dont une maison meulière plus que centenaire), en causant des dégradations dont la part visible sont des fissures des plâtres. Le signalement est fait aux collectivités locales depuis mi-2018. Une intervention a eu lieu fin 2020 pour adoucir les pentes du ralentisseur. Mais maintenant les bus vont plus vite et les ondes de choc sont plus intenses. Cela a été signalé... mais plus de réponse. Ce ralentisseur, non seulement illégal, ne semble plus servir à rien, sauf à générer des ondes de choc destructrices. L'ensemble des riverains s'est mobilisé auprès de la mairie et de la communauté d'agglomération, mais les ondes de choc, nuisance et dégradations sont toujours là. Nous demandons

À CHAQUE PASSAGE DES BUS SUR LES PENTES DU RALENTISSEUR, DES ONDES DE CHOC DE FORTE PUISSANCE SONT ÉMISES DANS LE SOL ET TRANSMISES AUX HABITATIONS VOISINES

qu'une action soit engagée dans les meilleurs délais pour faire cesser, d'une manière ou d'une autre, ces ondes de choc, tout en préservant, voire en établissant, une bonne sécurité de la circulation. »

Thierry Modolo-Dominati, lui, explique que les nuisances sur habitations représentent... 85 % des dossiers traités par son association ! « Dans l'immense majorité des cas, précise le président de PUMSD, on nous signale des bruits et vibrations fissurant les habitations individuelles et y rendant la vie difficile, surtout de 5h à 22 h, dès les premiers passages de bus et camions. » En mai 2021, L'Est Républicain rapportait le cas d'un habitant de Bavilliers (Territoire-de-Belfort) ayant saisi le tribunal administratif de Besançon (avec l'aide de Thierry Modolo-Dominati) pour demander la suppression de deux ralentisseurs installés devant chez lui. Dans l'article, il raconte son enfer : « C'est un clac-clac incessant. C'est devenu une obsession. Même dans les moments calmes, je pense à ce bruit qui va revenir. » Il continue : « La maison vibre à chaque décélération et accélération d'un véhicule. Le pire, ce sont les poids lourds : ça fait même trembler la grosse armoire du salon »²

43 MILLIARDS D'EUROS DE SPOLIATION IMMOBILIÈRE !

C'est Thierry Modolo-Dominati, porte-parole de l'association, qui détaille ce calcul : « 450 000 ralentisseurs illégaux provoquant des nuisances dans 2,5 habitations voisines en moyenne, ce qui est en réalité une valeur très inférieure aux 4 à 6 résidences habituellement rencontrées dans nos dossiers, multiplié par 3 000 €, soit le prix moyen au m² en France, pour une surface moyenne d'habitation de 65 m² : cela donne 43 milliards d'euros de perte de valeur due aux bruits incessants, aux vibrations permanentes et à la surpollution environnante ! »

2- Deux ralentisseurs font vivre «un enfer» à sa famille : un habitant de Bavilliers attaque la commune au tribunal, L'Est Républicain, 18 mai 2021, <https://bit.ly/3v2xlqX>

B. Dégâts corporels

Dangereux, les ralentisseurs illégaux. Au-delà de la casse mécanique ou du frottement de bas de caisse, les risques que font courir ces installations aux dimensions disproportionnées causent régulièrement des accidents, débouchant sur traumatismes et blessures. Sur Activ'Route, nous avons sélectionné deux témoignages inquiétants :

« À Montagnole, en Savoie, le dos-d'âne est positionné en fin de descente et a été modifié récemment : il n'était pas aux normes car trop haut et nombres de voitures y frottaient déjà leurs pare-chocs. Mais maintenant, l'angle d'attaque a été modifié pour le rendre encore plus « cassant » ! Résultat : il est toujours trop haut et tellement dur qu'en deux-roues (motorisés ou non) il fait l'effet d'un tremplin si on a le malheur d'arriver un tout petit peu trop vite. Des enfants sur des vélos sont déjà tombés en n'arrivant pas à ralentir suffisamment ».

« Le 5 septembre 2019, j'ai été victime d'un accident de scooter sur la commune d'Aix-en-Provence (Bouches-du-Rhône). Je roulais à envi-

ron 30 km/h. J'ai été surpris par un nouveau dos-d'âne, plus haut que l'ancien. J'ai été déséquilibré et j'ai chuté. Hospitalisé. Bilan : rupture du tendon rotulien et ruptures des ligaments internes. Je me remets à peine de cet accident avec des séquelles, j'ai 65 ans. »

Thierry Modolo-Dominati, lui, a été directement sollicité par des victimes de ralentisseurs trop hauts, trop abrupts, trop glissants... alors que ces personnes circulaient à moto ou à vélo.

À Sausset-les-Pins (Bouches-du-Rhône), deux cyclistes ont chuté en même temps sur le même ralentisseur de type « coussin lyonnais ». Résultat, pour le premier : traumatisme crânien, fracture de la clavicule, multiples fractures des côtes, vélo neuf à 15 000 € hors d'usage ; pour le second : 11 côtes fracturées, multiples perforations des poumons, fracture de la clavicule, traumatisme crânien, reconstruction faciale à l'aide de 12 plaques, paralysie des membres supérieurs et inférieurs (tétraplégie). Leurs cas sont en attente de jugement.

DIX ANS D'ACCIDENTS CORPORELS DIRECTEMENT LIÉS AUX RALENTISSEURS

L'association PUMSD, en juillet 2025, a recensé les accidents graves directement liés à ces ralentisseurs non conformes et reconnus comme tels par la justice. Cette liste n'est malheureusement pas exhaustive...

- 2015 : **accident mortel** dans le Var d'un piéton de 91 ans ;
- 2016 : accident corporel à Toulon dans le Var d'un motard de 58 ans ;
- 2020 : **accident mortel** en Seine-Saint-Denis d'un homme en scooter de 67 ans (*voir ci-dessous*) ;
- 2021 : **accident mortel** dans le Jura d'une femme de 42 ans ;
- 2022 : **accident mortel** en Moselle d'une femme de 52 ans ;
- 2022 : accident corporel à Paris d'une femme cycliste avec handicap permanent d'un membre inférieur ;
- 2023 : accident corporel en Seine-et-Marne d'un motard avec un handicap cérébral permanent de 82 % ;
- 2023 : accident corporel dans le Var d'un motard de 63 ans avec handicap définitif d'un membre inférieur ;
- 2024 : accident corporel dans l'Essonne d'un cycliste avec de lourdes blessures aux membres supérieurs ;
- 2024 : accident corporel en Savoie d'un motard de 62 ans avec de lourdes blessures à la jambe (multiples fractures + 63 agrafes) ;
- 2024 : accident corporel dans l'Ain d'un cycliste de 69 ans avec de lourdes séquelles cérébrales et physiques ;
- 2024 : accident corporel dans les Alpes-Maritimes d'une cycliste de 22 ans avec de très lourds traumatismes au visage (18 points de sutures au visage, mâchoire et dents cassées) ;
- 2024 : accident corporel dans les Alpes-Maritimes d'une motarde de 30 ans avec blessures sévères aux jambes ;
- 2024 : **accident mortel** en Seine-Saint-Denis d'un homme de 67 ans circulant en scooter ;
- 2025 : accident corporel dans les Bouches-du-Rhône de deux cyclistes, dont un est désormais tétraplégie...

L'EXEMPLE TRAGIQUE DE JEAN-JACQUES, 67 ANS

En août 2020, alors qu'il circule à Montreuil (Seine-Saint-Denis) en scooter, Jean-Jacques, 67 ans, franchit un ralentisseur tout juste implanté, non signalé. Il décède peu après de ses blessures... L'expert judiciaire qui se penchera sur ce cas est formel : pas de faute de conduite, pas d'excès de vitesse... mais pas non plus de panneau de signalisation visible indiquant la limitation de vitesse, ni de peinture au sol signalant le ralentisseur. Dans son rapport cité par *Le Parisien* en 2025³, l'expert écrit : « La mise en place de cet ouvrage est non conforme aux directives légales », tandis que l'absence de signalisation « traduit un manquement grave de la part du donneur d'ordre ». Maître Rémy Josseume, président de l'Automobile Club des Avocats, a pris en charge la procédure auprès du tribunal administratif pour obtenir réparation et envisage une procédure pénale.

3- *Le Parisien*, 7 mai 2025, « Pas de marquage au sol ni de panneau... Jean-Jacques, mort à scooter à cause d'un dos-d'âne illégal », par Florian Loisy.

RALENTISSEURS : 46 % DES CHAUFFEURS DE BUS SOUFFRENT

Début 2021, la Ligue de Défense des Conducteurs a sondé plus de 500 chauffeurs de bus et autocars en France, que leur profession oblige à rouler des dizaines, voire des centaines de fois par jour sur des ralentisseurs, pour connaître leur point de vue sur le sujet. Près de la moitié d'entre eux déclarent que ces équipements dégradent leur santé au travail.

« Ce ne sont plus des rues, mais des montagnes russes ». « Chaque jour, suivant les lignes, je franchis jusqu'à deux cent quarante dos-d'âne ». « En cinq ans, le nombre de ralentisseurs a doublé dans ma ville ». Ces témoignages ont été recueillis au cours d'un sondage national, dont l'objectif était de mesurer l'impact des ralentisseurs sur la santé des chauffeurs de bus et d'autocars. Lesquels sont confrontés à ces équipements à de multiples occasions lors de leurs journées de travail... Du 18 février au 23 mars 2021, la Ligue de Défense des Conducteurs a fait parvenir un questionnaire à différents syndicats de chauffeurs de bus et d'autocar, qui l'ont transmis à leurs adhérents. Au total, ils ont été 505 à retourner leur formulaire : une large participation spontanée qui démontre indiscutablement le malaise induit par la multiplication des ralentisseurs. Malaise doublé d'étonnement pour 57 % d'entre eux, qui ont découvert que selon le décret n°94-447 de mai 1994, l'implantation de ces installations était interdite « sur les voies de desserte de transport public des personnes » !

