

**Normes des ralentisseurs de type dos-d'âne, coussin ou plateau, plateau trapézoïdal.**

Un arrêt récent du Tribunal administratif de Montpellier (1) met en évidence la responsabilité des gestionnaires de voiries et collectivités en matière d'installation de ralentisseurs. Ces dispositifs, quelquefois mal conçus ou mal installés ou encore implantés dans des lieux inappropriés, peuvent constituer des obstacles gênants, voire dangereux pour les usagers de la route et plus particulièrement pour les deux roues.

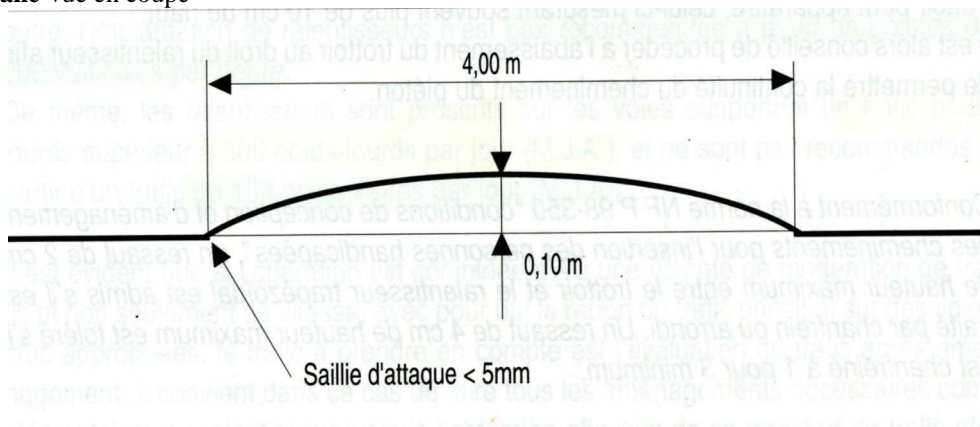
Ce document, (extrait du guide CERTU 2010) rappelle les principales règles de construction et d'installation des différents ralentisseurs, qui doivent présenter certaines caractéristiques depuis le 15 mai 1999.

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* fait référence à la norme NF P98-300 et définit les modalités techniques d'implantation et de signalisation de ces équipements dans ses 3 annexes.

