

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Arrêté du 2 mars 2009 relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers soumis à l'obligation de marquage CE

NOR : DEVS0904864A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu la directive 89/106/CEE du Conseil du 21 décembre 1988 modifiée relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres concernant les produits de construction, notamment son article 3.2 ;

Vu la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 modifiée prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, ensemble la notification n° 2007/399 F du 16 juillet 2007 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles R. 119-2 et R. 119-7 ;

Vu le décret n° 92-647 du 8 juillet 1992 modifié concernant l'aptitude à l'usage des produits de construction, notamment son article 1^{er} ;

Vu le décret n° 2002-1251 du 10 octobre 2002 relatif aux équipements routiers et modifiant le code de la voirie routière, modifié par le décret n° 2004-472 du 1^{er} juin 2004 ;

Vu l'arrêté du 6 mars 2008 portant application à certains dispositifs de retenue routiers du décret n° 92-647 du 8 juillet 1992 modifié concernant l'aptitude à l'usage des produits de construction ;

Sur proposition de la préfète, déléguée à la sécurité et à la circulation routières,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le présent arrêté s'applique aux dispositifs permanents de retenue routiers suivants, mis en service en section courante et sur ouvrages d'art :

– barrières de sécurité et atténuateurs de choc, définis par la norme NF EN 1317-1.

Les conditions d'application du présent arrêté sont fixées à l'article 8.

Art. 2. – La décision d'installation de dispositifs de retenue résulte d'une analyse de la configuration de la section de voie traitée prenant en compte notamment la probabilité d'accidents, les gains escomptés de sécurité, les conséquences pour les divers usagers et pour les tiers, les contraintes d'exploitation ainsi que, le cas échéant, les avantages d'un autre mode d'aménagement mieux adapté au vu des contraintes de sécurité inhérentes à l'utilisation de ce type d'équipements.

Dans le cas où cette étude conduit à l'installation de dispositifs de retenue, le choix des niveaux de performance du dispositif dépendra de cette étude tout en respectant les minima fixés par le présent arrêté.

En section courante des tunnels routiers, des dispositifs de retenue ne sont en règle générale pas utilisés.

Art. 3. – Les dispositifs de retenue permanents des véhicules ne peuvent être mis en service sur les voies du domaine public routier, au sens de l'article L. 111-1 du code de la voirie routière, où la limitation de vitesse fixée dans les conditions prévues par le code de la route est supérieure ou égale à 70 km/h, que s'ils sont marqués CE conformément aux dispositions de l'arrêté du 6 mars 2008 susvisé et respectent les performances appropriées à l'utilisation sur les types de routes ou d'ouvrages sur lesquels ces équipements sont installés.

Ces performances qui concernent successivement et dans l'ordre où elles doivent être prises en considération le niveau de retenue des véhicules pour tous les types de dispositifs de retenue, le niveau de largeur de fonctionnement et la classe de sévérité de choc pour les dispositifs de retenue latéraux sont fixées par le présent arrêté en référence à la norme NF EN 1317, parties 1, 2, 3 et 5.

Le choix de la classe de sévérité de choc A, B ou C résultera de l'étude indiquée à l'article 2 en prenant en considération que les dispositifs de classe de sévérité de choc A apportent une meilleure protection pour les occupants d'un véhicule léger que les dispositifs de classe B. Il en est de même de la classe de sévérité de choc B vis-à-vis de la classe C.

Art. 4. – En ce qui concerne les dispositifs de retenue utilisés sur accotements, les performances exigées sont les suivantes :

4.1. En section courante :

I. – Routes et autoroutes pour lesquelles la limitation de vitesse fixée dans les conditions prévues par le code de la route est inférieure à 90 km/h : classe de niveau de retenue minimum N1, classe de largeur de fonctionnement W compatible avec l'espace disponible.

II. – Routes et autoroutes pour lesquelles la limitation de vitesse fixée dans les conditions prévues par le code de la route est supérieure ou égale à 90 km/h : classe de niveau de retenue minimum N2, classe de largeur de fonctionnement W compatible avec l'espace disponible. Sur ce type de routes, un abaissement ponctuel de la limitation de vitesse prise par arrêté réglementaire ne doit pas donner lieu à une diminution du niveau de retenue.

4.2. Sur ouvrages d'art :

Les performances exigées en ce qui concerne les dispositifs de retenue utilisés sur les ouvrages d'art et ouvrages similaires comme les murs de soutènement sont définies ci-dessous.