Ces chauffeurs, qui transportent passagers et écoliers, savent de quoi ils parlent. Plus de 85 % d'entre eux circulent plus de 7 heures par jour et six sur dix parcourent plus de 100 kilomètres quotidiennement. Il n'était donc pas surprenant que 90 % d'entre eux déclarent

souffrir physiquement durant leur journée de travail. Mais que près de la moitié d'entre eux (46 %) associent clairement leurs douleurs aux ralentisseurs, c'est énorme ! Dos, épaules, bras, fessier, aucune partie de leur anatomie n'est épargnée.

32 % DES RÉPONDANTS EN ARRÊT DE TRAVAIL À CAUSE DES RALENTISSEURS

L'exercice de leur profession liant ces chauffeurs à un itinéraire préétabli, impossible en effet d'éviter ces obstacles, dont nous rappelons que l'immense majorité, si ce n'est la quasi-totalité, ne respecte pas les normes du décret cité ci-dessus. D'ailleurs, 43 % des hommes et des femmes qui nous ont répondu avouent franchir plus de vingt ralentisseurs par jour... sachant que pour certains, comme notre premier témoignage le montre, ce nombre atteint plusieurs centaines. Les douleurs causées par les ralentisseurs sont tellement persistantes et insupportables, que près de 32 % de nos répondants ont eu recours à un arrêt maladie. « Plusieurs fois, j'ai dû arrêter le travail pour cause de douleurs dorsales », nous explique l'un d'entre eux. L'un de ses collègues ajoute : « À cause du mal de dos et du tassement de mes disques, je suis en arrêt depuis deux ans. Je fais



© LDC

une grosse rééducation ». Un dernier renchérit : « Les ralentisseurs me créent une douleur aux lombaires. Malheureusement, le fait de passer dessus tout au long de la journée accentue cette douleur. »

HIÉRARCHIE ET ÉLUS, PEU CONCERNÉS

Les symptômes ressentis par les chauffeurs professionnels portent un nom : les troubles musculosquelettiques (TMS). Reconnus par l'Institut national de recherche et de sécurité (INRS) comme cause d'arrêt maladie, ils « s'expriment par de la douleur mais aussi par de la raideur, de la maladresse ou une perte de force. Quelle que soit leur localisation, les TMS peuvent devenir irréversibles et entraîner un handicap durable⁴ ». Ces troubles sont provoqués par des « travaux exposant habituellement aux vibrations de basses et moyennes fréquences transmises au corps entier ». Malgré ce constat alarmant, le métier de chauffeur de bus et d'autocar n'entre pas toujours pas dans la catégorie des professions à risque⁵. Même si 29 % des répondants à notre enquête ont saisi leur hiérarchie, via les syndicats.

MALGRÉ LES NOMBREUSES SOLlicitATIONS SUR LE SUJET, ON DIRAIT QUE LES INSTANCES COMMUNALES FONT LA SOURDE OREILLE

Quid des élus locaux ? Les chauffeurs, si l'on en croit leurs témoignages, se sentent délaissés. « Notre ville est très mal conçue pour les bus et les derniers travaux empirent les choses au lieu de les améliorer », nous explique-t-on à Marseille. Pas mieux à Nantes : « Dans la Métropole, nous subissons sans avoir aucun recours possible ». Encore pire à Bordeaux : « Nous avons envoyé beaucoup de courriers et de mails pour obtenir une entrevue avec la mairie, mais jamais de réponse », déplore Mathieu Obry, secrétaire général de CGT TBM. Malgré les nombreuses sollicitations sur le sujet, on dirait donc que les instances communales font la sourde oreille.

4- INRS, *Troubles Musculosquelettiques (TMS). Ce qu'il faut retenir*. <https://www.inrs.fr/risques/tms-troubles-musculosquelettiques/ce-qu-il-faut-retenir.html>

5- INRS, *tableau RG 97. Affections chroniques du rachis lombaire provoquées par des vibrations de basses et moyennes fréquences transmises au corps entier, décret du 15 février 1999*.

Ligue de Défense des Conducteurs

Chauffeurs de bus/autocar QUAND LES RALENTISSEURS FONT OBSTACLE À LA SANTÉ

Enquête réalisée du 18 février au 23 mars 2021 | Nombre de répondants au questionnaire : 505

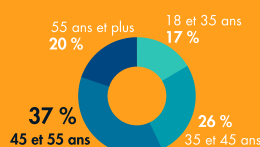
LE PORTAIT DES RÉPONDANTS

68 % d'hommes
32 % de femmes

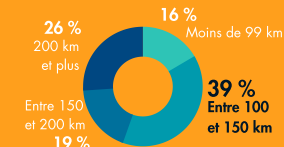


85 % travaillent plus
de 7 heures par jour

Tranches d'âge :



Kilomètres parcourus quotidiennement :



**46 % des chauffeurs de bus
souffrent de douleurs
dus aux ralentisseurs**

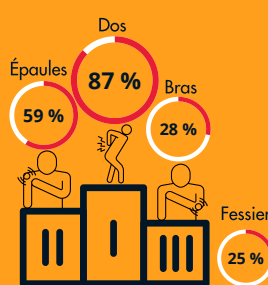
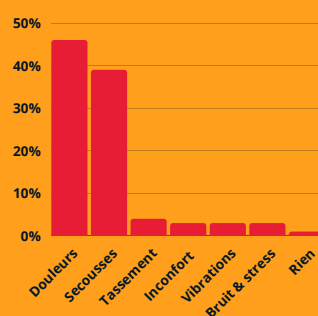
32 %

**des chauffeurs interrogés déclarent avoir été en arrêt
maladie à cause de douleurs associées aux ralentisseurs**

LES RÉPERCUSSIONS DES RALENTISSEURS SUR LA SANTÉ DES RÉPONDANTS

Ce qu'ils déclarent ressentir
lorsqu'ils franchissent les ralentisseurs :

Les parties du corps où ils
déclarent souffrir de douleurs :



**90 % des chauffeurs de bus ayant répondu à notre sondage souffrent
physiquement au travail et 46 % associent leurs douleurs
au franchissement de ralentisseurs.**

III. CARBURANT, CO₂, INCONFORT, BRUIT : LA LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS IDENTIFIE ET MESURE LES AUTRES NUISANCES DES RALENTISSEURS ILLÉGAUX

Si les dommages matériels, voire corporels, que peuvent engendrer les ralentisseurs hors normes sont déjà identifiés comme nous venons de le démontrer, aucune étude n'avait été menée, jusqu'à ce jour, pour mesurer toutes les autres nuisances qu'ils engendrent : surconsommation, CO₂, inconfort, bruit... C'est pourquoi la Ligue de Défense des Conducteurs a décidé de faire construire un ralentisseur aux dimensions prévues par la norme AFNOR 98-300 (10 cm de haut) et un autre beaucoup plus élevé (24 cm, une hauteur régulièrement atteinte par ces installations). Ce, afin de déterminer scientifiquement leur différence d'impact sur les véhicules et leurs passagers, mais aussi pour l'environnement immédiat. Ces mesures ont été réalisées par les experts de *L'Automobile Magazine*, avec le soutien de l'association Pour une mobilité sereine et durable et de l'Automobile Club des Avocats.

A. Six mois pour un projet fou : construire un ralentisseur aux normes et un ralentisseur illégal pour mesurer leur impact

Alors que l'association Pour une mobilité sereine et durable et son avocat attitré, Maître Patrick Gaulmin, obtenaient de premières victoires concrètes dans leur lutte contre les ralentisseurs illégaux, « condamnés » à la destruction pour avoir engendré des dommages matériels et/ou corporels, les planètes semblaient s'aligner pour nous attaquer, ensemble, aux autres multiples nuisances causées par ces équipements. Dans notre viseur : la dégradation du confort à bord, le bruit pour les riverains et surtout, la surconsommation de carburant, donc l'augmentation des émissions de CO₂. Le sujet de l'environnement étant actuellement hautement sensible, démontrer que les ralentisseurs illégaux dégradent notablement les prestations des véhicules « escaladant » ces promontoires nous semblait particulièrement pertinent.

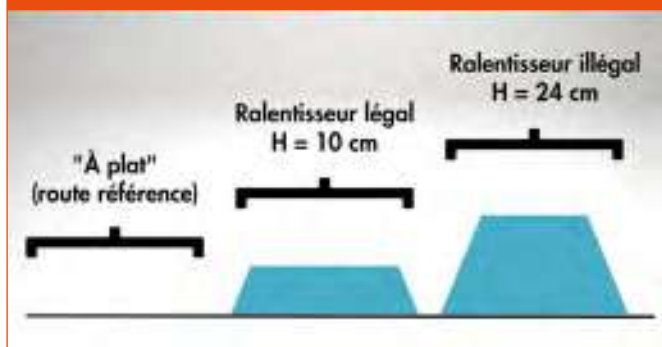
La Ligue de Défense des Conducteurs a mené une action de terrain inédite pour concrétiser ce projet, dont la première étape a consisté, début 2021, à trouver de nombreux prestataires pour les tâches suivantes :

- construire nos propres ralentisseurs (le premier respectant la norme AFNOR NF P 98-300, le deuxième reproduisant les dimen-

sions d'un ralentisseur illégal, précédemment officiellement identifié comme ayant causé un accident),

- les ériger sur route fermée (pas question d'effectuer nos mesures sur route ouverte),
- faire réaliser les mesures par des professionnels certifiés,
- solliciter un huissier de justice.

