HK/KCK
BURKINA FASO

Unité-Progrès-Justice

DECRET N°2012-1111/PRES/PM/MID/MATDS portant normes de conception et de construction de ralentisseurs routiers de vitesse au Burkina Faso.

VISA N°085
21/12/20

LE PRESIDENT DU FASO,
PRESIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES,

VU la Constitution ;
VU le décret n° 2011-208/PRES du 18 avril 2011 portant nomination du Premier Ministre ;
VU le décret n° 2012-122/PRES/PM du 23 février 2012 portant composition du Gouvernement du Burkina Faso ;
VU le décret n° 73-308 du 31 décembre 1973 portant réglementation de l'usage des voiries routières ouvertes à la circulation publique ;
VU le décret n° 2000-268/PRES/PM/MIHU du 21 juin 2000 portant définition et réglementation du réseau routier national au Burkina Faso ;
VU le décret n° 2000-269/PRES/PM/MIHU du 21 juin 2000 portant classification des routes au Burkina Faso ;
VU le décret n° 2011-1012/PRES/PM/MID du 22 décembre 2011 portant organisation du Ministère des infrastructures et du désenclavement ;
VU le décret n°2012-588/PRES/PM du 12 juillet 2012 portant attributions des membres du gouvernement ;
Sur rapport du Ministre des infrastructures et du désenclavement ;
Le Conseil des Ministres entendu en sa séance du 08 juin 2012 ;

DECRETE

CHAPITRE I : DES DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : Le présent décret porte définition des normes de conception et de construction ainsi que des conditions d'implantation et de réalisation des ralentisseurs routiers de vitesse au Burkina Faso.

Il s'applique à toute réalisation de dispositifs de réduction de vitesse sur le réseau routier national par une maîtrise d'ouvrage publique ou privée.

Article 2 : Au sens du présent décret, on entend par **ralentisseurs routiers de vitesse**, tout ouvrage aménagé sur la chaussée aux fins de contraindre

physiquement le conducteur à réduire la vitesse de son véhicule dans des conditions de sécurité optimale.

Article 3 : Les ralentisseurs routiers de vitesse concernés par le présent décret sont :

- **Ralentisseur de type dos d'âne** : Ouvrage de forme circulaire convexe ;
- **Ralentisseur de type trapézoïdal** : Ouvrage de forme trapézoïdale convexe ;
- **Coussin** : dispositif en surélévation qui ne recouvre qu'une partie de la chaussée ;
- **Plateau** : dispositif en surélévation de la chaussée qui s'étend sur une certaine longueur et en occupe toute la largeur entre bordures de trottoirs.

CHAPITRE II : DES NORMES DE CONCEPTION ET DE CONSTRUCTION DES RALENTISSEURS ROUTIERS AU BURKINA FASO

Article 4 : Les normes de conception et de construction des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal, les coussins et les plateaux ainsi que les modalités techniques de leur implantation doivent être conformes aux normes en vigueur et aux règles édictées dans l'annexe au présent décret.

Article 5 : La signalisation des ralentisseurs routiers de vitesse doit être conforme aux dispositions du code de la route relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

Article 6 : La construction de nouveaux ralentisseurs sur l'ensemble des routes du réseau classé et de la voirie urbaine devra être assujettie à l'obtention d'un avis préalable du Ministre en charge des infrastructures routières.

CHAPITRE III : DES DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 7 : Dans un délai de deux (2) ans à partir de la date d'entrée en vigueur du présent décret, tous les ralentisseurs routiers de vitesse au Burkina Faso devront être conformes aux règles fixées ci-dessus.

Article 8 : Les gestionnaires des Infrastructures urbaines devront procéder à la remise aux normes des ralentisseurs non conformes aux règles édictées dans le présent décret dans leurs limites administratives de compétences dans les délais prescrits dans le présent décret.

Article 9 : Le Ministre des infrastructures et du désenclavement, et le Ministre de l'administration territoriale, de la décentralisation et de la sécurité sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal officiel du Faso.

Ouagadougou, le 31 decembre 2012

BURKINA FASO * Le Président

Blaise COMPAORE

Le Premier Ministre

Beyon Luc Adolphe TIAO

Le Ministre de l'administration territoriale, de la décentralisation et de la sécurité

Jérôme BOUGOUMA

Le Ministre des infrastructures et du désenclavement

Jean Bertin OUEDRAOGO

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES
ET DU DESENCLAVEMENT

BURKINA FASO
UNITE - PROGRES - JUSTICE

FICHE TECHNIQUE



Ralentisseurs routiers de type dos d´âne ou de type trapézoïdal, Coussins et Plateaux

1. Domaine d´application

La présente norme a pour objet de fixer les caractéristiques géométriques, les règles de réalisation, les conditions de visibilité et les contrôles des caractéristiques des ralentisseurs de type dos d´âne ou de type trapézoïdal non amovibles.