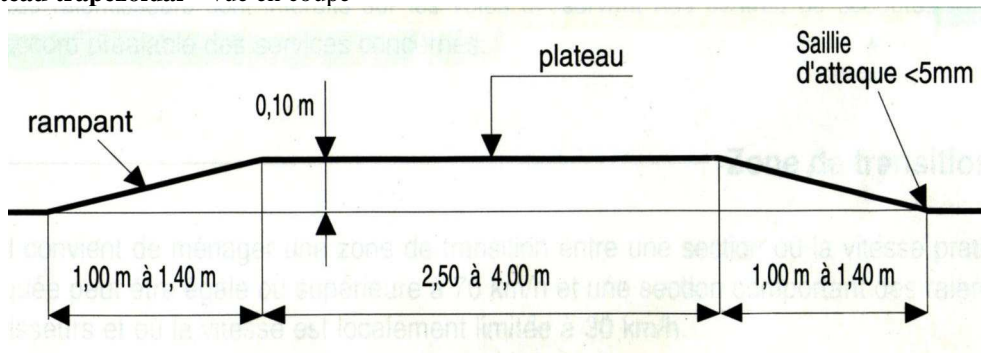
**1) Les différents dispositifs :**

**1-1 les ralentisseurs type dos d'âne et trapézoïdal**

**a) dos d'âne-vue en coupe**



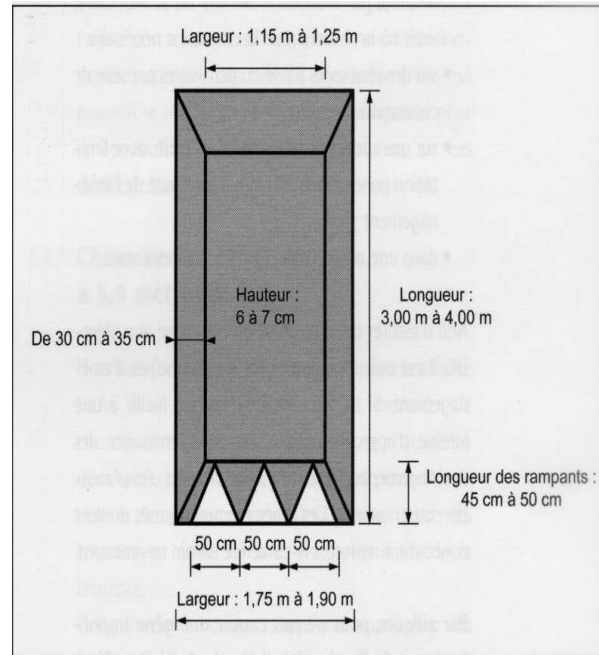
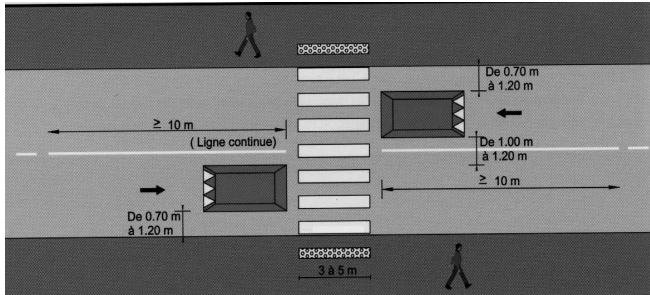
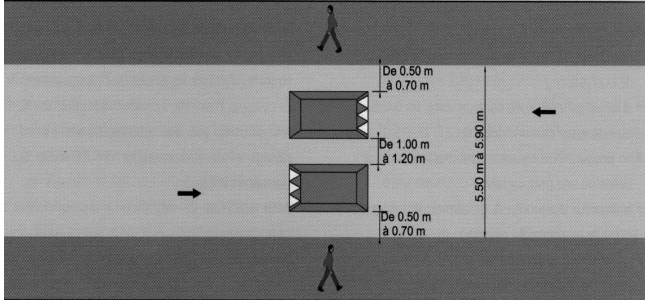
**b) le plateau trapézoïdal – vue en coupe**



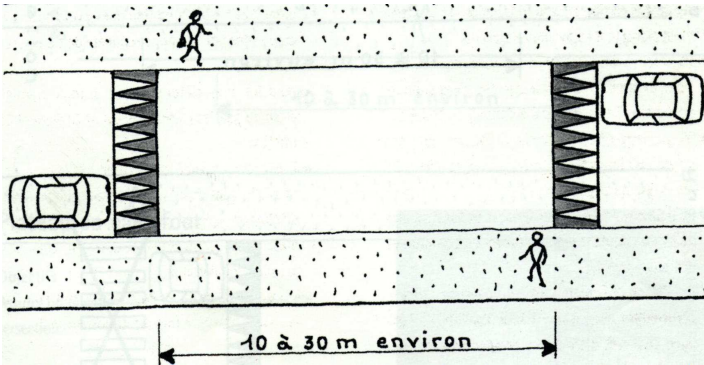
**1-2 Les ralentisseurs de type coussins et plateaux** non soumis à la norme précédente, mais à une recommandation d'un organisme public impose l'état de l'art à toute personne réputée compétente professionnellement. Ils ne doivent pas constituer une gêne à la circulation des deux roues, ni être source de nuisances, notamment sonores. La norme NFEN 13036-4 sur l'adhérence du produit est applicable.

Sur certains plateaux, l'installation de passages piétons est autorisée avec une bande d'éveil de vigilance (BEV) pour mal voyants, conforme à la norme NF P98-351.

## coussins



## plateaux surélevés



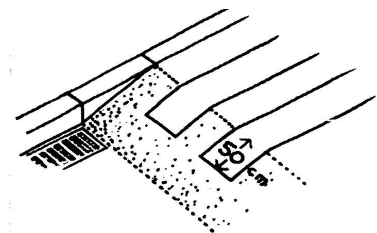
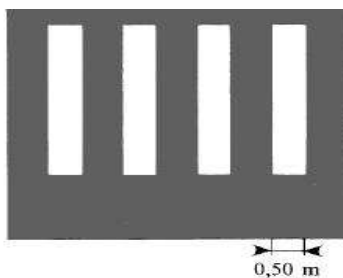
## 2) La signalisation horizontale :

(Les Marquages sont définis aux articles 118, 118,9 de la 7<sup>ème</sup> partie de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière - IISR)

### Article 118. Passages pour piétons

Il est nécessaire de marquer par une signalisation horizontale, et éventuellement verticale, les passages prévus à l'intention des piétons pour la traversée des chaussées, en vertu de l'article R.412-37 du code de la route.

Les passages pour piétons sont délimités par des bandes rectangulaires ou parallélogrammiques blanches parallèles à l'axe de la chaussée, d'une longueur minimale de 2,50 m en ville et d'une longueur de 4 à 6 mètres en rase campagne ou dans les traverses de petites agglomérations. La largeur de ces bandes est de 0,50 mètre et leur interdistance de 0,50 mètre à 0,80 mètre.