CONFIGURATION DES RALENTISSEURS LORS DE L'ESSAI DU 8 MAI 2021



1. Le making off

Notre objectif était d'évaluer de manière incontestable cette surconsommation, ce pic d'émissions de CO₂, ce confort dégradé à bord et ce bruit accru à l'extérieur : des nuisances toutes engendrées par une installation non conforme. Pour ce faire, nous avons sollicité *L'Automobile Magazine*, revue mensuelle spécialisée fondée en 1946, dont toutes les mesures (freinage, autonomie, reprise, bruit...) sont réalisées sur le circuit de Linas-Montlhéry (Essonne) et certifiées ISO 9001 lors de notre test grandeur nature (*lire encadré page suivante*). En quelques semaines, deux journalistes-essayeurs de la rédaction ont développé un protocole de mesures, tandis que la Ligue de

Défense des Conducteurs partait à la recherche de l'endroit parfait pour construire ces ralentisseurs. C'est sur les voies privées d'une entreprise de BTP de Marcoussis (Essonne) que nous avons finalement posé nos roues... À l'époque, Nathalie Troussard, secrétaire générale de la LDC, se réjouissait : « Notre association compte plus de 1 million de sympathisants et ce sont eux qui financent nos actions à 100 %. C'est donc grâce à eux que cette vaste opération a été rendue possible. Leur exaspération vis-à-vis des ralentisseurs trop hauts va grandissant, leurs témoignages se multiplient, tandis que sur notre site communautaire Activ'Route, on nous signale de plus en

plus d'équipements ayant provoqué des casses matérielles ou même des accidents. Il était temps d'agir et d'expliquer, chiffres à l'appui, pourquoi ce type d'infrastructure doit cesser de proliférer. »

De son côté, Christophe Congrega, journaliste-essayeur de *L'Automobile Magazine*, expliquait : « Nous avons trouvé cette démarche inté-

ressante. Forts de notre expertise en matière de mesures, nous avons trouvé pertinent de proposer des données sous contrôle d'huissier de justice afin d'étayer le sujet, qu'il s'agisse de débats auprès des tribunaux ou des municipalités décisionnaires de l'installation de ces ralentisseurs. »



Photos : © Bernard Rouffignac/LDC

La Ligue de Défense des Conducteurs a intégralement financé son opération « mesures de ralentisseurs illégaux » grâce aux dons de ses sympathisants. Y compris leur construction.

POURQUOI CHOISIR L'AUTOMOBILE MAGAZINE POUR NOS MESURES ?

Lors de la mise en place de son projet « ralentisseurs illégaux » en 2021, *L'Automobile Magazine* est apparu à la Ligue de Défense des Conducteurs comme le prestataire idéal, expert et indépendant, pour établir le protocole le plus adapté, réaliser les mesures et analyser les résultats obtenus.

En effet, au moment de notre test grandeur nature, ce magazine était le seul titre européen dont le protocole de mesures automobiles était certifié ISO 9001, garantissant leur qualité. Effectuées sur le circuit de Monthléry (Essonne) par deux journalistes expérimentés, détachés de la rédaction pour cette mission précise, toutes les mesures publiées ici répondent donc à un cahier des charges rigoureux, dans le cadre d'un protocole strictement identique répété pour chaque modèle.



2. Le protocole appliqué pour les mesures

Le 8 mai 2021, nous avons retrouvé nos ralentisseurs fraîchement construits sur notre base d'essai dans l'Essonne, le temps d'une longue journée de mesures. Le protocole défini par *L'Automobile Magazine*, en collaboration avec les différents partenaires du projet, incluait tout d'abord l'utilisation de deux véhicules représentatifs du parc automobile français actuel, à savoir une Renault Clio et une Peugeot 3008. Le premier ralentisseur était donc aux dimensions légales : plateau de 4 m et de 10 cm de hauteur, précédé et suivi d'une rampe de 1,40 m de long. Idem pour le ralentisseur hors normes, sauf la hauteur bien sûr, cette fois fixée à 24 cm. Nous avons ensuite défini un parcours de 250 m de long, du type de ceux que l'on rencontre en ville, avec une vitesse d'entrée de 40 km/h, puis, sur un tiers du parcours, une courbe abordée à 30 km/h quand il n'y a pas de ralentisseur, suivie d'une réaccélération douce jusqu'à 40 km/h. Les deux

ralentisseurs sont situés l'un à côté de l'autre avant cette courbe. Pour le circuit empruntant l'équipement aux dimensions légales, la vitesse d'entrée de 40 km/h est suivie d'un léger freinage jusqu'à 25 km/h pour aborder cet obstacle suivi, une fois redescendus, par une réaccélération douce pour le virage et la fin du parcours à 40 km/h. Pour le ralentisseur illégal, c'est le même protocole, mais avec un freinage plus franc pour aborder l'obstacle à 15 km/h seulement, suivi d'une réaccélération plus dynamique, afin de retrouver les vitesses normales du parcours. Durant ces trois exercices, nous avons mesuré la consommation avec nos débitmètres, le confort avec un accéléromètre positionné sous les fesses du conducteur, ainsi que le bruit émis grâce à un sonomètre, positionné à 7 mètres de la voie de passage de la voiture. Enfin, toutes ces mesures ont été réalisées sous le contrôle d'un huissier de justice.



© Bernard Rouffignac/LDC

Caractéristiques techniques des deux véhicules testés :

Peugeot 3008, 3 cylindres 1,2 litre PureTech EAT8 de 130 ch (2021) – Renault Clio 3, cylindres 1 litre essence X-Tronic de 90 ch (2021)

LE PROTOCOLE D'ESSAI ET DE MESURE EN DÉTAILS

Préalable : Radar installé sur le véhicule, étalonner le limiteur de vitesse de la voiture à 40 km/h réel afin de savoir à quelle vitesse il faut le programmer pour l'essai à venir. Le cycle défini mesure 250 m.

Protocole : En partant du croisement au stop, se lancer et stabiliser la vitesse à 40 km/h à l'aide du limiteur programmé à la bonne vitesse. Déclencher la mesure par le débitmètre au passage des roues sur la réglette de la barrière coulissante.

Sans ralentisseur : Conserver la vitesse de 40 km/h jusqu'au passage côté gauche des ralentisseurs. Au niveau des ralentisseurs, légère décélération pour prendre le double virage à droite à 35 km/h. Après le double virage à droite, réaccélération douce pour atteindre 40 km/h. Avant le virage à droite suivant légère décélération jusqu'à 35 km/h, puis réaccélération douce jusqu'à 40 km/h jusqu'au repère de fin de parcours de 250 m, où on arrête la mesure du débitmètre.

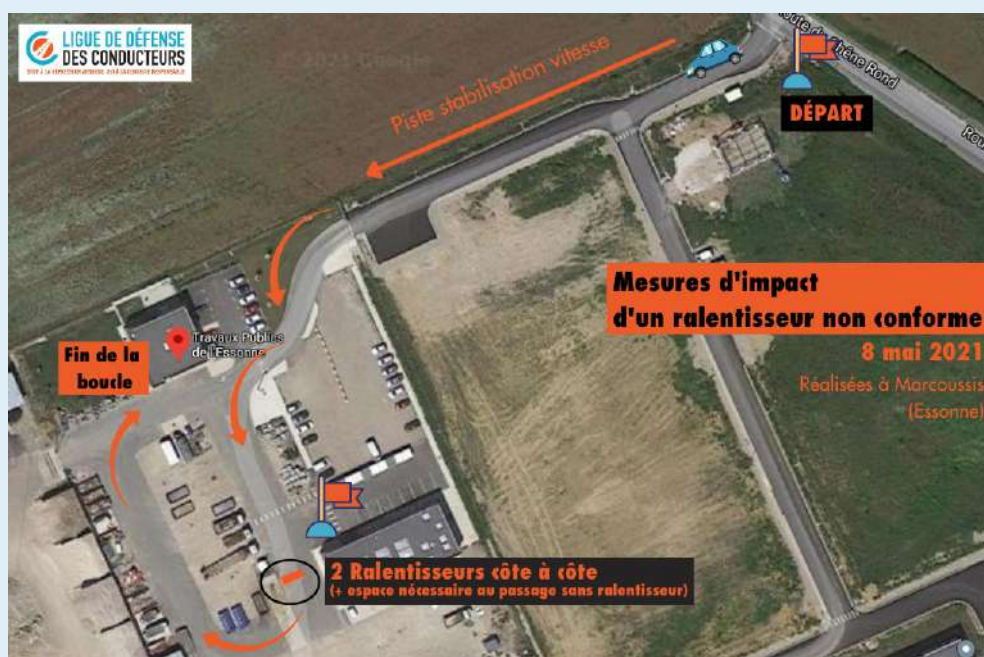
Avec ralentisseur légal :

Conserver la vitesse de 40 km/h jusqu'à l'approche du ralentisseur « légal » de 10 cm. À son approche freinage jusqu'à 25 km/h. Franchissement du ralentisseur à 25 km/h, puis réaccélération douce jusqu'à 35 km/h dans le double virage à droite. Dans la ligne droite opposée, réaccélération douce pour atteindre 40 km/h. Avant le virage à droite suivant, légère décélération jusqu'à 35 km/h, puis réaccélération douce jusqu'à 40 km/h jusqu'au

repère de fin de parcours de 250 m, où on arrête la mesure du débitmètre.