Les ralentisseurs de type dos d´âne ou de type trapézoïdal peuvent être implantés sur toute voie routière ouverte à la circulation afin d´inciter l´usager à respecter la limitation de vitesse < 30 km/h.

Seul le ralentisseur de type trapézoïdal supporte un passage piéton.
NOTE : La présente norme ne s´applique pas aux autres ouvrages de ralentissement routiers autres que ceux énoncés ci dessus.

2. Référence normative

Cette norme s'inspire grandement de la norme française NF P 98 300 de Juin 1994 et comporte par référence des dispositions d´autres publications.

Ces références normatives sont citées aux endroits appropriés dans le texte et les publications sont mentionnées.

3. Définitions

Pour les besoins de la présente norme, les définitions suivantes s´appliquent :

Chaussée : Partie de la route hors caniveaux normalement utilisée pour la circulation des véhicules.

Ralentisseur de type dos d´âne : Ouvrage de forme circulaire convexe aménagé sur la chaussée.

Ralentisseur de type trapézoïdal : Ouvrage de forme trapézoïdale convexe aménagé sur la chaussée.

Coussin : dispositif en surélévation mais à la différence des ralentisseurs, il ne recouvre qu'une partie de la chaussée et peut être implanté sur des voies dont le trafic est inférieur à 6 000 v/j.

Contrairement aux ralentisseurs de type dos d'âne ou trapézoïdal, il peut être implanté sur des voies empruntées par des lignes régulières de transport en commun.

Plateau : Un plateau est une surélévation de la chaussée qui s'étend sur une certaine longueur et en occupe toute la largeur entre bordures de trottoirs. Il peut être utilisé sur des voies urbaines quelque soit leur volume de trafic.

4. Modalités techniques d'implantation et de signalisation

4.1 Implantation des ralentisseurs

L'implantation des ralentisseurs est limitée aux agglomérations, 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 telle que définie dans le code de la route.

L'implantation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal est interdite sur des voies où le trafic est supérieur à 3 000 véhicules en moyenne journalière annuelle.

Les coussins peuvent être implantés sur des voies dont le trafic est supérieur à 3 000 véhicules en moyenne journalière annuelle et interdite pour une circulation supérieure à 6 000 véhicules en moyenne journalière annuelle.

La réalisation de ralentisseurs est également interdite en agglomération:

- sur les voies de desserte de transport public de personnes (pour les dos d'âne et le trapézoïdal) 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 pour 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.

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.

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.

4.2 Signalisation

La signalisation des ralentisseurs doit être conforme aux dispositions du code de la route relatif à la signalisation des routes et des autoroutes.

5. Caractéristiques géométriques

5.1 Généralités

La hauteur du profil doit être maintenue en chaque point de la section de la chaussée, ce qui signifie que le ralentisseur de type dos d'âne ou de type trapézoïdal doit épouser le profil en travers de la chaussée.

5.2 Ralentisseur de type dos d'âne

Le profil en long du ralentisseur de type dos d'âne est de forme circulaire et a pour dimensions (voir figure 1) :

- hauteur : 0,10 m ± 0,01 m (tolérance de construction) ;
- longueur : 4 m ± 0,20 m (tolérance de construction) ;
- saillie d´attaque du dos d´âne : 0,005 m.