La classe de niveau de retenue est adaptée au risque encouru déterminé en fonction du trafic des poids lourds, de la hauteur de chute, de la longueur de l'ouvrage et de son environnement. L'ouvrage d'art doit être considéré dans son ensemble, c'est-à-dire ouvrage proprement dit et abords immédiats qui définissent la zone d'influence de l'ouvrage.

Les accotements des ouvrages d'art supportant les autoroutes et les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central sont équipés de dispositifs de classe de niveau de retenue minimum égal à celui de la section courante où ces ouvrages sont situés. Lorsque le niveau de retenue pour la section courante est H4, en cas d'indisponibilité de dispositif de retenue H4 pour ouvrage d'art, un dispositif de classe de niveau de retenue immédiatement inférieure est utilisé.

Si l'environnement proche de l'ouvrage d'art induit l'installation d'un dispositif de classe de niveau de retenue supérieure à celui de la section courante, les remblais d'accès ou les longueurs de brèche sont équipés avec un dispositif de retenue de même niveau que celui utilisé sur l'ouvrage.

La classe de largeur de fonctionnement W est choisie en fonction du profil en travers disponible.

Dans le cas des ouvrages d'art existants, tels que ponts, viaducs, murs de soutènement et ouvrages similaires, le choix de la classe du niveau de retenue des dispositifs mis en service est effectué en fonction des possibilités d'installation au vu de la structure des ouvrages.

Art. 5. – Par dérogation à l'article 4, des dispositions particulières sont applicables sur accotements dans les cas suivants :

I. – Sur les routes désignées à l'article 4.1 et dont les caractéristiques dimensionnelles de l'accotement ne permettent pas l'implantation d'un dispositif de retenue existant ou dont les caractéristiques géométriques sont réduites, notamment les routes en relief difficile, il sera admis d'implanter, en l'absence d'obstacle saillant ponctuel et dans la mesure où cette implantation minimise les conséquences d'une sortie de chaussée, un dispositif de niveau de retenue défini à l'article 4.1 dont la largeur de fonctionnement W est supérieure à l'espace disponible.

Sur les routes présentant ces caractéristiques, lorsque la limitation de vitesse fixée dans les conditions prévues par le code de la route est de 90 km/h, il peut être installé :

- en cas de remblais ou de dénivellation brutale, un dispositif de niveau de retenue minimum N2 dont la déflexion dynamique est inférieure ou égale à l'espace disponible, ou en cas d'impossibilité, un dispositif de niveau de retenue N2 ou N1 ;
- en cas d'obstacle saillant ponctuel, un dispositif de niveau de retenue minimum N2 en respectant la largeur de fonctionnement W qu'aurait ce dispositif pour le niveau de retenue N1.

II. – Sur ouvrages d'art, pour les classes de performance de retenue de niveau H et en cas de contraintes fortes liées aux caractéristiques du profil en travers, l'implantation de barrières avec une largeur de fonctionnement W, réduite devant des obstacles, n'est tolérée que sous réserve que ceci soit ponctuel et que le bilan global de la sécurité des usagers ne soit pas fondamentalement modifié.

III. – Hors ouvrages d'art et murs de soutènement traités à l'article 4.2, pour les sections courantes des routes et autoroutes qui présentent un danger particulier et nécessitent des aménagements spéciaux pour assurer la sécurité des usagers ou des tiers, le niveau de retenue minimum à respecter est H2 dans les cas suivants :

- lorsque les conséquences d'une sortie de chaussée peuvent être fortement aggravées par la topographie des lieux, telle que dénivelé important ;
- lorsqu'une sortie de chaussée peut entraîner un danger important pour les utilisateurs d'une autre voie de circulation, routière ou ferrée, ou pour des riverains (habitations, équipements publics) ou bien lorsque les conséquences d'une intrusion de véhicule peuvent être particulièrement graves pour l'environnement et engendrer des pollutions (zone de captage des eaux, zone de stockage d'hydrocarbures).

Sur les sections courantes des routes et autoroutes qui présentent un danger particulier et nécessitent des aménagements spéciaux pour assurer la sécurité des usagers ou des tiers, et au vu de l'étude évoquée à l'article 2 du présent arrêté, des aménagements complémentaires, tels que des écrans de retenue de chargement ou des dispositifs de retenue étanches, peuvent être réalisés.