Avec ralentisseur illégal 24 cm : Conserver la vitesse de 40 km/h jusqu'à l'approche du ralentisseur « illégal » de 24 cm. À son approche freinage jusqu'à 15 km/h. Franchissement du ralentisseur à 15 km/h, puis réaccélération progressive jusqu'à 35 km/h dans le double virage à droite. Dans la ligne droite opposée, réaccélération douce pour atteindre 40 km/h. Avant le virage à droite suivant légère décélération jusqu'à 35 km/h, puis réaccélération douce jusqu'à 40 km/h jusqu'au repère de fin de parcours de 250 m, où on arrête la mesure du débitmètre.

Répéter chaque mesure pour obtenir des valeurs convergentes. Éliminer les valeurs trop extrêmes, et faire la moyenne de minimum 6 valeurs raisonnablement convergentes.



3. Le suivi de l'huissier de justice

Pour nous assurer du caractère incontestable de notre démarche, durant toute cette journée du 8 mai 2021, nous nous sommes assuré le service de Maître Philippe Doucedame, huissier de justice à Montlhéry (Essonne). Nous l'avons missionné pour s'assurer des différentes étapes de notre procédure :

- Respect de la méthodologie établie par les essayeurs-mesureurs de *L'Automobile Magazine*
- Constatation du parcours sélectionné pour effectuer les mesures
- Répétabilité des essais
- Dimensions des ralentisseurs
- Vérification des véhicules et du matériel de mesure utilisés

Le rapport qu'il nous a fait parvenir à la suite de notre journée de mesures est consultable sur demande.



© Bernard Rouffignac/LDC

Maître Philippe Doucedame, huissier de justice à Montlhéry (Essonne) a attentivement suivi toutes les mesures réalisées le 8 mai 2021.

B. Constat n° 1 : les ralentisseurs illégaux engendrent des nuisances en voiture et aux alentours

Première étape de nos mesures, l'évaluation scientifique de ce que l'on qualifie habituellement de « ressenti » des passagers d'une voiture ou d'un habitant résidant non loin d'un ralentisseur, qu'il respecte ou pas la norme en vigueur. Aussi avons-nous souhaité mesurer

très concrètement ces désagréments, en équipant les deux véhicules d'essai décrits plus hauts, à savoir une Renault Clio et une Peugeot 3008, d'appareils permettant d'estimer scientifiquement la dégradation du confort à bord et le bruit engendré par ces infrastructures.



© Bernard Rouffignac/LDC

1. Dégradation du confort à bord

Pour mesurer le confort à bord, un accéléromètre en forme de galette circulaire a été positionné sur le siège conducteur, qui était assis dessus pendant toutes les mesures. Cet appareil évalue l'accélération verticale subie par le corps du conducteur au moment du passage sur l'obstacle. En langage courant, les secousses... La manipulation de cet appareil a nécessité la présence d'un technicien de l'UTAC qui, lui, était installé à l'arrière des deux véhicules mesurés, avec un ordinateur directement relié à l'accéléromètre.

L'accéléromètre positionné sous le fessier du conducteur permet de mesurer l'impact des secousses lors du franchissement des ralentisseurs.

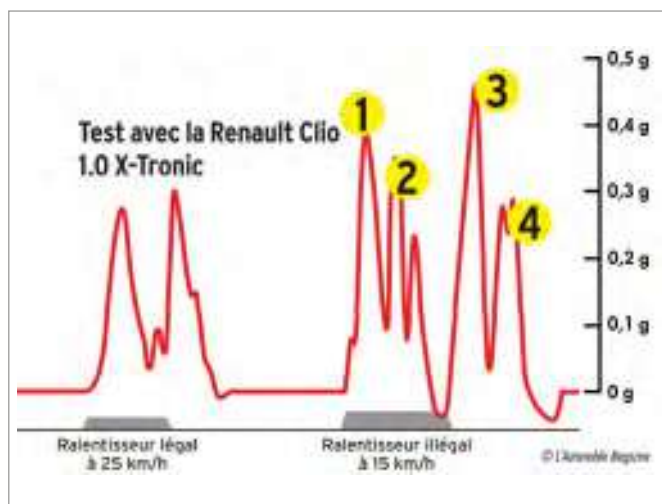
a. Résultats sur la Renault Clio : un véritable choc dès 18 km/h

Pour la Renault Clio, les mesures ont été concentrées sur le « ressenti » du conducteur. Extrait du rapport du technicien de l'UTAC :

- 1) Un conducteur au volant d'une Clio franchissant un ralentisseur légal de 10 cm à **25 km/h** ressent en moyenne une accélération verticale de 0,28 g.
- 2) Un conducteur au volant d'une Clio franchissant un ralentisseur illégal de 24 cm à **15 km/h** ressent en moyenne une accélération verticale de 0,41 g. **Soit une accélération verticale supérieure de 31 % par rapport au ralentisseur légal.**
- 3) Un conducteur au volant d'une Clio franchissant un ralentisseur illégal de 24 cm à **18 km/h** ressent une accélération verticale de 0,74 g. **Soit une accélération verticale supérieure de 62 % par rapport au ralentisseur légal.**
- 4) Un conducteur au volant d'une Clio franchissant un ralentisseur illégal de 24 cm à **20 km/h** ressent une accélération verticale de 0,61 g. **Soit une accélération verticale supérieure de 54 % par rapport au ralentisseur légal.**

L'illustration ci-dessous résume parfaitement la situation vécue par le conducteur.

À 25 km/h, le ralentisseur légal (10 cm de haut maximum) est effacé avec facilité par la Clio. Avec 0,27 g à la montée et 0,3 g à la descente, elle préserve assez bien votre dos. Mais, comme pour le 3008 (voir ci-dessous), c'est beaucoup moins bien sur le ralentisseur de 24 cm abordé à seulement 15 km/h, où elle impose déjà 0,39 g à la montée **1**, avec deux gros rebonds **2** dus au contact inévitable sur les butées de suspensions, et 0,45 g à la descente **3** avec, là encore, un fort rebond **4**. Bref, cinq importantes secousses qui se répercutent sur le dos, malgré l'allure très réduite. Si les Clio et 3008 se comportent à peu près de la même manière à la montée de ce « gendarme couché » illégal, la Renault s'en sort un peu mieux à la sortie, avantagée par un poids moindre sur le train avant (715 kg contre 884 kg pour le Peugeot) à freiner et amortir lors de la descente de cette marche. À noter que, même à seulement 15 km/h, les boucliers de nos françaises frottent une fois sur deux à la montée et à la descente. Et, à seulement 18 km/h, les secousses atteignent alors 0,63 g à la montée et carrément 0,85 g à la descente pour la Clio. Soit un gros choc à bord !



b. Résultats sur la Peugeot 3008 : bien secoués même à faible allure

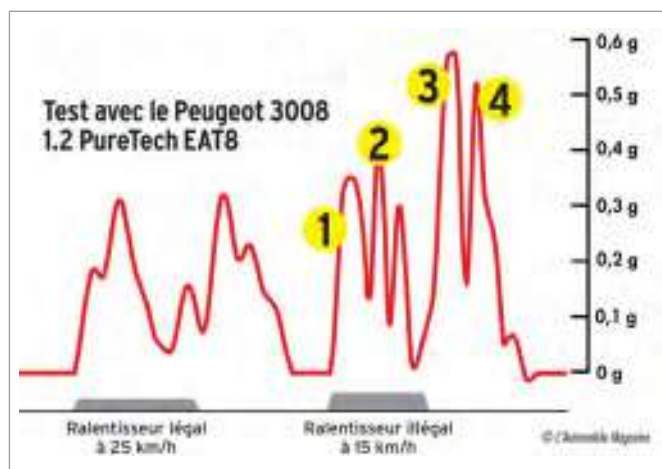
Pour la Peugeot 3008, les mesures ont été cette fois réalisées autour du « ressenti » du conducteur, mais aussi celui du passager arrière. Extrait du rapport du technicien de l'UTAC :

Conclusions (place conducteur) :

- 1) Un conducteur au volant d'une 3008 franchissant un ralentisseur légal de 10 cm à **25 km/h** ressent en moyenne une accélération verticale de 0,30 g.
- 2) Un conducteur au volant d'une 3008 franchissant un ralentisseur illégal de 24 cm à **15 km/h** ressent en moyenne une accélération verticale de 0,47 g. **Soit une accélération verticale supérieure de 36 % par rapport au ralentisseur légal.**

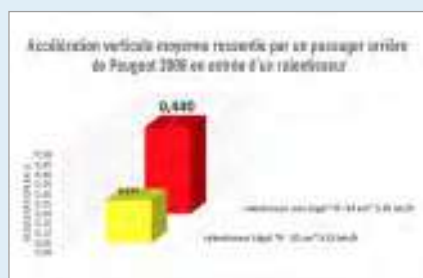
À nouveau, l'illustration ci-dessous résume la situation vécue par le conducteur.