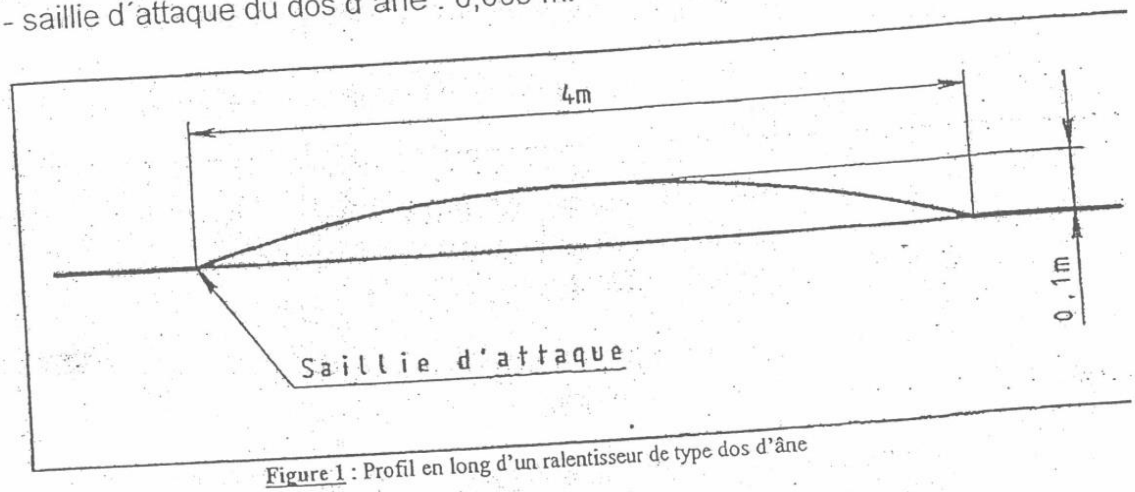


Figure 1 : Profil en long d'un ralentisseur de type dos d'âne

Cet aménagement ne supporte jamais de passage pour piétons.
Le marquage est constitué de 3 triangles blancs réalisés sur la partie montante du dos d'âne.
Lorsque la chaussée est bidirectionnelle, il convient de matérialiser au droit des dos d'âne une ligne axiale discontinue sur au moins une dizaine de mètres de chaque côté.

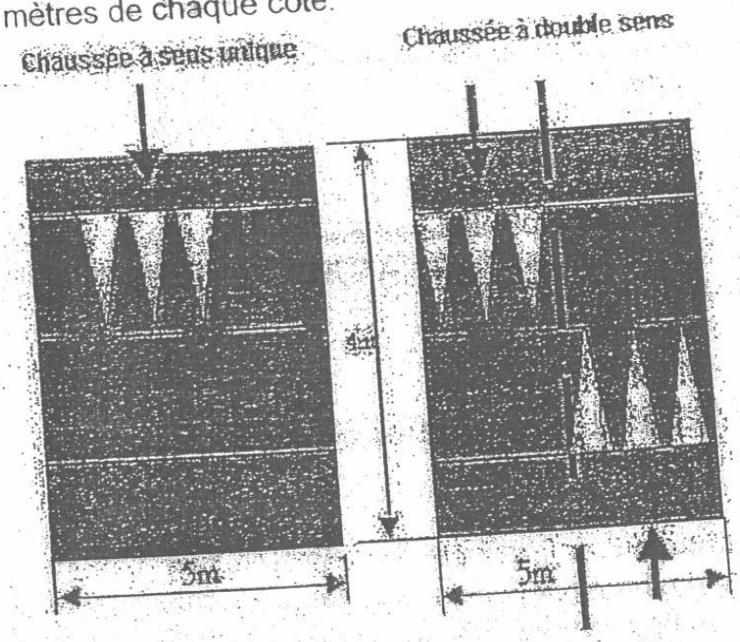


Figure 2 : Vue en plan d'un ralentisseur de type dos d'âne



Signalisation verticale
- Avancée : Panneaux B 14 et A 2b
- de position : Panneau C 27



5.3 *Ralentisseur de type trapézoïdal*

Le profil en long du ralentisseur de type trapézoïdal comporte un plateau surélevé et deux parties en pente, dénommées rampants. Il est de forme trapézoïdale et a pour dimensions (voir figure 3) :
- pente des rampants : de 7 % à 10 % ;
- hauteur : 0,10 m ± 0,01 m (tolérance de construction) ;
- longueur du plateau : comprise entre 2,50 m et 4 m, à 5 % près (tolérance de construction) ;
- saillie d'attaque du rampant : 0,005 m.

