

**« Sécurité routière et
sérénité de circulation pour tous les usagers
sur la commune de Saint-Léger-en-Yvelines »**

Rapport du groupe de travail

Saint-Léger-en-Yvelines, février 2026

Sommaire du rapport

Membres du Groupe de Travail.....	3
Les objectifs poursuivis par le groupe de travail.....	3
Méthodologie de travail en 5 phases	4
Réflexion préliminaire sur le problème de la vitesse	4
Principaux constats – état des lieux.....	5
Les trottoirs et voies de circulation piétonnes	5
Les chaussées	5
Les ralentisseurs et les panneaux Stop	6
Les pistes cyclables	6
Les suggestions du Groupe	7
6 axes de réflexion se dégagent	7
Propositions d'aménagement	7
Les entrées dans le village	7
Proposition d'aménagement du haut de la Grande Rue en venant de Montfort l'Amaury :	8
Proposition d'aménagement route de Rambouillet :	8
Proposition d'aménagement route de Houdan :	8
Proposition d'aménagement route du Perray :	8
Proposition d'aménagement route de Gambaiseuil :	8
Proposition d'aménagement de la Route des Petits Coins (sous l'Alisier).....	9
Conclusion	9
Annexes	10
Articles et textes de loi sur la réglementation en vigueur concernant les ralentisseurs	11
Statistique routière évolution tués 2010 à 2024	17
Esquisse relative à la proposition d'aménagement de la Grande Rue	18
Exemples de signalisation Nudge pour la circulation routière	19
Photos de quelques points litigieux relevés	20

Le Groupe de Travail, objectifs et méthodologie

Citoyens volontaires ayant participé à l'élaboration de ce rapport :

(par ordre alphabétique)

- Mme. Barbara Boehringer
- Mme. Sandrine Leborgne
- M. Jean-Luc Madet
- M. Didier Marion
- M. Marc Mendowski
- Mme. Marie-Françoise Sella
- M. Alain Zalman
- Mme. Pascale Zahut

Les objectifs poursuivis par le groupe de travail

La circulation importante sur le territoire de Saint Léger impacte tous les habitants au quotidien. Le nombre élevé de véhicules traversant notre village tous les jours (y compris des poids lourds), la survenue de plusieurs accidents (corporels et matériels) et les nuisances occasionnées nous ont motivés à créer, il y a quelques mois, ce groupe de travail ouvert à tous les habitants de Saint Léger.

Le but que nous poursuivions avec ce groupe est de soutenir les efforts de la municipalité en vue d'améliorer la sécurité routière tout en garantissant la sérénité et la fluidité de la circulation pour tous les usagers (automobilistes, cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite) sur les voies de circulation de la commune. Également, d'être une force de proposition au plus près des habitants de Saint Léger en collaboration étroite avec l'équipe municipale.

Pour ce faire, nos objectifs consistent à :

- identifier et faire un état des lieux des points critiques susceptibles de mettre en péril la sécurité des usagers sur la globalité des voies de circulation de la commune (routes départementales, communales et forestières ouvertes au public, pistes cyclables, trottoirs)
- lister les facteurs qui empêchent une circulation fluide et sereine ou qui génèrent des nuisances (bruit, pollution, ...),
- soumettre quelques suggestions d'amélioration, fruit de notre réflexion.

Ce rapport ne prétend pas être complet, mais se veut une base de données évolutive qui pourra être enrichie par les habitants de Saint Léger afin de fournir un outil de pilotage à l'équipe municipale pour :

- établir un plan d'action permettant d'améliorer de façon significative et dans le temps la circulation de tous les usagers,
- réduire les nuisances tout en préservant, voire en valorisant le patrimoine, l'image et l'authenticité de Saint-Léger.

Par ce rapport, nous souhaitons également appuyer les éventuelles actions de la municipalité auprès des services et instances publics (département, ONF, PNR). Certaines voies qui se trouvent sur l'agglomération de Saint Léger ne sont pas sous la responsabilité directe de la municipalité (routes départementales, routes forestières ouvertes au public).

Nous sommes conscients que cela passe par la définition de priorités et l'intégration des contraintes techniques, réglementaires et budgétaires.

Méthodologie de travail en 5 phases

1. Le groupe s'est réparti en équipes de 2 ou 3 personnes
2. Chaque équipe s'est vue attribuer un secteur du village
3. Les équipes se sont rendues sur le secteur qui leur était attribué pour y faire ses constats et noter ses premières idées
4. Les constats ont été mis en commun, les idées ont été partagées et examinées par le groupe en réunion plénière
5. Mise en forme du présent rapport

Le périmètre d'action a été limité au village, entre les panneaux d'entrée et de sortie de celui-ci. Les routes d'accès pourront faire l'objet de travaux ultérieurs.

Réflexion préliminaire sur le problème de la sécurité routière en agglomération

Loin d'être la seule cause d'accidents, la vitesse reste un facteur important pour la sécurité routière, car des études montrent que l'impact de la vitesse en cas de collision avec un piéton à 30km/h, le risque de décès est réduit par rapport à une collision à 50km/h.