Abordé à 25 km/h, le ralentisseur légal ne pose pas de problème particulier au 3008, que ses suspensions absorbent aisément en limitant la sollicitation verticale subie par les passagers à 0,32 g. Soit une secousse qui n'est pas perçue comme de l'inconfort. En revanche, tout change sur le ralentisseur illégal, lequel, malgré des rampes d'accès et de sortie de 1,40 m, oppose un effet « mur » aux roues avant **1**, et ce, même en freinant franchement pour l'aborder à seulement 15 km/h. Si la secousse grimpe à 0,4 g à la montée avec une sensation désagréable, elle culmine à 0,55 g à la descente **3**, ce qui devient très inconfortable. Dans les deux cas, ces secousses sont suivies d'une ou plusieurs « répliques » **2** et **4** quasiment aussi fortes, dues aux rebonds sur les butées de suspensions. On imagine sans peine les répercussions de ces chocs répétés sur le dos des chauffeurs de transports en commun (voir notre sondage mené auprès des chauffeurs de bus en annexe), dont certains confessent aborder jusqu'à 300 fois ce type de ralentisseurs au cours de leur journée de travail.



Et le passager arrière ?

Il nous a semblé important, pour la Peugeot 3008, encore plus susceptible que la Renault Clio, de transporter régulièrement des passagers à l'arrière, de mesurer également les secousses qu'ils subissent lors du passage d'un ralentisseur illégal.



Conclusions (place arrière) :

- 1) Un passager arrière d'une 3008 franchissant un ralentisseur légal de 10 cm à **25 km/h** ressent en moyenne une accélération verticale de 0,24 g.
- 2) Un passager arrière d'une 3008 franchissant un ralentisseur illégal de 24 cm à **15 km/h** ressent une accélération verticale de 0,49 g. **Soit une accélération verticale supérieure de 50 % par rapport au ralentisseur légal.**

C'EST DANS L'ESSONNE,
SUR ROUTE FERMÉE,
QUE TOUTES NOS MESURES
ONT ÉTÉ RÉALISÉES SOUS
CONTRÔLE DE L'HUISSIER



Photos : © Bernard Rouffignac/LDC





CONFORT, BRUIT, CONSOMMATION
ET ÉMISSIONS DE CO₂ :
NOTRE APPROCHE SCIENTIFIQUE
APPORTE DES AFFIRMATIONS
INCONTESTABLES SUR
LES RALENTISSEURS ILLÉGAUX



2. Nuisances sonores : les ralentisseurs illégaux représentent une agression auditive

Pour enregistrer les nuisances sonores émises au passage du ralentisseur illégal, nous avons eu recours à un sonomètre, positionné à 7 mètres des deux véhicules mesurés. Cette distance constitue la norme de mesure de bruit de l'industrie automobile pour les homologations. Nous avons réalisé dix passages à vitesse stabilisée, enregistré le bruit, puis établi une moyenne. Notre constat sur un ralentisseur légal : le passage ne produit pas plus de bruit que s'il n'y en avait pas.

En revanche, la franche décélération, jusqu'à 15 km/h, nécessaire pour passer sur le modèle illégal, impose une augmentation sensible du bruit à la réaccélération : + 2 à 3 décibels (dBA), soit un bruit doublé. Et si le bouclier frotte, ce qui n'est pas rare – et qui devient inévitable dès 18 km/h –, le bruit est multiplié par huit ! Insupportable, sachant que ces valeurs seraient encore bien plus élevées avec des camions, tracteurs, remorques, caravanes...

L'illustration ci-contre permet d'apprécier la montée dans les décibels lors du franchissement de notre ralentisseur illégal.



Rappel : le bruit double tous les 3 dBA

- 1 dBA de plus multiplie le bruit par 1,26
- 2 dBA de plus multiplie le bruit par 1,59
- 3 dBA de plus multiplie le bruit par 2
- 4 dBA de plus multiplie le bruit par 2,52
- 5 dBA de plus multiplie le bruit par 3,18
- 6 dBA de plus multiplie le bruit par 4
- 7 dBA de plus multiplie le bruit par 5
- 8 dBA de plus multiplie le bruit par 6,35
- 9 dBA de plus multiplie le bruit par 8

C. Constat n° 2 : les ralentisseurs illégaux sont un non-sens écologique

La mesure de la surconsommation de carburant engendrée par le freinage et la réaccélération aux abords des ralentisseurs aux dimensions illégales constitue le cœur de notre démarche, puisque de cette surconsommation d'essence ou de gazole naît une franche augmentation des émissions de CO₂. À l'heure où l'on sanctionne tout véhicule s'il émet plus de 108 grammes de CO₂ par kilomètre (au 1^{er} janvier 2026), tandis que les constructeurs réalisent des efforts considérables pour abaisser de quelques grammes les émissions de leurs modèles, la cohérence voudrait que les autorités et les municipalités prennent conscience de l'impact des ralentisseurs sur l'ensemble de ces émissions. À quoi bon imposer des Zones à faibles émissions (ZFE) dans les métropoles si, par ailleurs, les efforts des uns et des autres sont réduits à néant par les infrastructures ? C'est ce non-sens que nous avons voulu dénoncer avec ces mesures.

La démarche de la Ligue de Défense des Conducteurs, soutenue par ses partenaires Pour une mobilité sereine et durable et l'Automobile-club des avocats, est une première : ni le Cerema, ni aucune structure publique, ni aucun constructeur n'avait encore concentré leur attention sur ces conséquences sur l'air que nous respirons. C'est pourquoi nous avons tenu à ce la méthodologie, le protocole, ainsi que la réalisation des mesures, soient entérinés par un huissier de justice.

Inutile de s'embarrasser d'un long discours pour imposer notre dé-

monstration : sur un ralentisseur illégal, la consommation de carburant et donc, les émissions de CO₂ s'envolent.

Ainsi, pour disposer d'une valeur-repère nous permettant de calculer l'augmentation de la consommation et des émissions de CO₂, nous avons, au préalable, effectué les mêmes mesures sur la même boucle sans aucun ralentisseur. Il s'avère que nos deux voitures-tests affichent des consommations proches sur cet exercice, malgré leur différence de poids (1 110 kg pour la Clio contre 1 320 kg pour le 3008). Ce que nous avons mesuré : un ralentisseur légal se contente d'augmenter « raisonnablement » leur appétit, avec une surconsommation respective de + 10,5 % et + 13 % de carburant. Toutefois, ce résultat nous amène à conclure que ces équipements, même réalisés en respectant les normes de constructions, ne doivent pas être multipliés sans bonnes raisons.

Il en va très différemment pour « notre » ralentisseur illégal, lorsqu'on compare la consommation et émissions de nos voitures-tests par rapport à un parcours « à plat ». En effet, son franchissement fait grimper les consommations de 26 % pour la Renault Clio et 28 % pour la Peugeot 3008... soit autant d'émissions de CO₂ en plus (cette augmentation s'établit à 15 % par rapport à un ralentisseur « aux normes »). Un pic qui ne bénéficie à personne, puisqu'il touche le conducteur au portefeuille (un trajet en ville répété et jalonné de ralentisseurs va finir par s'avérer plus coûteux que le même nombre

Un surcoût non négligeable à la pompe

	Renault Clio 1.0 X-Tronic	Peugeot 3008 1.2 PureTech EAT8
Sans ralentisseur	7,94 litres/100 km	7,90 litres/100 km
Ralentisseur légal	8,77 litres/100 km + 10,5 %	8,93 litres/100 km + 13 %
Ralentisseur illégal	10 litres/100 km + 26 %	10,09 litres/100 km + 28 %

DES ÉMISSIONS DE CO₂ QUI S'ENVOLENT



Sachant que : 1 litre
d'essence consommé
= 2 300 g de CO₂ émis

	Renault Clio 1.0 X-Tronic	Peugeot 3008 1.2 PureTech EAT8
Sans ralentisseur	183 g CO ₂ /km	182 g CO ₂ /km
Ralentisseur légal	202 g CO ₂ /km + 10,4 %	205 g CO ₂ /km + 12,6 %
Ralentisseur illégal	230 g CO ₂ /km + 25,7 %	232 g CO ₂ /km + 27,5 %

de kilomètres parcourus sans obstacles), mais aussi le citoyen en général, qui n'a pas à subir ces émissions de CO_2 supplémentaires. Ces mesures, indiscutables car réalisées scientifiquement, amènent la Ligue de Défense des Conducteurs, Pour une mobilité sereine et durable et l'Automobile-club des avocats à tirer la sonnette d'alarme : aux dégâts matériels et corporels maintes fois constatées, s'ajoute désormais l'identification implacable de conséquences nuisibles pour l'environnement et la santé publique. Nous avons ici clairement identifié les pics de consommation de carburant, engendrant des pics d'émissions de CO_2 , qu'engendrent les ralentisseurs illégaux. Si, pour des raisons techniques, nous n'avons pu quantifier la pollution elle aussi « surgénérée » (lire ci-dessous), le bon sens nous amène aussi à conclure que ces équipements hors normes font naître des pics d'émissions d'oxydes d'azote et de particules fines. Pour ces dernières, selon les informations recueillies par PUMSD auprès d'Atmosud, les émissions augmenteraient de 300 à 1 000 % ! Nous en voulons aussi pour preuve l'étude de Tomas Janusevicius et Raimondas Grubliauskas, deux chercheurs ayant publié en mai 2019 les résultats d'une étude de terrain intitulée « *The effect of speed bumps and humps on the concentration of CO, NO and NO₂ in ambient air* », que l'on peut traduire comme suit : « L'effet des ralentisseurs et dos-d'âne sur la concentration de CO (monoxyde de carbone), NO (monoxyde d'azote) et NO₂ (dioxyde d'azote) sur l'air ambiant ». Ceux-ci sont disponibles sur le site www.researchgate.net. Dès 2016, l'Institut national pour la santé et la qualité des soins (NICE), au Royaume-Uni, recommandait par ailleurs aux conducteurs d'être extrêmement vigilants en franchissant les ralentisseurs, pour cause de pollution.