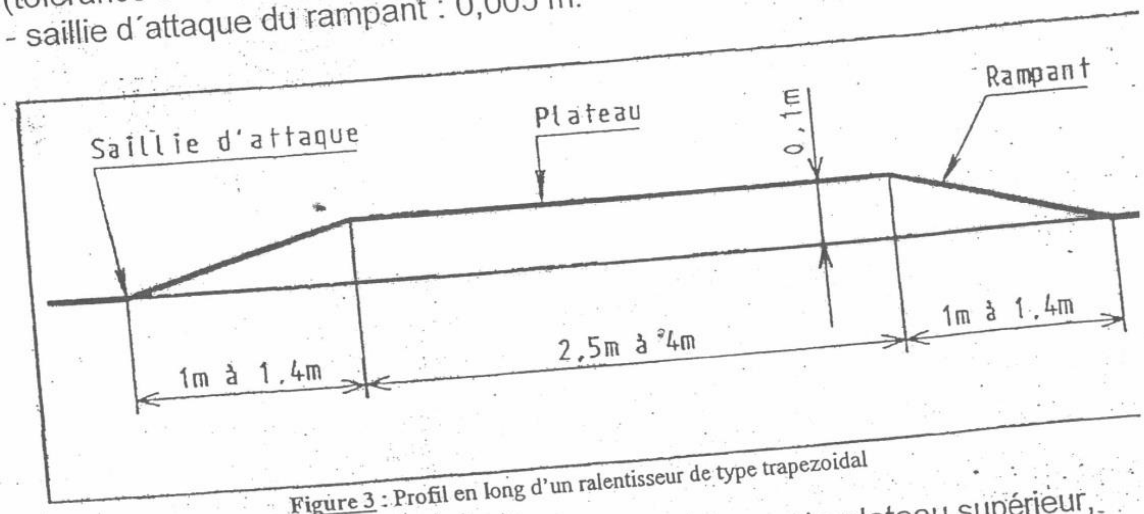


Figure 3 : Profil en long d'un ralentisseur de type trapezoidal

Le marquage est constitué de bandes blanches sur le plateau supérieur, elles débordent de 50 cm sur le rampant de chaque coté.

Il ne prévoit pas de marquage de triangle blanc.

Ces ralentisseurs supportent obligatoirement un passage zébré pour piétons, aucun motif différent des bandes blanches de 50 cm de large ne peut être admis.

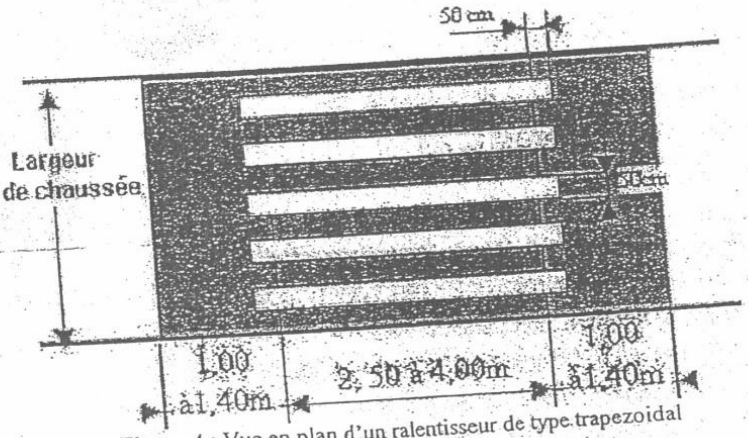
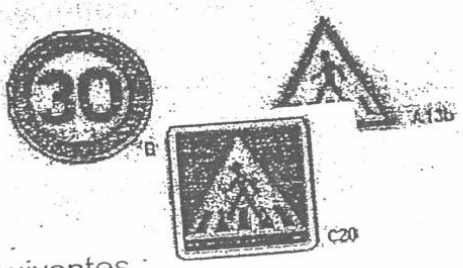


Figure 4 : Vue en plan d'un ralentisseur de type trapezoidal



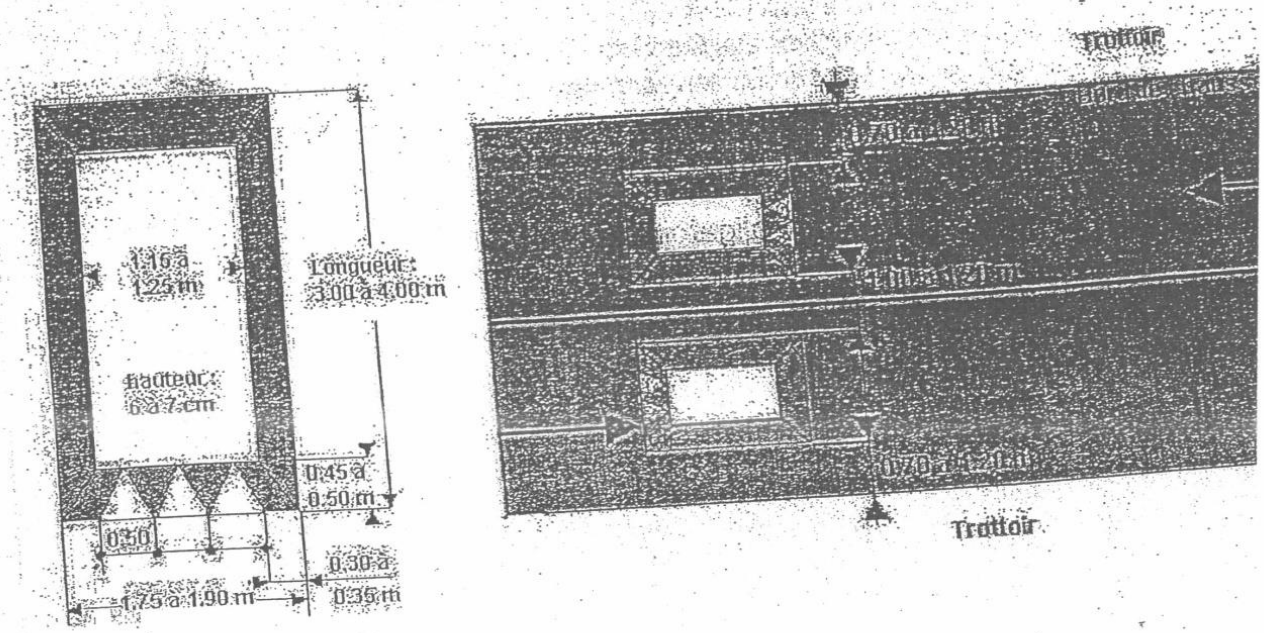
Signalisation verticale :