C'est pourquoi, en France, depuis un certain nombre d'années, les dispositifs visant à réduire la vitesse se multiplient (ralentisseurs, chicanes,). Les statistiques montrent néanmoins que le nombre de morts et blessés graves en agglomération est resté quasi inchangé depuis 2010 (source : ONISR, Rapport de la sécurité routière 2024). En même temps, ces dispositifs présentent, dans certains cas, des risques pour les usagers de la route, peuvent gêner les services de secours et générer des nuisances pour les riverains.

En outre, une enquête nationale a montré que bon nombre de ralentisseurs ne respectent pas le Décret 94-447 du 27 mai 1994 et la norme AFNOR 98-300, tant par leurs dimensions que par leur implantation.

D'où une réflexion à mener sur leur conformité, leur implantation et des alternatives moins pénalisantes possibles.

D'autre part, la vitesse n'étant pas le seul critère pour la survenue d'accidents, surtout en agglomération, il convient de prendre en compte l'aménagement global des infrastructures et voies de circulation (routes, trottoirs, pistes cyclables) dans la réflexion sur la sécurité routière.

Principaux constats

Etat des lieux

Les trottoirs et voies de circulation piétonnes

- Impossibilité pour les personnes à mobilité réduite de se déplacer dans une grande partie du centre-village en raison de trous dûs à un manque d'entretien, de bornes en pavé, le manque de largeur nécessaire pour un passage en fauteuil roulant à plusieurs endroits (Ex. Grande Rue, rue de la Croix blanche, rue de la Mairie, route de Houdan, route de Rambouillet), présence de gravier profond (ex. Sente Emile Victor, chemin des Oiseaux).
- Même constat pour la circulation sécurisée des familles avec enfants ou avec poussette et notamment aux abords de l'école.
- Risque de chutes pour les piétons en raison de présence de bornes en pavés pouvant entraîner des blessures ou faire basculer sur la route et donc générer des accidents avec les véhicules qui y circulent. Des piétons ont déjà été blessés, les pavés étant difficilement visibles notamment de nuit.
- Absence de trottoirs pour accéder au centre-village en présence de grands axes de circulation. (Ex. Route de Rambouillet, route du Perray, route de Gambaiseuil).
- Absence de trottoir Route de la Mare aux Chiens entre la Route de Rambouillet et le carrefour Route des Petits Coins. Or, la rue est en courbe et il n'y a que peu de visibilité.

Les chaussées

- Défaut d'entretien de l'enrobé de la chaussée avec présence de nombreux nids de poule ou fissures : route de la Vignerie près de l'ancienne maison forestière, chemin de Nogent, rue de la Mairie, rue de la Croix blanche, place du Gros Billot, route Monnereau.
- Présence de bornes en pavé pour empêcher le stationnement (ex. rue de la Mairie, Mare aux Chiens) qui entraîne un risque de dégâts matériel sur les voitures et des blessures potentielles en cas de chute pour les cyclistes et motards.
- Nuisances sonores générées, entre autres, par les pavés situés sur les ralentisseurs rue de la Mairie et les klaxons actionnés par certains automobilistes dans la Grande Rue, l'aménagement actuel du haut de la Grande Rue générant régulièrement l'énervement et des altercations entre automobilistes (voir aussi proposition d'aménagement de la Grande Rue ci-dessous).
- Manque de signalisation, notamment en ce qui concerne les ralentisseurs, la fin de la zone 30 rue Octave Allaire, l'absence de panneau d'agglomération en accédant à Saint Léger par la route de la Vignerie depuis la départementale venant de Rambouillet.
- Problème récurrent des haies qui empiètent sur la chaussée créant un danger pour les piétons et obstruant la signalisation pour les automobilistes.
 - o Le risque induit par le manque de signalisation réglementaire des ralentisseurs (panneau 30 pour les ralentisseurs situés en dehors des zones 30) à plusieurs endroits est renforcé par leur situation dans des endroits mal éclairés la nuit (chemin de Nogent, route des Petits

Coins) et le manque d'entretien de la végétation qui cachent en partie ou entièrement les panneaux d'indication de ralentisseur.

- Lacunes de certains aménagements actuels :

- o Grande Rue (entre la rue du Larridon et la rue de la Croix Blanche) : Par manque de visibilité sur les véhicules montants et prioritaires, les véhicules venant de la route de Monfort et de la rue du Larridon s'engagent en pensant la voie libre, puis se trouvent régulièrement face à des véhicules montants et prioritaires sans possibilité de dégager la voie (voitures garées sur le bas-côté). Certains conducteurs courtois attendent pour laisser passer alors qu'ils sont prioritaires, d'autres font le forcing. Aussi, la configuration actuelle incite les voitures et poids lourds engagés à accélérer pour dégager la voie au plus vite, qu'ils soient prioritaires ou non.
- o Croisement au niveau de la pharmacie : Vitesse élevée des véhicules arrivant du rondpoint de la route de Rambouillet sans visibilité sur la sortie du parking de la superette.
- o Route de Houdan : Manque de visibilité pour respecter la priorité des véhicules venant du centre-village dû aux voitures stationnées sur le bas-côté. Accélération des véhicules pour éviter le respect de la priorité au niveau de la chicane (véhicules venant de Condé) ou pour sortir du village.