Le marquage axial ou le marquage de délimitation des voies est interrompu de part et d'autre du passage pour piétons, à une distance de 0,50 m, pour éviter une juxtaposition des marques nuisible à leur lisibilité.

Le tableau ci-dessous indique le nombre de bandes que doit comporter un passage pour piétons en fonction de la largeur roulable de la chaussée.

Largeur roulable	4 à 6 m	6 à 8 m	8 à 10 m	10 à 12 m	12 à 14 m
Nombre de bandes	3 à 5	5 à 7	6 à 9	8 à 11	9 à 13

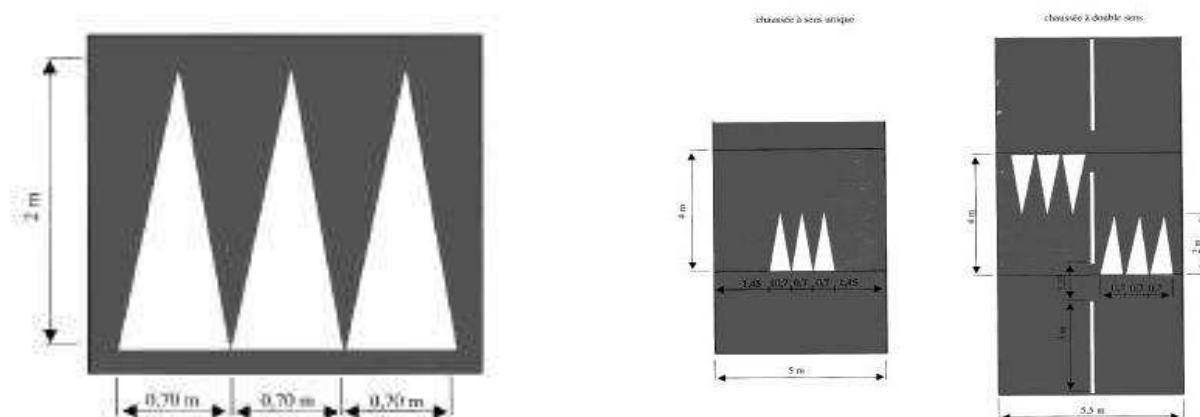
Lorsqu'un passage pour piétons est implanté sur un ralentisseur de type trapézoïdal (appelé aussi passage piéton surélevé), les bandes blanches sont prolongées sur une longueur de 0,50 m de part et d'autre du plateau constituant le passage piéton, afin d'améliorer sa lisibilité. (voir schéma ci avant)

#### Article 118-9. Marques relatives à des aménagements de sécurité

##### A. - Ralentisseurs de type dos-d'âne.

La présence d'un ralentisseur de type dos-d'âne est signalée par un marquage constitué d'un ensemble de trois triangles blancs, disposé sur le ralentisseur et non sur la partie plate, avant le dos d'âne, dans l'axe de chaque voie de circulation et dont les pointes sont orientées dans le sens normal de la circulation.

EXEMPLES DE CONFIGURATION :



Ce marquage n'est pas obligatoire dans les zones 30 (cf. art. 63-1). Sur les chaussées bidirectionnelles de 5 m et plus de largeur, la séparation des sens de circulation est réalisée sur le ralentisseur par une ligne axiale discontinue de type T3 (2u), et prolongée de part et d'autre de celui-ci sur 10 m environ (cf. annexe D 8).

Ces marques ne concernent pas les passages piétons surélevés qui doivent comporter la signalisation horizontale définie à l'article 118.

##### B - Ralentisseurs de type coussins et plateaux.

Les ralentisseurs de type coussins et plateaux sont des aménagements de modération de la vitesse en agglomération comportant une surélévation de la chaussée.

Chaque coussin est signalé par 3 triangles blancs contigus, réalisés sur la partie montante du coussin. La base d'un triangle est de 0,5 m. Le triangle s'étend sur toute la longueur de la rampe. Les pointes des triangles sont dirigées dans le sens de la circulation.

Pour les plateaux, un marquage par des triangles blancs contigus est réalisé sur les rampes, sur toute la largeur de la chaussée. La base d'un triangle est de 0,7 m et se situe au pied de la rampe. Le triangle s'étend sur toute la longueur de celle-ci.

