

Note d'accompagnement à la sortie de l'arrêté du 04 juillet 2019 relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers (DR)

1. Contexte réglementaire

L'évolution réglementaire européenne sur les produits de construction a conduit la France à réorganiser la réglementation nationale dans le domaine des équipements de la route. Les dispositifs de retenue routiers (DR), considérés comme des produits de construction sont couverts par des normes européennes harmonisées et doivent désormais posséder un marquage CE pour être commercialisés et mis en œuvre. Leurs performances et leurs règles de mise en service doivent être conformes à l'arrêté RNER - DRR (Réglementation Nationale des Équipements de la Route des dispositifs de retenue routiers) du 2 mars 2009 modifié par les arrêtés du 28 août 2014, du 3 décembre 2014 et du 04 juillet 2019.

L'arrêté RNER définit les niveaux de performances minimum à respecter pour les dispositifs de retenue mis en service sur les routes où la limitation de vitesse est supérieure ou égale à 70 km/h. Ces niveaux de performances dépendent entre autre du type de route, de la limitation de vitesse, de la position du dispositif (TPC, accotement).

Initialement, l'arrêté RNER (version du 2 mars 2009) ne prenait en compte que :

- les DR marqués CE, c'est-à-dire les barrières de sécurité et les atténuateurs de choc ;
- une réparation possible à l'identique si celle-ci était ponctuelle.

Les arrêtés modificatifs du 28 août et du 3 décembre 2014 ont pris en compte :

- les DR en béton coulés en place répondant à des normes françaises (GBA, DBA, etc.), dont le statut d'ouvrage ne les soumet pas à l'obligation de marquage CE, mais pour lesquels l'État français impose les mêmes performances que les produits de constructions CE,
- les raccordements et extrémités performantes qui, en l'absence de norme homologuée harmonisée, sont dans l'impossibilité d'être marqués CE. Dans cette attente, l'État français, en application de l'article R.119-1 du code de la voirie routière, impose la certification NF-058 (ou toute autre marque d'attestation de conformité équivalente), ainsi que des performances minimales,
- les extrémités de type disposition constructive pour les DR marqués CE,
- un linéaire maximal de 200 mètres pour une réparation de barrière de sécurité à l'identique (CE ou non). Les réparations des autres dispositifs de retenue (atténuateurs de choc, extrémités, etc.) peuvent se faire à l'identique.

À l'usage, il est apparu des difficultés de lecture et de compréhension de l'arrêté ainsi que des incohérences dans son application. Pour ces raisons et afin d'intégrer certains manques, il a été nécessaire de faire évoluer l'arrêté RNER, objet de la présente modification.

2. Modifications de l'arrêté RNER du 04 juillet 2019

La structure de l'arrêté a été revue pour améliorer la cohérence et la lecture.

Art. 1 : Domaine d'application

Art. 2 : Décision d'installation d'un dispositif de retenue

Art. 3 : Barrières : niveaux de performance en accotement

Art. 4 : Barrières : niveaux de performance en TPC

Art. 5 : Atténuateurs de chocs

Art. 6 : Raccordements, interruptions de file, systèmes de dilatation et extrémités de file

Art. 7 : Exemptions d'application

Par ailleurs, l'arrêté a été simplifié pour ne conserver que les performances minimales. Aussi, toutes les règles d'implantation, qui sont du ressort de la doctrine technique, ont été supprimées : largeur de fonctionnement, déflexion dynamique, niveau de sévérité de choc. Elles sont détaillées dans les guides et notes techniques en vigueur (cf. Bibliographie).

Concernant les niveaux de retenue qui dépendent de la vitesse limite autorisée, l'arrêté a également :

- pris en compte l'existence de routes bidirectionnelles dont la vitesse maximum autorisée est de 80 km/h,
- introduit la V85 (vitesse en dessous de laquelle circule 85 % des usagers). Cette valeur permet aux gestionnaires de réseaux secondaires d'adapter le niveau de performance des dispositifs de retenue aux caractéristiques dites réduites du tracé.

Enfin, l'arrêté intègre désormais les systèmes de dilatation et les interruptions de file (comprend les sections amovibles et les capots) qui doivent être certifiés NF 058.

Nota : les systèmes de protection motocycliste ne sont pas intégrés dans le présent arrêté et devront faire l'objet d'une future révision de l'arrêté RNER, révision conditionnée, soit par une évolution de la normalisation européenne (passage en norme homologuée), soit par la mise en place d'une certification NF 058 sur la base d'un référentiel national pour les dispositifs dits « génériques ». En attendant, certaines recommandations sont données dans la FAQ (foire aux questions) du site des équipements de la route.

L'annexe 1 à la présente note, mettant en parallèle l'arrêté RNER antérieur et la version du 04 juillet 2019, permet d'identifier l'ensemble des modifications.