Les ralentisseurs et les panneaux Stop

Ralentisseurs et chicanes

Nous avons pu observer que ces dispositifs mis en place ont montré une efficacité limitée si leur implantation permet à certains conducteurs d'accélérer après les ralentisseurs ainsi qu'avant et après certaines chicanes (volonté de passer avant le conducteur venant en face), ce qui est contraire à l'effet escompté.

D'autre part, on nous a remonté des gênes dues aux ralentisseurs ressentis lors du transport d'équidés ou de malades. Les engins agricoles peuvent également être impactés (voir annexe).

Les panneaux STOP

L'emplacement du panneau STOP au croisement de la rue de la Harpe et de la rue de la Mairie ne permet pas de repérer les véhicules venant de la rue de la Harpe.

L'emplacement du panneau STOP au croisement de la route des Grands Coins en montant et de la route de la Mare aux Chiens ne permet pas de tourner à gauche de façon sereine.

Les pistes cyclables

Nous constatons une quasi-absence de pistes cyclables sécurisées.

Le centre-village n'est pas relié de façon sécurisée à la piste cyclable qui relie Saint-Léger à Rambouillet et à Monfort l'Amaury.

Risque d'accidents élevé à la sortie du village dans les virages en direction Montfort l'Amaury pour les cyclistes ou en raison de la présence de cyclistes (voitures qui doublent les cyclistes sans visibilité dans le virage) dû à l'absence de piste cyclable.

Les suggestions du groupe

6 axes de réflexion se dégagent

1. Il conviendrait de mener une réflexion globale sur la circulation sécurisée des piétons et cyclistes sur la commune.
2. Les points concernant les ralentisseurs nous incitent à demander une vérification approfondie sur leur conformité et l'utilité réelle de certains de ces dispositifs implantés sur Saint Léger (dimensions, localisation ...). Un débat nous paraît souhaitable pour statuer sur les risques d'accidents et les nuisances qu'ils peuvent engendrer (bruit, fissure sur les façades ...).

Plusieurs documents sont en notre possession : décret n° 94-447 du 27, arrêt de la Cour d'appel de Marseille du 30 avril 2024 après renvoi par le Conseil d'Etat du 24 octobre 2023. Jurisprudence, voir <https://pumsd.fr/procedures-jugees/>). La possibilité pour la mairie de se retourner contre la société qui a effectué ces aménagements pour les mettre aux normes en cas de non-conformité est à étudier le cas échéant.

3. Une étude sur la circulation au niveau régional pourrait être réalisée afin de sonder à nouveau la possibilité d'interdire la traversée de Saint Léger aux poids lourds compte tenu des contraintes géographiques de notre village (virages et routes étroites).

A noter : le feu alterné pendant les travaux route de Monfort a réduit sensiblement la circulation des poids lourds et pourrait permettre la réalisation d'une piste cyclable entre le centre-village et les Bruyères.

4. Recherche de dispositifs innovants et efficaces en termes de sécurité routière (ex. Nudge (outil conçu pour modifier nos comportements au quotidien, sous la forme d'une incitation discrète, voire humoristique), feux pédagogiques qui passent au rouge lors d'un dépassement de la vitesse limite).
5. Recherche de financements éventuels auprès des partenaires territoriaux (département, région ou autres) pour permettre la réalisation de projets d'aménagement plus globaux (ex. pistes cyclables), notamment de relier le village à la piste cyclable existante entre Rambouillet et Montfort l'Amaury ou de créer une piste cyclable et piétonne sécurisée pour rejoindre le secteur des Bruyères depuis le centre du village.
6. Actions à réitérer ou intensifier auprès des organismes publics responsable de la gestion de certaines routes sur notre commune (département, ONF) afin d'obtenir la réfection des routes en partie très fortement endommagées et, par conséquent, dangereux (Ex. route de la Vignerie au niveau de l'ancienne maison forestière).

Quelques propositions d'aménagement (accompagnées d'une période d'expérimentation)

Les entrées dans le village

Nous soutenons l'idée présentée par M. Bigot dans sa proposition d'aménagement de la Grande Rue, soumis à la mairie précédemment, de marquer visuellement et esthétiquement toutes les voies d'entrées du village (ex. bacs à fleur, coloris de la chaussée, ...) afin de faire prendre conscience aux automobilistes qu'ils rentrent dans une agglomération et également pour mettre notre joli village en valeur.

Installation de feux pédagogiques aux entrées du village : route de Rambouillet, route de Condé, route de Montfort, route de Gambaiseuil, route du Perray. Ces feux sont au rouge et passent au vert seulement si la vitesse est égale ou inférieure à la vitesse règlementée. Ils sont visibles au loin et permettent une adaptation de la vitesse progressive pour les conducteurs qui arrivent sur la commune. Un tel dispositif existe déjà dans plusieurs communes, par exemple à Bourdonné. Il serait intéressant de connaître le retour d'expérience.

Proposition d'aménagement du haut de la Grande Rue en venant de Montfort l'Amaury :

L'écluse en cours de test route de Montfort ne semble pas produire les résultats escomptés.