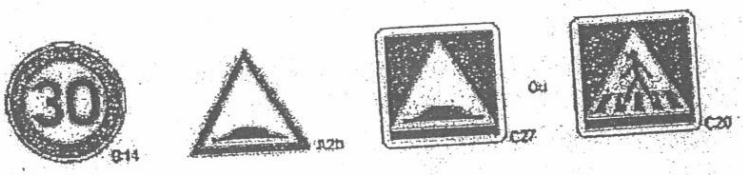
- Avancée : Panneaux B 14 et A 13b
- de position : Panneau C 20

5.4 *Coussins*

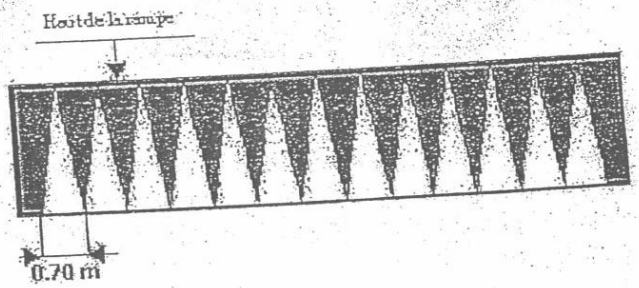
Ses caractéristiques géométriques sont les suivantes :

- largeur au sol comprise entre 1,75 m et 1,90 m,
- largeur du plateau supérieur entre 1,15 et 1,25 m,
- largeur des rampants latéraux de 30 à35 cm,
- largeur des rampants avant et arrière de 45 à 50 cm,
- longueur totale variable entre 3 et 4 m,
- hauteur comprise entre 6 et 7 cm.





Signalisation au sol :



6 Réalisation des ralentisseurs

6.1 *Implantation*

Les ralentisseurs de type dos d´âne ou de type trapézoïdal doivent être implantés perpendiculairement à l´axe de la chaussée et sur toute sa largeur.

6.2 *Évacuation des eaux*

La construction des ralentisseurs de type dos d´âne ou de type trapézoïdal ne doit pas entraîner une accumulation d´eau au droit de ceux-ci. L´écoulement de l´eau ou sa collecte doit être assuré.

6.3 *Matériaux*

Le choix des matériaux doit répondre aux objectifs suivants :
- tenue dans le temps de l´ouvrage (conservation du profil),
- adhérence compatible avec les vitesses pratiquées. Le coefficient de frottement (coefficient SRT) sera ≥ 0,45.

Les techniques de mise en œuvre des ralentisseurs doivent assurer une parfaite solidarité de l´ouvrage avec la chaussée.

7 Visibilité des ralentisseurs

Les ralentisseurs de type dos d´âne ou de type trapézoïdal doivent être visibles de jour comme de nuit par les moyens les plus appropriés dans le cadre de l´aménagement.

8 Contrôle des caractéristiques des ralentisseurs

Le contrôle porte sur les caractéristiques géométriques de l´ouvrage et la mesure de l´adhérence.
Le contrôle des caractéristiques géométriques s´effectue à l´aide d´un gabarit ou d´un niveau.
Le contrôle de l´adhérence s´effectue sur l´ouvrage en place à l´aide du pendule de frottement conforme aux normes en vigueur.