LA RÉGLEMENTATION DES DISPOSITIFS DE RETENUE ROUTIERS

Les points traités par la norme NF EN 1317 (Road Restraint Systems)

- **Les sections courantes,** qu'elles soient en métal, bois ou béton.
- **Les atténuateurs de chocs**

  Ces produits doivent être certifiés CE et correspondre au niveau de performance exigé par la RNER.

Les points qui ont fait l'objet d'un arrêté modificatif de la RNER le 28 Août 2014

- **Les extrémités de file performantes et les raccordements :**
  Ces produits sont soumis à la certification NF.
  Les dispositions de l'arrêté relatives à ces deux points seront applicables à partir du 1er juin 2015.

  Concernant la période transitoire liée aux raccordements : Conformément à l'arrêté du 3 Décembre 2014, l'entrée en vigueur de l'arrêté modificatif du 28 août 2014 ***est repoussée au 1er Juin 2015. Pendant cette période transitoire,*** *il est permis d'utiliser, à défaut, les raccordements décrits dans les normes françaises. A partir du 1er Juin 2015, seuls les produits certifiés NF pourront être utilisés.*

- **Les Réparations :**
  Les sections courantes doivent être réparées à l'identique, si la section est inférieure à 200 mètres : soit avec des dispositifs CE, soit avec des produits génériques certifiés NF.

Les points particuliers restant à traiter

- **Les dispositifs de protection pour motards :**
  une norme européenne est à l'étude (XPTS 1317-8). Dans l'attente, une note d'information en cours de préparation par l'Administration donnera des conseils aux gestionnaires.

Pour plus d'informations :

- **La Direction des Infrastructures de Transport**
  www.equipementsdelaroute.developpement-durable.gouv.fr
- **La Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières**
  www.securite-routiere.gouv.fr
- **L'Association pour la Certification et la Qualification des Équipements de la Route**
  www.ascquer.fr
  Tél. : +33 (0)1 40 08 17 00 - mail : contact@ascquer.fr
- **Le Syndicat des Équipements de la Route**
  www.equipements-routiers-et-urbains.com
  Tél. : +33 (0)1 44 13 34 64 - mail : ser@ser.eu.com

Le saviez-vous ?
Retrouvez la F.A.Q sur les dispositifs de retenue sur :
www.equipementsdelaroute.developpement-durable.gouv.fr/questions-reponses-r7.html

Mars 2015

Dispositifs de retenue routiers : le point sur la réglementation 2015

ascquer

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES

LES DISPOSITIFS DE RETENUE :
un élément essentiel de la sécurité routière

Élément essentiel de la sécurité routière, dans le cas où l'obstacle ne peut pas être éloigné ou retiré, les dispositifs de retenue routiers permettent d'isoler un obstacle dangereux et de retenir les véhicules en cas de sortie de route.

Parce qu'ils réduisent l'impact du choc, ils limitent la gravité des accidents et permettent de sauver des vies.

Des produits soumis à la normalisation européenne …

Les dispositifs de retenue routiers sont soumis à la normalisation européenne depuis 2008. La norme européenne NF EN 1317 définit les méthodes d'évaluation des performances des produits et les conditions d'apposition du marquage CE.

La RNER (Réglementation Nationale des Equipements Routiers) spécifie les règles d'utilisation des dispositifs de retenue sur le territoire français. La RNER définit ainsi les niveaux de performance minimum des dispositifs de retenue exigés sur le réseau routier français.

… aujourd'hui inachevée et incomplète.

Si la normalisation européenne a statué sur un certain nombre de cas, la norme NF EN 1317 n'est pas encore achevée sur certains points : **c'est le cas, notamment, des extrémités, des raccordements, ou des écrans motos**. À ce jour, ces produits ne sont donc pas soumis au marquage CE. En attendant l'adoption d'une réglementation européenne harmonisée, et pour combler le vide juridique lié à ces points particuliers, l'État français a fait évoluer la RNER concernant les dispositifs de retenue routiers.

L'arrêté RNER du 2 mars 2009, qui traite des sections courantes et des atténuateurs de choc.

L'arrêté modificatif RNER du 28 Août 2014, qui traite des raccordements, des extrémités de file et des réparations des dispositifs de retenue.

L'arrêté modificatif RNER du 3 Décembre 2014 qui spécifie l'entrée en vigueur de l'arrêté du 28 Août 2014.

Cette réglementation nationale évolue en fonction de l'avancement de la connaissance et de la normalisation européenne.

En France, depuis plus de 10 ans, les accidents sur obstacles fixes représentent 1/3 des décès sur la route (source ONISR).

LES CRITÈRES DE CHOIX D'UN DISPOSITIF DE RETENUE

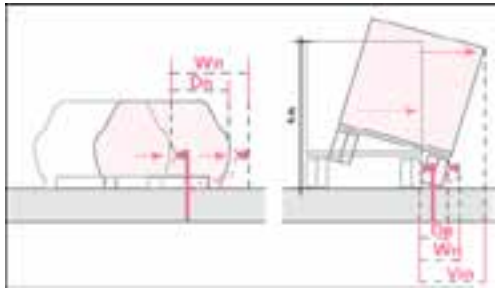
1 Niveau de retenue

		ESSAIS	vitesse (km/h)	masse (kg)	angle d'impact (°)
Niveau Normal de retenue	N1	TB31	80	1 500	20
	N2	TB32+TB11	110 100	1500 900	20 20
Niveau élevé de retenue (High)	H1	TB42+TB11	70 100	10 000 900	15 20
	L1	TB42+TB11+TB32			
	H2	TB51+TB11	70 100	13 000 900	20 20
	L2	TB51+TB11+TB32			
	H3	TB61+TB11	80 100	16 000 900	20 20
	L3	TB61+TB11+TB32			
Niveau très élevé de retenue	H 4a	TB71+TB11	65 100	30 000 900	20 20
	L4a	TB71+TB11+TB32			
	H 4b	TB81+TB11	65 100	38000 900	20 20
	L4b	TB81+TB11+ TB32			

2 Déformation du dispositif exprimée par :

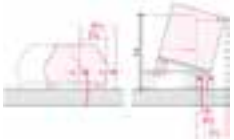
Déflexion dynamique

La déflexion dynamique, mesurée en mètres (Dm), est le déplacement latéral dynamique maximal d'un point quelconque de la face du dispositif de retenue exposée à la circulation.



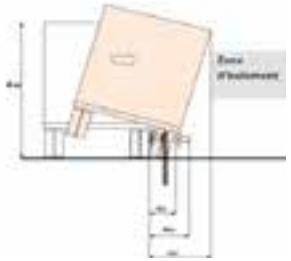
Largeur de fonctionnement

La largeur de fonctionnement, mesurée en mètres (Wm), est la distance latérale maximale entre la partie de la barrière sur le côté exposé à la circulation avant le choc et la position dynamique maximale d'une partie quelconque de la barrière.



Intrusion du véhicule

Classe de Niveau	Niveau d'intrusion du véhicule normalisée (m)
VI1	VIN ≤ 0,6
VI2	VIN ≤ 0,8
VI3	VIN ≤ 1,0
VI4	VIN ≤ 1,3
VI5	VIN ≤ 1,7
VI6	VIN ≤ 2,1
VI7	VIN ≤ 2,5
VI8	VIN ≤ 3,5
VI9	VIN > 3,5



3 Niveau de sévérité de choc

Niveau	Essai	THIV
A	≤ 1,0	≤ 33 km/h
B	≤ 1,4	
C	≤ 1,9	

A	≤1
B	≤1,4
C	≤1,9

- violent

+ violent