- Le projet d'installer une écluse pour les véhicules arrivant de Montfort l'Amaury comporte le risque de freinage en sortie du virage (véhicules non-prioritaires) et de collision en cas de forte affluence.
- L'écluse n'impacte pas la vitesse des véhicules dans la descente de la Grande Rue.
- Les comportements dangereux et nuisances observés dans la Grande Rue (voir lacunes de la Grande Rue ci-dessus) restent inchangés.
- Le marquage au sol pour indiquer la priorité à droite en venant de la rue de Larridon est insuffisant pour garantir un engagement sécurisé des véhicules qui arrivent de la rue du Larridon. Un STOP s'impose à cet endroit. (cf la proposition de M. Bigot)

Notre suggestion :

1. Au niveau de l'entrée en agglomération, installation d'un panneau indiquant le virage dangereux.
2. Installation d'un STOP au niveau de la rue de Larridon. Signalisation de ce STOP en amont de 150m à 200 m.
3. Création d'une chicane entre la rue du Larridon et le croisement de la rue de la Croix Blanche en déplaçant deux bacs à fleur sur le côté opposé de la rue (voir esquisse en annexe).
4. Indication de la priorité des deux côtés de la chicane en conformité avec le code de la route.

Proposition d'aménagement route de Rambouillet :

1. Installation de deux feux tricolores pédagogiques, le premier à l'entrée du village, le deuxième se situant au niveau de l'intersection avec la route de la Mare aux Chiens.
2. Aménagement d'un trottoir praticable avec des poussettes et par des personnes à mobilité réduite.

Proposition d'aménagement route de Houdan :

1. Aménagement d'un trottoir praticable avec des poussettes et par des personnes à mobilité réduite jusqu'au niveau du lotissement Boulvray.
2. Etude de réaménagement des chicanes et places de parking afin d'améliorer la visibilité pour s'engager dans la chicane venant de Condé.
3. Etude d'installation d'un ou plusieurs feux pédagogiques en plus de celui à l'entrée en agglomération à l'intersection avec la route de Nogent en venant de Condé (voir plus haut).

Proposition d'aménagement route du Perray :

1. Aménagement d'un trottoir praticable avec des poussettes et par des personnes à mobilité réduite.
2. Remplacement du radar pédagogique par un feu pédagogique.

Proposition d'aménagement route de Gambaiseuil :

Aménagement d'un trottoir pour relier les habitations à l'arrêt de bus situé à l'entrée du château.

Proposition d'aménagement de la Route des Petits Coins (sous l'Alisier)

Marquage au sol permettant de délimiter des places de stationnement afin de créer des chicanes contribuant à ralentir les voitures au-delà du ralentisseur dans la descente.

Conclusion

Depuis quelques années, des aménagements susceptibles d'améliorer la sécurité routière sur le territoire de la commune et de réduire les nuisances générées dûes à la forte circulation dans notre village ont été entrepris par l'équipe municipale et nous la remercions.

Cependant, la sécurité et le bien-être des habitants de Saint Léger étant une priorité, beaucoup de choses restent à faire. Nous espérons que notre action citoyenne devienne un levier pour permettre une réflexion globale sur les actions à mener en termes d'entretien de la voirie, de la mise en conformité et la pertinence des aménagements existants (balance bénéfice/risque) ainsi que sur les possibilités d'aménagement futurs. Ceci pour les usagers de la globalité des voies de circulation – automobilistes, cyclistes, piétons (enfants, adultes, personnes à mobilité réduite).

Dans notre village, les contraintes techniques pour y parvenir sont fortes et il est important de préserver l'aspect patrimonial. S'y ajoutent des contraintes budgétaires et réglementaires, mais nous sommes persuadés que des solutions satisfaisantes pour le plus grand nombre existent et qu'une collaboration étroite entre habitants et municipalité peut y contribuer.

Nous espérons donc que ce rapport sera accueilli favorablement par nos élus actuels et futurs.

Annexes

- Articles et textes de loi sur la réglementation en vigueur pour les ralentisseurs
- Esquisse relative à la proposition d'aménagement de la Grande Rue
- Exemples de Nudge pour la circulation routière
- Photos de quelques points litigieux relevés

Le 19 décembre 2016

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'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, et du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme,

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

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

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

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

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

Article 1

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

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

Article 2

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

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

Article 3

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

Annexe

Article 1er

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

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

Article 2

L'implantation des ralentisseurs est limitée aux agglomérations telles que définies à l'article R. 1er du code de la route, aux aires de service ou de repos routières ou autoroutières ainsi qu'aux chemins forestiers.

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

- sur une section de voie localement limitée à 30 km/h ;
- dans une zone 30 telle que définie à l'article R. 225 du code de la route.

Article 3

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

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

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

Article 4

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

Article 5

Les ralentisseurs de type trapézoïdal comportent obligatoirement des passages piétons.

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

Article 6

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

Article 7

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

ÉDOUARD BALLADUR

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme,

BERNARD BOSSON

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur

et de l'aménagement du territoire,

CHARLES PASQUA

*Le Ministre de l'Équipement, du Logement,
des Transports et du Tourisme*

2 9 AVR. 1996

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, DU LOGEMENT
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à

Mesdames et Messieurs les Préfets de Département

Objet : Application du décret n° 94.447 du 27 mai 1994.
Mise en conformité des ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdaux.

Le décret n° 94.447 du 27 mai 1994 modificatif du code de la voirie, rend obligatoire la conformité des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal aux normes en vigueur, définit les modalités techniques d'implantation et de signalisation de ces équipements et fixe les délais de mise en conformité des ralentisseurs existants. Ces dispositions s'appliquent à toute voirie ouverte à la circulation publique.

Le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières a déjà appelé votre attention à plusieurs reprises à ma demande sur l'importance qui s'attache à l'application de ce décret, et notamment au respect du délai d'un an retenu pour la mise en conformité des ralentisseurs les plus dangereux.

Les bilans d'application établis par les directions départementales de l'équipement montrent que des ralentisseurs n'ont pas été mis en conformité dans le délai imparti sur les réseaux des collectivités territoriales et principalement des communes.

J'attache une grande importance, pour des raisons de sécurité et de crédibilité auprès des usagers, à la stricte application du décret ; il est regrettable, en particulier, que des ralentisseurs dangereux qui auraient dû être mis en conformité pour le mois de juin 1995, soient encore en place à ce jour.

Je vous demande donc de poursuivre une action résolue auprès des collectivités locales concernées pour que la réglementation soit respectée, en rappelant aux gestionnaires des voiries, dont les ralentisseurs ne seraient pas encore conformes, que leur responsabilité se trouvera engagée en cas de contentieux.

Vous voudrez bien me rendre compte des résultats de votre action et également des difficultés éventuelles que vous ne manquerez pas de rencontrer pour faire appliquer partout ces mesures réglementaires.

Vous trouverez ci-joint une note sur ce même sujet que j'ai souhaité adresser personnellement aux directeurs départementaux de l'équipement, sous votre couvert, et que je vous demande par conséquent de leur transmettre.


Bernard PONS

Ressaisie DTRF

👉 Le ministère des Transports met au point une nouvelle réglementation relative aux ralentisseurs. En attendant les ralentisseurs doivent être conformes à un décret de 1994.

Un agriculteur a 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. La cour administrative juge que la commune pouvait faire jouer la garantie décennale : des désordres sont apparus dans le délai d'épreuve de dix ans, de nature à compromettre la solidité de l'ouvrage (le ralentisseur) ou à le rendre impropre à sa destination dans un délai prévisible.

Les ralentisseurs sont régis par un décret du 27 mai 1994 qui précise que « les ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal sont conformes aux normes en vigueur ». Selon l'article 4.2 de la norme NF P 98-300, édictée en juin 1994 et relative aux ralentisseurs routiers de type « dos d'âne » ou de type « trapézoïdal », le profil en long du ralentisseur de type dos d'âne est de forme circulaire et a pour dimensions une hauteur de 0,10 m, moyennant une tolérance de construction de 0,01 m, une longueur de 4 m, moyennant une tolérance de construction de 0,20 m, enfin, une saillie d'attaque de 0,005 m. Or, une expertise réalisée au moyen de mesures réalisées à l'aide d'un mètre à ruban et d'un niveau à bulle, a constaté que le ralentisseur de type « dos d'âne » dont le franchissement a été à l'origine directe des dommages occasionnés au tracteur présentait une hauteur maximale de 12,5 centimètres, notablement supérieure à la hauteur maximale de 10 centimètres imposée par l'article 4.2 de la norme NF P 98-300, la différence excédant largement la tolérance de construction de 1 centimètre admise, et une longueur de 3 mètres, notablement inférieure à la longueur de 4 mètres imposée par le même article de cette même norme, la différence excédant, là encore, la tolérance de construction de 20 centimètres admise.

Eu égard notamment à l'objet de la norme méconnue et à l'importance des non-conformités constatées, les désordres dont était affecté l'ouvrage doivent être regardés comme ayant été de nature à rendre celui-ci impropre à sa destination. La responsabilité du constructeur est engagée.

Toutefois, la société qui a installé le ralentisseur n'est condamnée qu'à réparer 50% du préjudice car la commune n'a pas respecté la prescription du décret de 1994 qui impose de n'implanter de tels ralentisseurs que dans les zones où la vitesse est limitée à 30 kilomètres heure ce qui n'était pas le cas.

(CAA 16/10/2025, n° 24DA01611).