Ce résultat totalement contre-productif amène nos trois associations à exiger que l'intégralité des ralentisseurs en France ne respectant ni le décret de 1994 ni la norme AFNOR 98-300 soient détruits ou reconstruits dans la légalité.



Photos : © Bernard Rouffignac/LDC

Les deux véhicules testés étaient équipés avec du matériel certifié pour mesurer la consommation des véhicules... dont on peut déduire les émissions de CO_2 par un simple calcul.

POURQUOI N'AVONS-NOUS PAS AUSSI MESURÉ LA « SURPOLLUTION » ENGENDRÉE PAR NOTRE RALENTISSEUR ILLÉGAL ?

Normalement, les mesures d'émissions polluantes (oxydes d'azote et particules) sont effectuées en laboratoire, sur banc à rouleaux. Elles nécessitent donc des moyens extrêmement lourds et coûteux. Plus maniable, plus léger, un système permet cependant depuis quelques années de réaliser ces mesures directement depuis le véhicule, puisqu'il est possible de l'embarquer dans un coffre, ou accroché sur une boule de remorque. Pourquoi, malgré tout, n'avons-nous pas eu recours à ce PEMS (*Portable Emissions Measurement System*, en anglais) ? Tout simplement parce qu'il s'agit d'un équipement qui coûte environ 150 000 à 200 000 € selon les configurations, qui est extrêmement complexe à utiliser

(étalonnage des capteurs par des gaz de référence avant chaque essai...) et qui reste tout de même encombrant : ce type de dispositif pèse entre 18 et 25 kg.

Mais surtout, si le PEMS s'avère fiable pour mesurer les oxydes d'azote (NOx), il ne l'est pas suffisamment pour mesurer les particules. Or, les moteurs essence émettent très peu de NOx, mais potentiellement plus de particules que les diesels lesquels, dans leurs versions les plus récentes, émettent très peu de particules mais potentiellement plus de NOx.

Conclusion, mesurer la pollution aurait coûté très cher, pour un résultat seulement partiel.

IV. TOUS ENSEMBLE POUR EN FINIR AVEC LES RALENTISSEURS ILLÉGAUX

Toutes ces années durant lesquelles nos trois associations, Ligue de Défense des Conducteurs, Pour une mobilité sereine et durable et Automobile Club des Avocats, se sont mobilisées contre les ralentisseurs non conformes, ont été jalonnées par de nombreuses procédures et prises de paroles. Dans le cadre de la réactualisation de notre étude, ce chapitre s'est considérablement étoffé !

Ce n'est pas un hasard si la LDC s'est saisie de ce sujet : au-delà des témoignages de nos sympathisants, un sondage organisé par notre association juste avant le premier tour des élections municipales, début 2020, montrait déjà que les ralentisseurs se classaient en tête du hit-parade des entraves à la circulation qui hérissent les conducteurs : 29 % des répondants pensaient qu'ils avaient trop proliféré. Pire, 66 % d'entre eux étaient prêts à renoncer à voter pour un candidat si ce dernier prévoyait, dans son programme, d'en ajouter dans leur ville. C'est dire si l'exaspération des usagers, qu'ils soient automobilistes, motards ou même cyclistes, était déjà à son comble. En 2023, dans le cadre de nos premiers Trophées « Trop c'est TROP » organisés chaque année par la LDC avec la complicité de l'Association des médias de l'auto et de la moto (AM-AM), les ralentisseurs illégaux omniprésents sont par ailleurs « élus » par 11 000 participants comme la pire infrastructure routière de l'année (56 %), avant les chicanes (28 %) et les chaucidous (15 %).

De son côté, Thierry Modolo-Dominati, alors président mais passé depuis porte-parole de Pour une mobilité sereine et durable, notre partenaire, avec l'Automobile Club des Avocats, pour cette vaste opération de « mesures de ralentisseur illégal », a fait son cheval de bataille de cet objectif : venir à bout des équipements qui ne respectent ni la norme, ni le décret de 1994. Depuis plusieurs années, appuyé par Maître Patrick Gaulmin, avocat au barreau de Toulon et spécialiste en droit public, il multiplie les démarches pour sensibiliser l'opinion, les médias et les élus sur les dégâts engendrés par ces équipements hors normes qui pullulent désormais dans toutes les villes de France. « Nous apportons notre expertise technique à toute personne qui souhaiterait se mobiliser contre une telle installation. Nous aidons les particuliers à monter leur dossier de mise en demeure des élus responsables, à l'échelle du département, de la commune ou de la métropole. Si ce dossier est rejeté, nous nous tournons vers la justice, explique Thierry Modolo-Dominati. Notre association se porte alors automatiquement partie civile. » Un « kit » technico-juridique est d'ailleurs disponible gratuitement sur le site de l'association (www.pumsd.fr) et comprend des textes de loi, le détail des normes sur les ralentisseurs, un document démontant les arguments du Cerema (*voir plus haut*) et un courrier type de mise en demeure, personnalisable. « Bien sûr, notre association peut assurer la relecture de ce qui a été écrit afin de s'assurer que le dossier est complet », continue le porte-parole de PUMSD.

Dans la première version de notre étude, nous écrivions : « Même si de premiers succès ont été enregistrés, avec des recours administra-

tifs et pénaux qui aboutissent à des jugements nous confortant dans nos démarches et que nous mentionnons ci-après, cette étude est un aussi un point de départ pour nos trois associations pour passer à la vitesse supérieure, avec de futures actions et mobilisations. »

Vous allez voir dans cette version réactualisée que nous n'avons pas chômé durant ces quelques années, nos associations s'étant tout particulièrement distinguées par leur ténacité.



© PUMSD

Thierry Modolo-Dominati, en quelques années, est devenu le cauchemar des collectivités locales dont les ralentisseurs se sont révélés illégaux.

A. Procédures devant le juge administratif

1. Premières démarches à partir de 2018

Ces procédures ont été décidées à la suite d'accidents causés par des ralentisseurs illégaux (véhicules endommagés au passage d'un ralentisseur trop haut notamment).

L'association PUMSD a ainsi obtenu la condamnation des communes concernées à supprimer le ralentisseur illégal en question et à indemniser l'automobiliste qui avait endommagé son véhicule en le franchissant. Ainsi, le jugement du tribunal administratif de Toulon du 8 octobre 2020 a condamné la commune à supprimer un ralentisseur et à indemniser l'automobiliste (1 793 € au titre des réparations et 2 000 € de frais de procédure).



Cependant, les communes sont souvent réticentes à reconnaître leurs erreurs et les suppressions de ralentisseurs ordonnées par le juge sont parfois longues à être mises en œuvre. Le cas le plus emblématique est celui de la commune de Saint-Jean-le-Vieux, dans l'Ain : condamnée à démolir le ralentisseur en première instance et en appel (*Cour administrative d'appel de Lyon, 11 février 2021*), celle-ci n'a pas procédé à la démolition et une procédure, d'exécution, a cette fois dû être

engagée devant la Cour administrative d'appel de Lyon. Laquelle a une nouvelle fois ordonné à la commune de démolir le ralentisseur (*arrêt du 22 janvier 2022*) dans les deux mois, sous peine d'astreinte. Fin mars 2022, la construction a enfin été détruite ! Cet exemple montre l'absence de prise de conscience des collectivités sur le risque financier, voire pénal, encouru du fait de la réalisation de ces ralentisseurs illégaux. Toutefois, du fait de ces premières condamnations, les choses sont en train de changer, les assureurs des collectivités attirent désormais l'attention de leurs sociétaires sur le risque de condamnation en cas de maintien d'un ralentisseur illégal.

Ensuite, deux requêtes ont été déposées devant le Tribunal administratif de Toulon par PUMSD, recevant pour l'occasion le renfort de la Fédération française des motards en colère du département du Var (83), ainsi que d'usagers de la route : l'une dirigée contre le département du Var, l'autre contre Toulon Provence Méditerranée (la métropole de Toulon, note de la LDC). Il s'agit d'une première, car des collectivités locales d'une telle envergure n'avaient encore jamais été visées dans le cadre d'une procédure concernant les ralentisseurs illégaux. Jusqu'à présent, seules des communes, prises individuellement, faisaient l'objet de ce type de recours. Près de 400 ralentisseurs sont alors visés. En première instance, devant le tribunal administratif de Toulon, la Métropole et le département du Var ont simplement affirmé que tous les ralentisseurs étaient légaux. Cela a suffi pour que les deux requêtes de PUMSD soient rejetées ! L'association décide de faire appel devant la Cour administrative d'appel de Marseille... mais perd ce nouveau bras de fer en avril 2022, l'institution considérant que le décret de 1994 ne s'applique toujours pas à tous les types de ralentisseurs. Ainsi, malgré leur forme géométrique identique et leur raison d'être (faire ralentir) commune, les plateaux traversants ne sont pas soumis aux mêmes règles ! Ubuesque.....

2. 2022 et 2023 : la bataille juridique continue

Il n'en a pas fallu plus pour que PUMSD saisisse le Conseil d'État dans les semaines qui ont suivi l'arrêt de la Cour administrative de Marseille du 11 avril 2022. Son opiniâtreté lui a donné raison, puisque dix-huit mois plus tard, le 24 octobre 2023, l'arrêt marseillais s'est vu annulé par ledit Conseil d'État, qui a renvoyé « l'affaire à la cour »... Autrement dit, la Cour administrative de Marseille a été priée de revoir sa copie ! Comme nous allons le voir, il lui a fallu six mois pour faire machine arrière.