3. Précisions sur l'article 2 (analyse de sécurité)

L'article 2 de l'arrêté RNER du 04 juillet 2019 reprend la notion d'analyse préalable de l'article 2 de la version modifiée du 3 décembre 2014, en y ajoutant les notions de « *sorties de chaussée* » et de « *conséquences pour l'environnement* ». Cette analyse porte sur la décision d'installation de dispositifs de retenue et l'éventuel relèvement des niveaux de performance dont les minima sont fixés par l'arrêté RNER. Le relèvement des minima peut être adapté pour des configurations particulières (topographie, franchissement d'autres voies, ouvrages d'art, risque de pollution accidentelle d'eaux de surface, accumulation d'accidents de véhicules lourds ...).

L'analyse de sécurité mentionnée à l'article 2 s'appuie a minima dans les cas les plus courants sur la doctrine technique qui définit les obstacles, leur traitement et éventuellement la nécessité de mettre en place un DR. Ainsi, l'analyse consiste à identifier les obstacles et à les traiter conformément aux objectifs propres à chaque gestionnaire d'infrastructure. Les règles définies pour le réseau routier national dans l'ICTAAL, l'ARP, les guides VSA, le guide 2 x 1 voies, le TOL (Traitement des Obstacles Latéraux), le guide Gefra, le guide GC pour le calcul de l'indice de danger sur OA, ou celles définies dans des référentiels de collectivités territoriales peuvent constituer une base utile à cette analyse.

Les règles présentes dans les documents rappelés ci-dessus peuvent être également appliquées à l'occasion de démarches de sécurité de type ISRI (Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires), SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes), d'audits de sécurité et de démarches thématiques obstacles, ou de démarches équivalentes de collectivités territoriales.

Enfin, sur une route existante, une étude d'accidentologie spécifique peut aussi déceler la nécessité de mettre en place un DR, ou de relever le niveau de retenue d'un dispositif existant.

Nota : l'ensemble des démarches de sécurité routière orientée vers l'infrastructure est présenté à travers les fiches 1 à 7 des éditions du Cerema (2019).

4. Bibliographie

- Dispositifs de retenue routiers marqués CE sur ouvrages d'art (de la conception de l'ouvrage à la mise en œuvre des dispositifs de retenue). Guide technique. Cerema, 2014.
- Dispositifs de retenue en section courante – Méthodologie : de la conception à la réception. Guide technique. Cerema, 2017.
- ICTAAL : Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison | Edition 2015. Guide technique. Cerema, 2015.
- ARP : Aménagement des Routes Principales. Guide technique. Sétra, 1994.
- Voies structurantes d'agglomération - Conception des voies à 90 et 110 km/h. Guide technique. Cerema, 2014.
- 2 x 1 voie : route à chaussées séparées. Guide technique. Sétra, 2011.
- TOL : Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération. Guide technique. Sétra, 2002.
- Géfra - Jumelage des plates-formes ferroviaires et routières ou autoroutières - Aide à la définition des dispositifs de protection anti-pénétration. Guide technique. Sétra, 2004.
- Dispositifs de retenue : Musoirs métalliques – Traitement ou réparation d'un musoir endommagé (dans un divergent ou un convergent). Note d'information. Cerema, 2017.
- Désalignement des dispositifs de retenue au niveau des refuges équipés ou non de poste d'appel d'urgence (PAU) sur les routes à chaussées séparées. Note DIT du 9 novembre 2017.
- Voies structurantes d'agglomération – Aménagement des voies réservées aux services réguliers de transports collectifs (VRTC). Guide technique. Cerema, 2017.
- ACI : Aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales hors agglomération. Guide technique. Sétra, 1998.
- Choix d'un dispositif de retenue en bord libre d'un pont en fonction du site. Guide technique. Sétra, 2002.
- Audits de sécurité routière. Guide technique. Sétra, 2012.
- Démarche ISRI – Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires. Guide technique. Sétra, 2008.
- Guides de la démarche SURE de 2006 aux éditions Sétra : « Présentation et management », « Étude d'enjeux de sécurité routière pour la hiérarchisation des itinéraires », « Diagnostic de l'itinéraire et pistes d'actions », « Plan d'actions et réalisation des actions »
- Démarches de sécurité routière orientée vers l'infrastructure. Fiches 1 à 7. Cerema, 2019.
- Etude d'enjeu : obstacles latéraux sur réseau départemental de mai 2017, rapport du Cérema
- Supports à sécurité passive – Sélection, mise en œuvre et maintenance. Guide technique. Cerema, 2016.

Parutions à venir :

- Dispositifs de retenue – Prise en compte des trajectoires de sortie de chaussée. Guide technique. Cerema.
- Dispositifs de retenue en section courante – Guide d'installation. Guide technique. Cerema
- Choix d'un dispositif de retenue en bord libre d'ouvrage. Guide technique. Cerema (refonte du guide existant).

Sites internet du MTES

- Démarche d'amélioration de la sécurité des infrastructures routières : <http://www.sure.developpement-durable.gouv.fr>
- Equipements des routes et des rues : <http://www.equipementsdelaroute.developpement-durable.gouv.fr/>

ANNEXE : Évolutions de l'arrêté RNER relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers