



15ème législature

Question N° : 5239	De M. Patrick Hetzel (Les Républicains - Bas-Rhin)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Étude sur l'efficacité des « rétrécisseurs de chaussée »	Analyse > Étude sur l'efficacité des « rétrécisseurs de chaussée ».
Question publiée au JO le : 06/02/2018 Réponse publiée au JO le : 15/10/2019 page : 8971 Date de changement d'attribution : 16/10/2018		

Texte de la question

M. Patrick Hetzel attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur l'efficacité des « rétrécisseurs de chaussée » aussi appelés « écluses » qui ralentissent dans les villes ou villages les voitures en ne permettant le passage que d'un véhicule sur une portion de route. Certaines municipalités suppriment les dos d'âne sur certains tronçons de rues pour installer à la place des rétrécisseurs. Deux voitures ne peuvent plus passer simultanément, et des panneaux indiquent quelle est la voiture prioritaire. Même si ce dispositif fonctionne bien dans une majorité de situations, la réalité prouve que ce système peut s'avérer dangereux. Même en cas de conduite prudente, il est parfois difficile d'évaluer le temps et la distance face à ces ralentisseurs. Aussi, à l'usage, ce système conduit à davantage d'accidents parfois graves que l'installation des dos d'âne. Aussi, il voudrait savoir si le ministère a procédé à des études sur les conséquences de ces équipements sur la sécurité routière et l'accidentologie.

Texte de la réponse

Les rétrécisseurs de chaussée, également appelés chicanes et écluses, sont des dispositifs d'aménagement qui permettent de modérer la vitesse. Il existe d'autres dispositifs de modération de la vitesse, dont les plus connus sont les ralentisseurs trapézoïdaux également appelés dos d'âne, les plateaux traversants et les coussins berlinois. Ces ralentisseurs présentent toutefois des inconvénients : s'ils sont mal signalés ils peuvent occasionner des accidents pour les deux roues motorisés et sont surtout source de bruit et de gêne pour les riverains. C'est pourquoi de nombreuses collectivités ont opté pour des rétrécisseurs de chaussée, qui sont également relativement faciles à installer et de même ordre de coût. Les autorités de police sont le maire sur les routes traversant l'agglomération (au sens du code de la route) dont il est responsable, ou le président de l'établissement public de coopération intercommunal dans le cas d'un transfert de la police de la circulation, le président du conseil général sur le réseau départemental, le préfet sur les routes nationales et les autoroutes (2 % de la voirie). L'autorité détentrice du pouvoir de police pour le réseau routier peut seule décider d'installer ce type de dispositif selon les caractéristiques de la voie, l'intensité du trafic qu'elle supporte ou encore au franchissement de points dangereux. Il n'existe pas de norme réglementaire concernant les rétrécisseurs de chaussée en eux-mêmes, mais un guide de recommandations du CERTU de 2012, le « guide des chicanes et écluses sur voiries urbaines », qui présente l'ensemble des éléments qu'il est recommandé de prendre en compte lorsqu'on souhaite implanter un rétrécisseur et les principes généraux pour leur aménagement, selon que ceux-ci se situent en entrée d'agglomération ou en zones de circulation apaisée. Il importe également que les limitations de vitesse mises en place soient adaptées et acceptées par l'utilisateur. En

revanche, la signalisation des rétrécissements susceptibles d'entraîner des dangers sérieux est obligatoire. Elle est réglementée par l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963, article 29, et se fait à l'aide des panneaux de danger A3, A3a et A3b qui signalent le rétrécissement de la chaussée. Les règles de passage dans une section rétrécie ne permettant pas le croisement des véhicules peuvent être, si nécessaire, précisées soit par les panneaux B14 et C18 qui instaurent un sens de circulation prioritaire, soit par des feux tricolores. En agglomération, la signalisation de position d'un rétrécissement de chaussée réalisé par un aménagement ponctuel de voirie peut se faire par une balise J4 monochevron. Il n'existe pas de recensement national de ces dispositifs ni de statistique d'accidentologie propre à ces dispositifs. En 2017, 1309 usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe ont été tués. Les cinq types d'obstacles fixes qui regroupent 79 % de la mortalité des accidents contre obstacle sont les arbres (29 % des décès), les fossés, talus ou parois rocheuses (16%), les murs et les piles de points (10%), les poteaux (10%) et les dispositifs de retenue (14%). Enfin, le respect des limitations de vitesse est un enjeu essentiel pour la sécurité routière. Il convient de rappeler que le nombre de décès en agglomération, qui représente le principal milieu d'implantation de ces dispositifs, a nettement baissé entre 2000 et 2010 (- 6,7 % par an) et a continué de baisser entre 2010 et 2017 (-1,6 % par an). Cette baisse de la mortalité en agglomération est notamment le fruit des différentes politiques et actions menées en matière de lutte contre les vitesses excessives ou inadaptées, dans lesquelles s'inscrivent les rétrécisseurs de chaussée.