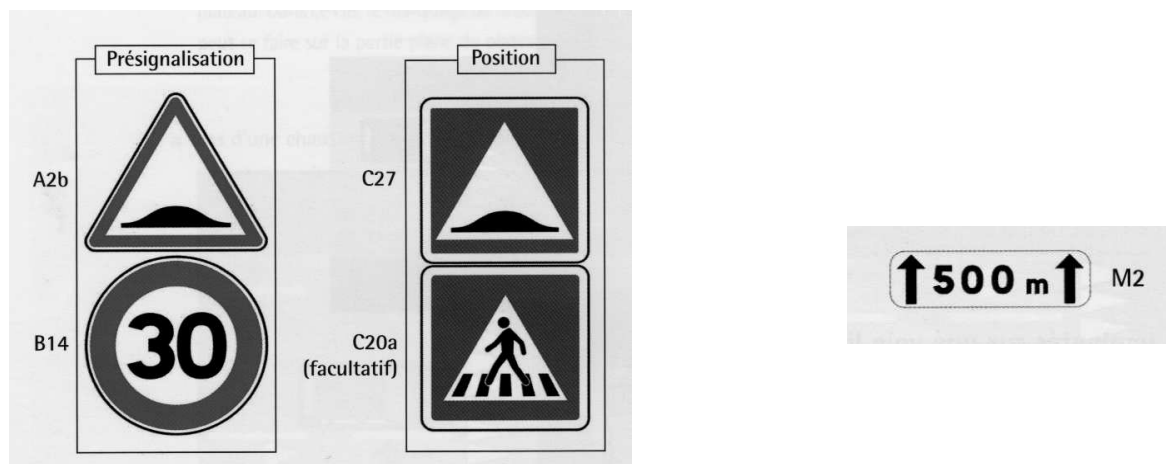
Le marquage sur chaussée des coussins et plateaux n'est pas obligatoire lorsque ces aménagements se situent dans une zone 30 et s'ils sont constitués d'un matériau de couleur différente de la chaussée assurant une bonne perception.

### 3) La signalisation verticale :

La signalisation des coussins et plateaux doit être conforme à l'IISR (article 28-1 de la 2ème partie, article 72-6 de la 5ème partie , article 118,9B de la 7ème partie)

Les panneaux de position ou de pré-signalisation, lorsqu'ils sont prescrits sont les suivants:

L'absence de signalisation peut engager la responsabilité du gestionnaire (2)



#### NOTES :

- Les bordures ou les rives de chaussées peuvent être marquées conformément aux articles 114-4 et 118-2 de l'IISR
- Dans les Zones limitées à 30km/h, les bandes blanches peuvent être réalisées soit en marquage additionnel soit en matériaux blancs (pavés, dalles,...), le critère de rétro-réfléctorisation n'est pas nécessaire car on se trouve en zone obligatoirement éclairée.
- Les critères de résistance, glissance, blancheur et contraste doivent être respectés. En aucun cas l'utilisateur ne doit surpris.
- L'abaissement, dans le sens transversal, d'un ralentisseur au droit du caniveau permet de maintenir l'écoulement des eaux mais présente l'inconvénient d'inciter l'automobiliste à y passer les roues de droite.
- Il est recommandé de respecter une inter-distance minimum de 30m entre deux ralentisseurs ou entre un aménagement et un ralentisseur.
- L'ensemble de ces dispositifs ne sont mis en place qu'après une étude approfondie, dans des zones où la vitesse est limitée à 30km/h.
- L'avis du gestionnaire des voies doit être sollicité et un arrêté de police doit être pris par l'autorité compétente afin d'imposer la limitation de vitesse à respecter.

#### Responsabilités :

Les usagers d'un ouvrage public bénéficient, en cas d'accident, de la présomption de défaut d'entretien de l'ouvrage. C'est donc à la collectivité locale de prouver l'entretien normal de l'ouvrage.

Il est possible d'être poursuivi pénalement pour manquement à l'obligation de sécurité et de prudence imposée par la loi et les règlements : article 222-19 du Code pénal relatif aux atteintes involontaires à l'intégrité de la personne et article 221-6 du Code pénal relatif aux atteintes involontaires à la vie.

Il en est de même pour non-respect des normes même si aucun dommage n'est survenu : article 223-1 du Code pénal relatif aux mises en danger d'autrui.

- (1) Jurisprudence : TA de Montpellier n°1103634 du 21 juin 2013 FFMC contre commune St-Drézery « non conformité d'un certain nombre de dispositifs installés en agglomération »
- (2) CAA Nantes 30 décembre 1999 n°96NT01833 « défaut d'entretien normal de l'ouvrage pour absence de signalisation sur une voie ouverte à la circulation »