

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

Direction des routes

Circulaire n° 99-68 du 1^{er} octobre 1999 relative aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes

NOR : *EQU9910197C*

Date d'application : dès parution au *Bulletin officiel*.

Texte(s) source(s) : circulaire n° 88-49 du 9 mai 1988.

Texte(s) abrogé(s) : circulaire n° 93-20 du 5 mars 1993.

Mots clés : véhicule individuel – moto.

Mots clés libres : dispositifs de retenue – sécurité – motocyclistes.

Publiée : *Bulletin officiel*.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement à Mesdames et Messieurs les préfets de département (direction départementale de l'équipement) ; Monsieur le préfet de police de Paris (pour attribution).

Cette circulaire remplace et annule la circulaire n° 93-20 du 5 mars 1993.

Référence : circulaire n° 88-49 du 9 mai 1988.

L'amélioration des connaissances sur l'accidentologie des motocyclistes permet aujourd'hui de compléter les instructions contenues dans la précédente circulaire n° 93-20 du 5 mars 1993 relative aux conditions d'emploi des « écrans inférieurs motocyclistes » sur les glissières métalliques de sécurité.

De plus, à la suite de l'action concertée de l'Etat et des industriels pour promouvoir l'innovation et le développement en la matière, les gestionnaires disposent maintenant d'un choix élargi de dispositifs de retenue homologués, dont certains sont spécialement conçus pour mieux protéger les motocyclistes.

La présente circulaire a pour objet de vous préciser les conditions d'emploi des dispositifs de retenue spéciaux, dont le coût ne permet pas un déploiement généralisé.

Un dispositif de retenue constitue en lui-même un obstacle. La décision de le mettre en place ne doit être prise que si tout autre aménagement pour supprimer ou éloigner l'obstacle se révèle impossible ou d'un coût prohibitif et si le dispositif mis en place ne constitue pas un danger supérieur à celui qu'il doit limiter.

Ainsi, la suppression de l'obstacle, ou à défaut son déplacement ou encore à défaut sa fragilisation doit être envisagée en préalable à toute installation de dispositif de retenue en mesurant les impacts en termes économique et de respect de qualité de l'environnement.

De la même manière, la création ou à défaut l'aménagement d'une zone de récupération de largeur suffisante, et correctement revêtue, surtout en extérieur de virage, quel que soit le type de route, permet dans de nombreux cas d'éviter l'installation de dispositifs de retenue.

Enfin l'utilisation de dispositifs de retenue est à proscrire en carrefours plans et notamment en carrefours giratoires.

Pour la mise en œuvre des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes, on distinguera les infrastructures nouvelles des infrastructures existantes.

I. - INFRASTRUCTURES NOUVELLES

Pour les opérations nouvelles de création d'infrastructures – routes et autoroutes – ou les aménagements lourds d'itinéraires, les dispositions techniques ci-dessous doivent être appliquées dans le programme technique et financier de ces opérations.

De manière générale, la diminution du risque de perte de contrôle ou de chute sera obtenue en portant un soin particulier aux critères de qualité suivants : la perception de la route, la visibilité des carrefours et des courbes, la régularité des rayons et de la courbure, les dévers de chaussée, les caractéristiques de la surface de chaussée.

Les accidents impliquant les motocyclistes sont répartis dans l'espace mais les configurations suivantes se révèlent comme les plus sensibles aux chocs contre glissières :

- sur autoroutes et routes à chaussées séparées, dans les courbes de rayon inférieur à 400 mètres, avec sortie de route vers l'extérieur du virage ;
- sur les autres routes, dans les courbes de rayon inférieur à 250 mètres, avec sortie de route vers l'extérieur du virage ;
- sur tout type de routes, dans les carrefours dénivelés, quel que soit le rayon, avec sortie de route vers l'extérieur du

virage.

Dans ces configurations, et notamment lorsque les contraintes techniques et financières conduisent à un choix de glissières métalliques comme équipement de retenue, les dispositifs techniques adaptés aux motocyclistes doivent être employés.

En courbe, ces dispositifs sont à installer sur toute la longueur de celle-ci en tenant compte des règles de l'art concernant les transitions entre dispositifs de retenue.

Pour les infrastructures s'inscrivant dans une géométrie difficile où l'application de la présente circulaire conduirait à équiper une majorité de courbes, l'ensemble des courbes sera équipé de dispositifs adaptés aux motocyclistes.

II. - INFRASTRUCTURES EXISTANTES

A. - Programme pluriannuel

Sur la base des dispositions techniques visées à l'alinéa « Infrastructures nouvelles » ci-dessus et à partir d'une analyse complémentaire de l'accidentologie destinée à faire ressortir des particularités locales, vous établirez un recensement des zones concernées en concertation avec les représentants des usagers motocyclistes et les « Monsieur Moto » des directions départementales de l'équipement.

Dans le cadre de votre programme d'entretien, de réhabilitation et d'aménagements de sécurité, vous mettrez au point à partir de ce recensement un programme pluriannuel de mise en œuvre des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

Vous prévoyez, dès l'année 2000, de traiter en priorité les zones de ce programme où ont été recensés des accidents graves, impliquant des motocyclistes lors de chocs contre glissières.

B. - Dotation

La mise en œuvre de ce programme pluriannuel devra être recherchée en priorité dans le cadre de vos opérations d'entretien, de réhabilitation et d'aménagements de sécurité. Une dotation complémentaire annuelle d'un montant global de 15 MF sera mise en place dans le cadre de vos crédits d'initiative locale pour traiter les zones prioritaires qui ne pourraient être rattachées à ces opérations.

Enfin, une action spécifique sera également mise en œuvre sur les autoroutes concédées.

III. - Itinéraires spécifiques

Un programme national d'équipement prioritaire de certains itinéraires spécifiques sera engagé dès l'an prochain le long de routes d'accès à des sites connaissant une forte fréquentation régulière de motocyclistes (desserte de circuits, lieux de rassemblements...). Un budget annuel de l'ordre de 5 MF sera consacré à cette action.

Le S.E.T.R.A. diffusera au deuxième trimestre 2000 en complément de cette circulaire un guide technique pour la prise en compte des motocyclistes dans l'aménagement et la gestion des infrastructures.

Vous voudrez bien nous saisir des difficultés éventuelles dans la mise en œuvre de ces mesures et nous rendre compte de leur application.

Enfin, vous voudrez bien porter le contenu de la présente circulaire à la connaissance des autorités gestionnaires d'autres réseaux routiers.

Pour le ministre et par
délégation :
*La directrice de la sécurité
et de la circulation routières,*
I. Massin

Pour le ministre et par
délégation :
Le directeur des routes,
P. Gandil