Michel Degoffe le 11 décembre 2025 - n°33 de La Lettre des Services Techniques

Lettre n° 9 du 07 novembre 2024

Ces dernières années, les communes ont multiplié les ralentisseurs sans forcément se soucier de leur conformité à la réglementation, il est vrai assez rudimentaire. Elles ont désormais tout intérêt à être plus vigilantes car les associations d'automobilistes sont plus procédurières. Par exemple, la ligue de défense des conducteurs a créé une application (ActivRoute) sur laquelle les automobilistes peuvent signaler les zones dangereuses. Le plus souvent sont signalés les nids de poule et les ralentisseurs. L'association Pour une mobilité sereine et durable (PUMSD) est également très active. Ainsi, cette association a demandé au département du Var d'enlever des ralentisseurs (les plateaux traversants ou coussins berlinois). On peut définir ces plateaux traversants comme une surélévation de la chaussée précédée et suivie de rampants donnant à l'ensemble, en coupe, la forme d'un trapèze. Le département du Var faisait remarquer qu'il y a un seul texte réglementant les ralentisseurs (un décret du 27 mai 1994), que ce texte vise les ralentisseurs type dos d'âne ou de type trapézoïdal) et qu'il ne vise pas les plateaux traversants qui ne sont soumis à aucune réglementation. La cour administrative d'appel de Marseille a censuré ce raisonnement : le décret de 1994 s'applique à tous les ralentisseurs. Mais le renvoi qu'il opère à une norme AFNOR est sans effet. En l'état actuel du droit, les normes que doivent respecter les ralentisseurs, quelle que soit leur forme, sont celles qui figurent en annexe du décret. Ces règles ne prescrivent pas une forme particulière mais une localisation : les ralentisseurs doivent être distants entre eux de 150 mètres. Ils doivent être implantés dans une zone 30. L'implantation des ralentisseurs est interdite sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules en moyenne journalière annuelle, en sortie de virage. Le ralentisseur ne doit pas avoir une hauteur supérieure à 13 centimètres (art. 2 du décret). Les ralentisseurs de type trapézoïdal comportent obligatoirement des passages piétons.

Les maires commencent également à s'interroger sur l'efficacité de ces dispositifs. Bernard Bertelle, maire de Blénod-lès-Pont-à-Mousson fait remarquer que l'installation d'un ralentisseur, à la demande des riverains, a coûté 27 000 euros à la commune. Or, le ralentisseur génère des nuisances sonores, les automobilistes freinent puis accélèrent. Il vaut mieux, selon lui, réfléchir à d'autres aménagements urbains, par exemple, des chicanes avec des voitures en stationnement de chaque côté de la chaussée ou des plantations d'arbres ou encore des aménagements arborés.

Carole Diart le 07 novembre 2024 - n°9 de La Lettre des Services Techniques

Ralentisseurs illégaux : circulez, il n'y a rien à voir pour le Conseil d'État

par La rédaction

Les ralentisseurs illégaux pullulent dans les villes et les villages français. Sur les 450.000 installés pour réduire la vitesse des véhicules, pas moins de 400.000 ne respecteraient pas les règles fixées par l'État en 1994, il y a plus de 30 ans, pour leur installation. L'écrasante majorité des ralentisseurs n'est tout simplement pas adaptée aux véhicules qui les franchissent. Ils sont dangereux, plus particulièrement pour les deux roues. Mais les municipalités ne sont pas soumises aux mêmes contraintes que les citoyens... Pour le Conseil d'État, elles ne pourront être poursuivies par les usagers de la route que s'il y a des dégâts sur leurs véhicules. Cela signifie que les dégâts causés par des ralentisseurs illégaux doivent être indemnisés, mais que les ralentisseurs en question ne sont pas suffisamment illégaux pour être détruits ou mis en conformité. Comprenez qui pourra.

L'État de droit est une notion à géométrie très variable. L'affaire des ralentisseurs illégaux en est une nouvelle illustration. Et c'est le Conseil d'État qui est pris en flagrant délit de mépris pour les citoyens automobilistes et conducteurs de deux-roues de ce pays. Il a bien confirmé, ce que tout le monde sait, que plus de 400.000 ralentisseurs en France sont illégaux. Soit une écrasante majorité des 450.000 installés à peu près n'importe où par les municipalités pour montrer qu'elles se préoccupent de sécurité routière. Ainsi, la plupart des ralentisseurs sont dangereux, plus particulièrement pour les deux roues, à fortiori quand les conditions de circulation sont mauvaises (pluie, neige, verglas...). Plus de 400.000 ralentisseurs présents sur nos routes et nos rues ne sont tout simplement pas adaptés aux véhicules qui les franchissent. Pentes trop raides, marquages inexistantes, hauteurs abusives, implantations trop près de virages ou de zones sans visibilité...

Le Conseil d'État en convient. Mais afin de protéger les finances des municipalités hors la loi, il a décidé également que **la seule démarche judiciaire possible pour les usagers de la route est... de poursuivre la commune en cas de dégâts sur leurs véhicules.** Le Conseil d'État sort de son rôle. Il ne fait plus du droit mais se préoccupe de la situation financière des municipalités. Car le coût de la destruction des ralentisseurs illégaux est estimé entre 5 et 7 milliards d'euros. Il viendrait s'ajouter aux 10 milliards environ déjà dépensés par les mêmes collectivités depuis 2012 pour leurs constructions illégales.

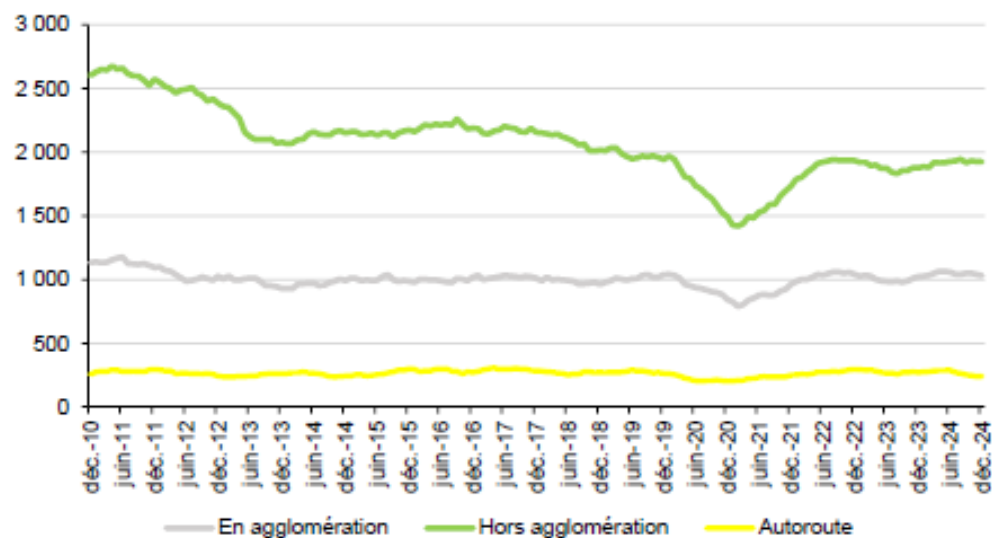
À propos de l'auteur

La rédaction

Source : <https://www.transitionsenergies.com/ralentisseurs-illegaux-circulez-rien-a-voir-conseil-etat/>



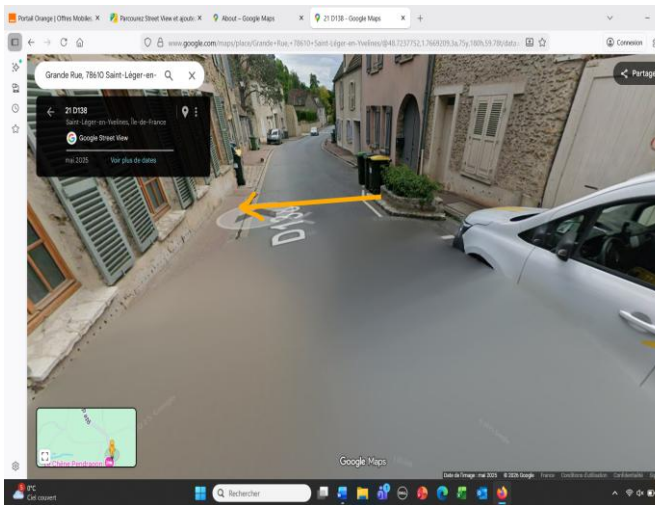
Evolution du nombre de tués en cumul 12 mois
de décembre 2010 à décembre 2024



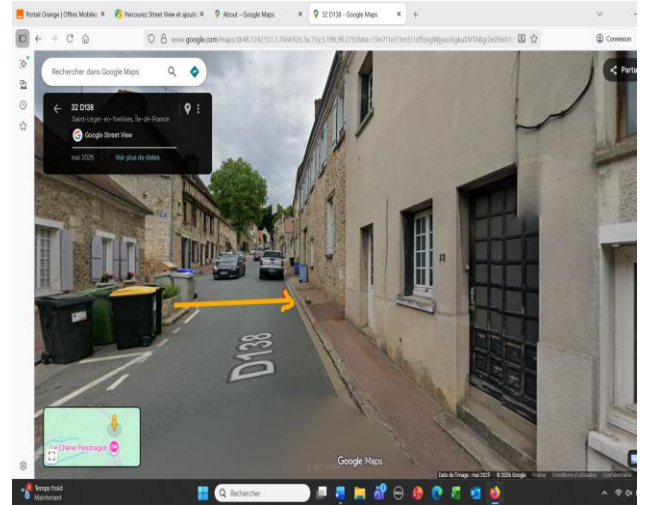
Sources : ONISR données définitives jusqu'en 2024

Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine

Esquisse relative à la proposition d'aménagement de la Grande Rue



Déplacement du bac à fleur situé au niveau 19
Grande Rue en face au niveau du 22 Grande Rue



Déplacement du bac à fleur situé au niveau 31
Grande Rue en face au niveau du 36 Grande Rue



Aperçu de la chicane



Exemples de signalisation Nudge pour la circulation routière

Le design actif (nudge en anglais) est une approche innovante qui utilise des éléments visuels et graphiques pour influencer de manière subtile les comportements des individus dans l'espace public.

Objectif : inciter un groupe humain à changer tels comportements ou à faire certains choix sans les mettre sous contrainte, obligation ni menace de sanction.

Renforcer l'impact d'un panneau



Attirer l'attention par l'humour



Signaliser une zone de rencontre de façon esthétique tout en incitant à ralentir



ROUTES



NIDS DE POULE (CHEMIN DE NOGENT)



FISSURES (RUE DE LA MAIRIE)



FISSURES (RUE DE LA MAIRIE)



FISSURES
(RUE DE LA CROIX BLANCHE)



MANQUE DE VISIBILITE POUR
LES VEHICULES NON-
PRIORITAIRES. (RTE HOUDAN)



MANQUE DE VISIBILITE POUR
LES VEHICULES NON-
PRIORITAIRES. (GRANDE RUE)



DIFFICULTE POUR LES
POIDS LOURDS A MANŒVRER.



DEGATS CAUSES PROBABLEMENT
PAR UN POIDS LOURD.



DEGATS CAUSES PROBABLEMENT
PAR UN POIDS LOURD.

(VIEILLE ORME)



POSSIBILITE DE TRANSFORMATION
EN PLACE DE PARKING A ETUDIER
(RUE DE LA CROIX BLANCHE)

(VIEILLE ORME)



POSSIBILITE DE TRANSFORMATION
EN PLACE DE PARKING A ETUDIER
(RUE DE LA CROIX BLANCHE)

(RTE HOUDAN)



BORNE PAVE
(RUE DE LA MAIRIE)



NIDS DE POULE PROFONDES
LA VIGNERIE)



ABAISSMENT DE LA CHAUSSEE
(RTE DE LA VIGNERIE)



ABAISSMENT DE LA CHAUSSEE (RTE DE
(RTE DE LA VIGNERIE)



STOP MAL PLACE
(RTE DE LA VIGNERIE)



NIDS DE POULE
(ROUTE DE GRANDS COINS)



TROTTOIRS



RETRECISSEMENT TROTTOIR
(GRANDE RUE)



RETRECISSEMENT ET DEFAUT DE
JOINTURE PAVES (GRANDE RUE)



INCLINAISON TROTTOIR, DEFAUT
DE JOINTURE (GRANDE RUE)



TROU ET MANQUE DE LARGEUR
(GRANDE RUE)



BORNE EN PAVE
(GRANDE RUE)



DEFAUTS DE JOINTURE PAVES
(GRANDE RUE)



BORNE EN PAVE
(RUE DE LA CROIX BLANCHE)



BORNE EN PAVE
(RUE DE LA MAIRIE)



RETRECISSEMENT DU TROTTOIR
(RUE DE LA MAIRIE)



REMBARDE GENERANT UN
RETRECISSEMENT DU TROTTOIR
(RUE DE LA HARPE)



REMBARDE AU MILIEU DU TROTTOIR
DÛ A LA PRESENCE D'UNE BORNE
(RUE DE LA CROIX BLANCHE)



REMBARDE ENDOMMAGE
PROBABLEMENT PAR UN POIDS LOURD
(RUE DE LA MAIRIE)



LARGEUR TROTTOIR INSUFFISANT.
ABSENCE DE RAMBARDE DE
PROTECTION (GRANDE RUE)



BORNES EN PAVE
(GRANDE RUE)



BORNES EN PAVE
(GRANDE RUE)



LARGEUR TROTTOIR INSUFFISANT
(RUE DE LA MAIRIE)



NID DE POULE
(RUE DE LA MAIRIE)



LARGEUR TROTTOIR INSUFFISANT
(RTE HOUDAN)



PASSAGE DIFFICILE
(RTE HOUDAN)



OBSTRUCTION DE LA CIRCULATION
PAR UN MURET (RUE DE LA MAIRIE)



TROTTOIR EN PENTE
(RUE DE LA MAIRIE)



DEFAUT JOINTURE PAVES.
(GRANDE RUE)



ABSENCE JONCTION TROTTOIR
JUSQU'À LA PLACE DU GROS BILLOT
(GRANDE RUE)



PRESENCE DE BORNES EN PAVE
(GRANDE RUE)



DEFAUT DE JOINTURE PAVES.

(RTE HOUDAN)



LARGEUR TROTTOIR INSUFFISANT

(RTE HOUDAN)



ABSENCE DE TROTTOIR STABILISE

(RTE HOUDAN)



(RTE HOUDAN)



(RTE HOUDAN)



ABSENCE DE TROTTOIR

(RTE DE GAMBAISEUIL)



RETRECISSEMENT TROTTOIR

(GRANDE RUE)



EFFONDREMENT PLAQUE D'EGOUT

(GRANDE RUE)



ABSENCE DE TROTTOIR STABILISE

(RTE DE RAMBOUILLET)

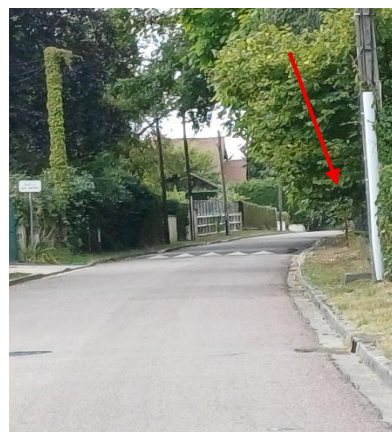
RALENTISSEURS



DEFAULT D'ENTRETIEN SUR
RALENTISSEUR
(RUE DE LA MAIRIE)



DEFAULT D'ENTRETIEN SUR
RALENTISSEUR
(RUE DE LA MAIRIE)



RALENTISSEUR SITUE EN DEHORS D'UNE
ZONE 30. PANNEAU SIGNALISATION
INVISIBLE (RTE PETITS COINS)



RALENTISSEUR SITUE EN DEHORS
D'UNE ZONE 30.
(RTE GRANDS COINS)



RALENTISSEUR SITUE EN DEHORS
D'UNE ZONE 30.
(RTE MARE AUX CHIENS)



RALENTISSEUR SITUE EN DEHORS
D'UNE ZONE 30. ZONE MAL
ECLAIREE (CHEMIN DE NOGENT)