3. Premier pas de géant franchi en 2024

Le 30 avril 2024 est une date historique. Enfin, la Cour administrative d'appel de Marseille rend l'arrêt tant attendu : « [...] en l'état actuel des dispositions réglementaires en vigueur, tous les ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal sont soumis aux règles d'implantation et de signalisation fixées par le décret du 27 mai 1994 et son annexe, et que ces règles sont les seules dispositions d'application obligatoire à l'égard des collectivités territoriales ou de leurs

établissements publics qui réalisent ou aménagent ces ouvrages. » Et ce, quel que soit le nom donné à ces derniers : coussin en enrobé, lyonnais ou berlinois, plateau ralentisseur, surélevé, traversant... Cet arrêt fait jurisprudence, après des années de dérives. Les collectivités locales devront respecter les consignes d'implantation à la lettre... lesquelles, rappelons-le, ont été définies pour des raisons de sécurité !

À cette étape, le guide « *Coussins et plateaux* » du Cerema serait-il enfin enterré ? Pas si simple. Quelques « détails » restent à régler. Car la norme de construction Afnor NF P 98-300, relative aux caractéristiques géométriques des ralentisseurs (voir page 15), n'est pas directement consultable dans le texte du décret et n'a pas été ratifiée par le ministre en charge, en 1994. PUMSD a donc décidé de se tourner vers le Conseil d'État et d'exiger que la norme soit respectée, tandis que les ralentisseurs déjà construits devraient être mis en conformité... Sans oublier de demander à ce que l'impact des ralentisseurs sur la pollution et les risques d'accident soit enfin reconnu. La LDC s'est assurée que PUMSD dispose d'un budget suffisant pour mener à bien ses démarches auprès du Conseil d'État, avec un dossier béton défendu par un ténor du barreau. Parallèlement, sa pétition « *Pour en finir avec les ralentisseurs illégaux* », a recueilli 142 000 signatures. Dans un pays où les automobilistes font l'objet d'une répression impitoyable au moindre manquement au Code de la



route, les représentants de l'État se doivent d'être irréprochables. En matière de ralentisseurs, nos associations attendent donc le parfait respect du décret et de la norme en vigueur. Sachant que tous, nous partageons une volonté commune : améliorer la sécurité routière.

4. Le Conseil d'État à la rescousse en 2025

Malheureusement, le recours de l'association mené en 2024 par PUMSD, portant sur l'impact des ralentisseurs sur la pollution atmosphérique, les risques d'accidents et l'absence de mise en œuvre effective de la destruction des ralentisseurs non conformes dans le département du Var, est rejeté au printemps 2025 par le Conseil d'État... à un énorme détail près. En effet, ce dernier confirme implicitement que les dispositifs en question ne sont pas conformes au décret n°94-447 de 1994 régissant leur implantation. Comment ? En ne remettant pas en cause le caractère « non conforme » des ralentisseurs concernés, reconnu par la Cour administrative d'appel de Marseille le 30 avril 2024 dans le cadre d'un arrêt (voir page 11). Il résulte de ce « silence assourdissant » du Conseil d'État que les gestionnaires de voirie ne peuvent plus justifier l'implantation de ralentisseurs, sous quelque nom que ce soit (plateaux ralentisseurs, plateaux traversants, plateaux surélevés, dos d'ânes, coussins berlinois, coussins lyonnais, etc.), sur la base du guide du Cerema. Autre conséquence, ces responsables s'exposent à une mise en cause de leur responsabilité civile et pénale en cas de sinistre ou d'accident, au titre de la mise en danger délibérée d'autrui par personne dépositaire de l'autorité publique, avec circonstances aggravantes. Un signal fort adressé à tous les élus, sachant qu'en réalité, cette jurisprudence a déjà été invoquée dans plusieurs contentieux. Ainsi, dès le 11 juillet 2024, sur la base de cet arrêt, le Conseil départemental du Var est-il condamné par le Tribunal administratif de Toulon à détruire deux ralentisseurs implantés illégalement dans la commune de Vinon-sur-Verdon, au plus tard le 10 janvier 2025. Sauf que le département saisit alors la Cour administrative d'appel de Marseille... mais à son grand dam sûrement, celle-ci confirme la condamnation, le

10 décembre 2025 ! À l'heure où nous écrivons ces lignes, les deux ralentisseurs n'ont cependant toujours pas été détruits. Autre exemple, le tribunal administratif de Grenoble a, de son côté, condamné la commune d'Allinges en Savoie, le 14 août 2024, pour des raisons similaires et en se basant sur le même arrêt jurisprudentiel. Par ailleurs, la responsabilité des entreprises de travaux publics peut elle aussi être engagée lorsque, en tant que professionnels sachants, elles ont exécuté des travaux manifestement contraires aux prescriptions légales, sans exercer leur devoir de conseil ni leur obligation, en tel cas, de refus. Exemple très concret vu dans La Lettre des services techniques (n°33 du 11 décembre 2025) : « *Un agriculteur ayant demandé réparation à la commune de Noyelles-en-Chaussée (Somme) des dommages causés à son tracteur (un peu plus de 18 000 euros) endommagé lors du passage sur un dos-d'âne. La commune a appelé en garantie la société qui a installé le ralentisseur* ». En effet, condamnée par le tribunal administratif à verser cette somme à l'agriculteur, Noyelles-en-Chaussée a fait appel... et la Cour administrative d'appel de Douai (n°24DA01611 du 16 octobre 2025) a décidé de couper la poire en deux : la société de BTP ayant construit le ralentisseur doit payer à hauteur de la moitié des réparations ! La commune restant redevable de l'autre moitié, car le tribunal a estimé qu'elle n'a pas respecté la prescription du décret de 1994 (en l'occurrence, ce ralentisseur n'a pas été construit dans une zone 30). Dès lors, le coût de suppression ou de remise en conformité des infrastructures illégales, estimé au total entre 5 et 7 milliards d'euros, ne saurait peser uniquement sur les finances publiques. Les collectivités disposent d'un délai de dix ans à compter de la réception des travaux pour engager la responsabilité des entreprises concernées.

B. Procédures pénales

Diverses procédures pénales sont en cours. Par exemple, l'association Pour une mobilité sereine et durable a déposé une plainte contre X avec constitution de partie civile le 22 septembre 2020, auprès du Procureur de la République du Var, « pour mise en danger de la vie d'autrui par utilisation d'infrastructures routières de type coussins berlinois interdits sur les voies publiques depuis 2009 » par personnes dépositaires de l'autorité publique et du pouvoir de police. Le 20 novembre 2020 (soit seulement deux mois plus tard), sous la direction d'un juge d'instruction de Toulon, une instruction avec commission rogatoire a été ouverte pour les motifs de :

- Mise en danger d'autrui par personne morale (risque immédiat de mort ou d'infirmité) par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence.
- Mise en danger d'autrui (risque immédiat de mort ou d'infirmité) par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire

de sécurité ou de prudence. 154 élus (maires, président de métropole et président de conseil départemental) sur 155 sont à ce titre potentiellement dans le collimateur de la justice et susceptibles d'être entendus par les enquêteurs de la Direction Départementale de la Sécurité Publique du Var à qui a été confié ce dossier politiquement très sensible. Lequel est évidemment traité par notre partenaire Maître Rémy Josseaume, qui a également saisi le procureur de la République du Var d'une nouvelle plainte pénale (*voir page suivante*). Celle-ci, cette fois, vise tous les ralentisseurs non conformes du département du Var (au nombre de 3 500 environ).

Nous sommes malheureusement convaincus que de nouvelles procédures pénales devront être engagées à l'avenir, tant que les ralentisseurs illégaux n'auront pas disparu de nos routes.

À suivre donc.

DES ACTIONS PÉNALES QUI PORTENT LEURS FRUITS

Après les villes de Cavalaire-sur-Mer et de Carqueiranne en 2021, en avril 2022, la commune de Sollies-Pont, toujours dans le Var, a supprimé les coussins berlinois des voies publiques dont le maire, André Garron, a la responsabilité pénale et civile en cas d'accident ou de sinistre. Pour rappel, ces infrastructures routières sont interdites sur les voies publiques depuis 2009 pour cause de danger avéré, pour des raisons très concrètes :

- 1/ mauvais ancrage au sol
- 2/ très glissant une fois humide
- 3/ multiplie par trois la distance de freinage à 30 km/h
- 4/ génèrent beaucoup de nuisances sonores dans les habitations voisines

C. Pression médiatique

Véritables sujets de société, les ralentisseurs font couler beaucoup d'encre et font l'objet de nombreux reportages. Leur implantation illégale ou encore leurs proportions caricaturales sont régulièrement médiatisées : on se souvient, au printemps 2025, du coussin berlinois illégalement installé sur le trajet d'un bus à Issoire, dans le Puy-de-Dôme et... sponsorisé par Citroën, ou encore du dos-d'âne géant installé par la mairie de Vallauris-Golfe Juan, mesurant 68 cm de haut, largement

médiatisé à l'été 2025 ! Comme le montre la photo ci-contre (où Nathalie Troussard, secrétaire générale de la LDC, dénonce l'un de ces dispositifs lors d'un reportage du journal de 20 heures de TF1, le 7 mai 2025), nos deux associations, la LDC comme PUMSD, sont quasi-systématiquement sollicitées pour témoigner de la nuisance des ralentisseurs illégaux. Nous occupons le terrain médiatique national, mais également local, grâce à la presse quotidienne régionale. Thierry Modolo-Dominati, porte-parole de PUMSD, a ainsi noué des liens très étroits avec *Nice-Matin*, puisque les ralentisseurs du Var sont dans sa ligne de mire depuis des années ! Bien sûr, Maître Rémy Josseaume, notre « conseil-ralentisseurs », est lui aussi régulièrement interrogé sur le sujet.

À ces dizaines de sollicitations auxquelles nous répondons bien volontiers, s'ajoutent tous les témoignages des conducteurs, qu'ils roulent sur 2 ou 4 roues. Sur les réseaux sociaux notamment, les groupes « anti-ralentisseurs illégaux » pullulent. Bien sûr, nous allons continuer à maintenir cette pression médiatique, surtout si le plan machiavélique de légalisation de tous les ralentisseurs, dont nous vous parlons ci-contre, se concrétise !



D. Et la suite ?

Comme nous l'avons expliqué en introduction, la Ligue de Défense des Conducteurs, via son site/appli communautaire Activ'Route, a pour vocation d'assurer la liaison entre le citoyen qui détecte une zone dangereuse sur son trajet et qui la signale sur notre plateforme et le gestionnaire du tronçon de route concerné, que nous identifions et informons, afin qu'il procède aux aménagements nécessaires.

Les ralentisseurs illégaux comptent pour 40 à 50 % de ces signalements, selon les années. Or, nous constatons que les équipes en charge des infrastructures routières, quelle que soit la collectivité locale, sont rarement au fait de la distinction à faire entre le décret et la norme régissant la construction et l'installation de ces équipements et le manuel de recommandations édité par le Cerema. Comme nous l'avons fait en 2022, notre étude réactualisée leur sera à nouveau systématiquement expédiée, à chaque signalement mettant en cause un ralentisseur. Parallèlement, nos sympathisants pourront évidemment télécharger cette étude sur notre site, gratuitement, s'ils souhaitent la faire parvenir à leur maire, leur président de métropole... à titre d'information.

Plus cette étude sera diffusée auprès des donneurs d'ordre, des collectivités locales et même des professionnels de la construction routière, plus il sera aisé, pour les citoyens, de démontrer le caractère hors norme du ralentisseur qui leur empoisonne la vie. Notre première mission, à savoir la sensibilisation des gestionnaires de route sur leurs responsabilités, est ainsi remplie.

Mais, plus déterminant encore, cette étude va permettre à nos as-

sociations d'engager de potentielles actions ultérieures. Lesquelles sont déjà dans les tuyaux : ainsi, PUMSD est fermement décidée à lancer une nouvelle procédure avec un spectre beaucoup plus élargi, notamment en termes de pollution et de danger, à l'encontre des maires du département du Var, mais aussi des entreprises de travaux publics et des cabinets de conseil en infrastructures routières.

Le dossier « ralentisseurs » est donc loin d'être refermé et ce, malgré l'information-choc de 2025 : en lisant la réponse ministérielle du 1^{er} juillet 2025 à la question écrite de la députée Annaïg Le Meur (n°7273 du 3 juin 2025), PUMSD a en effet découvert que l'État y annonce son intention de régulariser *a posteriori* des dispositifs non conformes et dangereux, plutôt que de remettre à plat une politique d'implantation historiquement défailante... Pourquoi cette manœuvre ? Pour couvrir les fautes et les responsabilités commises à tous les niveaux par les acteurs (fonctionnaires, élus, cabinets de conseil, entreprises de BTP) impliqués dans la construction de ralentisseurs en s'affranchissant, en toute impunité, des restrictions d'implantation précisées dans le décret 94-447 du 27 mai 1994. Dans un communiqué de presse commun, PUMSD et la LDC avaient alors aussitôt dénoncé « *une faute politique, une incompétence notoire mais aussi une possible non-assistance à usagers en danger, face à des installations à risque, signalées depuis des années* ».

Ensemble, ne laissons pas l'État légaliser les ralentisseurs illégaux qui polluent, blessent et parfois tuent !



CONCLUSION

Voici presque cinq ans que nos trois associations, la Ligue de Défense des Conducteurs, Pour une mobilité sereine et durable et l'Automobile Club des Avocats, ont mené leur vaste opération de mesures des nuisances (surconsommation, émissions de CO₂, confort, bruit...) des ralentisseurs illégaux. Auparavant, mais aussi dans la foulée de la campagne médiatique que nous avons menée de concert autour des résultats de ces mesures (notamment lors de notre conférence de presse, le 1^{er} juillet 2021), de nombreux journaux, sites internet, radios et télévisions se sont fait l'écho des conséquences désastreuses de ces équipements sur la sécurité routière, sur les véhicules, ou encore sur l'environnement. Ce sujet fait régulièrement la Une des journaux télévisés ou de la presse nationale, ne manquant jamais de nous donner la parole. C'est que depuis lors, nous ne cessons de sensibiliser les élus, les gestionnaires de voirie, mais aussi les ministres concernés qui se succèdent et devraient sans cesse marteler que les ralentisseurs n'ont jamais eu vocation à dégrader la sécurité routière. Ce qu'ils ne font pas...

Les gouvernements qui se succèdent ne peuvent donc pas arguer de la méconnaissance du sujet, sauf à faire preuve d'une mauvaise foi flagrante. Pourtant, aucun de ces ministres n'a officiellement frappé du poing sur la table pour rappeler aux collectivités locales qu'il existe un décret et une norme qui, seuls, devraient figurer dans leur cahier des charges, lorsqu'elles veulent installer un ralentisseur... Au contraire, en 2025 nous avons même appris que le gouvernement actuellement en charge s'apprêtait à légaliser tous ces dispositifs dangereux ! Malheureusement, en parallèle, les recommandations du Cerema, mentionnées à plusieurs reprises dans cette étude, continuent à semer la confusion.

Cette gabegie, rapportée aux 450 000 ralentisseurs qui ont été construits sur les routes de France, nous l'évaluons à des milliards d'euros d'argent public, inutilement dépensés en une quinzaine d'an-

nées. À cette somme déjà colossale, il faudrait ajouter le coût médical pour les professionnels de la route, le coût d'entretien et de fonctionnement des véhicules (usure prématurée, surconsommation), le coût de la dévalorisation des habitants voisines de ces infrastructures (*que PUMSD estime à 43 milliards d'euros, voir page 19*), ou encore le coût environnemental (surpollution, augmentation des émissions de CO₂ et de la pollution), longuement décrit dans ces pages. L'impact financier des ralentisseurs illégaux se chiffrerait alors en dizaines, voire en centaines de milliards d'euros !

Avec cette étude, nous avons voulu dénoncer le laxisme qui accompagne la dégradation générale des infrastructures routières françaises, par la construction de ces centaines de milliers de ralentisseurs illégaux et autres stratagèmes dangereux, dont le coût financier pharaonique manque depuis 2012 à l'entretien des routes et des ponts. De même, nous démontrons de manière incontestable les nuisances que ces dispositifs engendrent sur le quotidien des Français, qu'ils soient à bord des véhicules franchissant ces installations trop hautes, trop longues ou aux abords trop abrupts, ou qu'ils vivent dans leurs environs. La Ligue de Défense des Conducteurs, Pour une mobilité sereine et durable et l'Automobile Club des Avocats visent à mettre fin, une bonne fois pour toutes, à ces infrastructures qui font fi de la loi... en engageant tout type d'action nous apparaissant légitime. Car cette tolérance s'avère totalement inexplicable, éminemment paradoxale, si on la compare à l'inflexibilité qui régit la vie des automobilistes.

Nos efforts ne sont pas vains. Avoir obtenu l'obligation pour les collectivités de respecter les conditions d'implantation des ralentisseurs, précisées dans le décret de 1994, constitue effectivement un premier pas de géant, franchi en 2024 par PUMSD. Mais la possible « régularisation » de tous les ralentisseurs, y compris donc tous ceux qui ont déjà engendré des dégâts matériels voire, pire, corporels, représente une menace contre laquelle nous n'avons pas fini de nous mobiliser. ■



LIGUE DE DÉFENSE DES CONDUCTEURS

STOP À LA RÉPRESSION ABSURDE, OUI À LA CONDUITE RESPONSABLE

POUR RESTER EN CONTACT :

Site internet : www.liguedesconducteurs.org

E-mail : contact@liguedesconducteurs.org

Tél. : 01 43 95 40 20

Adresse : 23 avenue Jean Moulin - 75014 PARIS



Retrouvez-nous aussi sur les réseaux sociaux
Facebook, YouTube, LinkedIn, Instagram

TÉMOIGNEZ DE VOTRE EXPÉRIENCE

Vous souhaitez nous faire part d'une situation que vous jugez injuste ou partager une expérience vécue (contrôle radar abusif, zone à 80 km/h injustifiée, état de dégradation des routes, ZFE...) avec d'autres sympathisants ? Écrivez-nous à l'adresse postale ou mail ci-dessus, ou téléphonez-nous. Notre équipe est à votre écoute.

NOTRE CHARTE DU CONDUCTEUR RESPONSABLE

- Article 1** J'ADAPTE MA CONDUITE à la densité du trafic, à l'état de la route, aux conditions météorologiques et à ma forme du moment.
- Article 2** JE NE SUIS PAS SEUL SUR LA ROUTE. Je garde mes distances et vérifie très régulièrement dans mes rétroviseurs que je ne gêne personne ; je me décale largement pour laisser passer ou doubler les deux-roues.
- Article 3** JE NE CONDUIS PAS sous l'emprise de substances altérant sensiblement ma vigilance et mes réflexes.
- Article 4** J'ENTRETIENS régulièrement mon véhicule pour garantir une sécurité maximale.