Art. 6. – En ce qui concerne les dispositifs de retenue utilisés sur terre-plein central (TPC) des routes à chaussées séparées et des autoroutes, les performances exigées sont les suivantes :

6.1. En section courante :

I. – Sur les routes et autoroutes, pour lesquelles la limitation de vitesse, fixée dans les conditions prévues par le code de la route, est inférieure à 90 km/h : classe de niveau de retenue minimum N2, classe de largeur de fonctionnement W compatible avec l'espace disponible.

II. – Sur les routes et autoroutes, pour lesquelles la limitation de vitesse, fixée dans les conditions prévues par le code de la route, est supérieure ou égale à 90 km/h :

- si la largeur du TPC est inférieure à 5 m :
 - classe de niveau de retenue minimum N2, si route à chaussées séparées, à 2 × 1 ou 2 + 1 voies ;
 - classe de niveau de retenue minimum H1, si 2 × 2 voies ;
 - classe de niveau de retenue minimum H2, si 2 × 3 voies ou plus, avec classe de largeur de fonctionnement W compatible avec l'espace disponible ;
- si la largeur du TPC est supérieure ou égale à 5 m : classe de niveau de retenue minimum N2, classe de largeur de fonctionnement W compatible avec l'espace disponible.

Un abaissement localisé de la limitation de vitesse ne doit pas donner lieu à une diminution du niveau de retenue.

III. – Dans le cas des routes ou autoroutes à chaussées décalées présentant une bande médiane de pente supérieure à 25 % :

- si le dénivelé entre les deux chaussées est inférieur à 1 m, les classes et niveaux de performance définis aux points I et II ci-dessus s'appliquent en considérant que la limite de 5 m correspond à la distance entre les bords externes des voies de gauche de chaque chaussée ;
- si le dénivelé entre les deux chaussées est supérieur ou égal à 1 m, le niveau minimum de retenue H1 pour les 2 × 2 voies et H2 pour les 2 × 3 voies est exigé en bordure de la voie supérieure. Si un dispositif de retenue est nécessaire en bordure de la voie inférieure, il sera de niveau minimum N2.

Dans le cas où ce dénivelé est aménagé au moyen d'un mur de soutènement, les dispositions de l'article 4.2 s'appliquent sur la chaussée supérieure. Le traitement de la chaussée inférieure est réalisé en fonction de la configuration du site.

6.2. Sur ouvrages d'art :

Les dispositifs de retenue implantés sur ouvrages d'art sont au minimum du même niveau que celui de la section courante où ces ouvrages sont situés.

Les dispositions du dernier alinéa de l'article 4.2 s'appliquent pour les implantations sur terre-plein central.

Art. 7. – Les performances de retenue exigées en ce qui concerne les atténuateurs de chocs sont fonction de la limitation de vitesse en vigueur sur la section où l'atténuateur de choc est installé :

- section limitée à 70 km/h : niveau minimum de retenue 80/1 ;
- section limitée à 90 km/h : niveau minimum de retenue 80 ;
- section limitée à 110 km/h : niveau minimum de retenue 100 ;
- section limitée à 130 km/h : niveau minimum de retenue 110.

Dans le cas où des atténuateurs de chocs sont installés pour protéger les têtes d'îlots des gares de péage, ils doivent être non redirectifs et de niveau minimum de retenue de classe 80/1.

Art. 8. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables à de nouvelles mises en service de dispositifs de retenue et dans les conditions fixées par l'arrêté du 6 mars 2008 susvisé portant notamment sur les dates de mise en application du marquage CE incluant un régime transitoire.

Les dispositifs de retenue en place à la date de publication du présent arrêté sont mis en conformité aux dispositions de celui-ci lors de la réalisation de travaux d'aménagements routiers dont l'emprise englobe des dispositifs de retenue existants ou lors de travaux de réhabilitation de dispositifs de retenue sur un linéaire important.

La mise en conformité des dispositifs de retenue n'est pas obligatoire en cas de réparation ponctuelle après un choc de véhicule sur des dispositifs de retenue installés avant la date de publication du présent arrêté ni lors des opérations de rehausse de dispositifs de retenue existants.

Art. 9. – L'arrêté du 15 septembre 1977 modifié le 11 décembre 1978 relatif à l'homologation des glissières métalliques de profil A ou B est abrogé à la date fixée au deuxième alinéa de l'article 3 de l'arrêté du 6 mars 2008 susvisé.

Art. 10. – La préfète, déléguée à la sécurité et à la circulation routières, est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 2 mars 2009.

Pour le ministre et par délégation :

*La préfète, déléguée à la sécurité
et à la circulation routières,*

M. MERLI