

Direction des routes

*Direction de la sécurité
et de la circulation routières*

**Circulaire n° 2000-71 du 9 octobre 2000 relative
aux conditions de dépose des délinéateurs (balises J 6)
NOR : EQU0010176C**

Pièce jointe : une annexe.

Copies à :

Monsieur le directeur du centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques ;
Messieurs les présidents des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement à Mesdames et Messieurs les préfets de région (directions régionales de l'équipement, centre d'études techniques de l'équipement, service interdépartemental d'exploitation routière de la direction régionale de l'équipement d'Île-de-France) ; Monsieur le préfet de police de Paris, Mesdames et Messieurs les préfets de département (directions départementales de l'équipement) ; Monsieur le coordonnateur des ingénieurs généraux routes ; Messieurs les ingénieurs généraux routes ; Monsieur le directeur du service d'études techniques des routes et autoroutes.

Le balisage des routes a pour fonction de guider les usagers en améliorant le confort de conduite diurne et nocturne. Il est réalisé en tenant compte de la configuration des lieux et de l'usage des voies afin d'améliorer la lisibilité de la route. En outre, il peut être utilisé à des fins d'alerte sur les points particuliers.

Les délinéateurs (balises J 6) sont des dispositifs particuliers du balisage continu qui interviennent en complément des marques sur chaussées.

Les délinéateurs ont été introduits dans le dispositif réglementaire par arrêté du 6 juin 1977, modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes, et ont fait parallèlement l'objet de recommandations pour en promouvoir l'implantation au titre de l'amélioration « du confort, de la sécurité et vraisemblablement de la fluidité du trafic » (cf. guide DRCR, Seres/Setra, mars 1978).

A l'usage, il a été constaté que le balisage en continu n'offre pas en toute circonstance une valeur ajoutée pour la sécurité de l'itinéraire (cf. sécurité des routes et des rues). Dans certains cas, il peut même être préjudiciable à la sécurité en limitant la lisibilité de certains points singuliers (virages, carrefours...).

En outre, la présence de délinéateurs génère des contraintes pour :

- l'entretien de l'équipement lui-même : nettoyage et remplacement qui entraînent notamment des sujétions de sécurité pour les personnels ;
- l'entretien des abords : fauchage, curage des fossés ;
- le service hivernal.

Il apparaît en conséquence, qu'après une analyse d'opportunité, les délinéateurs peuvent être déposés, à condition toutefois de traiter de façon homogène un itinéraire entre deux pôles verts et de mettre en œuvre des mesures d'accompagnement.

L'analyse d'opportunité portera sur l'évaluation de la situation et le diagnostic :

- des particularités locales : environnement, tracé, climatologie... ;
- des problèmes d'entretien ;
- des conditions de la circulation : vitesse, trafic, accidentologie...

L'étude des mesures techniques d'accompagnement portera notamment sur :

- la perception des points singuliers ;
- la pertinence et la qualité de la signalisation horizontale et/ou verticale.

Il est recommandé d'établir et de mettre en œuvre, préalablement à la dépose, un plan de communication destiné aux élus et aux usagers de l'itinéraire élaboré sur la base de l'analyse d'opportunité et des mesures techniques d'accompagnement.

Pendant une période d'adaptation limitée dans le temps, une signalisation temporaire pourra informer les usagers de la dépose des délinéateurs.

La décision de dépose des délinéateurs est du ressort des DDE concernées par l'itinéraire, après avis de l'ingénieur général routes. Les DDE informeront le Setra des itinéraires ayant fait l'objet d'une dépose de délinéateurs.

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

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

Annexe à la circulaire n° 2000-71 du 9 octobre 2000 relative aux conditions de dépose des délinéateurs (balises J 6)

1. Historique

Des études ont été menées par l'ONSER entre 1974 et 1976 sur deux itinéraires expérimentaux, la RN 4 entre Sézanne et Nancy (190 kilomètres) et la RN 84 entre Pont-d'Ain et Collonges (70 kilomètres). Elles ont permis de mettre en évidence que la mise en place de balises J 6 (délinéateurs) apportait une impression de sécurité et de confort pour les usagers.

En conséquence, les balises J 6 ont été introduites dans la liste des équipements de la route et dans le dispositif réglementaire par arrêté du 6 juin 1977.

Leur mise en place s'est ensuite généralisée sur la plupart des routes importantes (programmes de renforcements coordonnés et d'équipement d'axe sur routes nationales).

Le document sécurité des routes et des rues, édité par le SETRA en 1992, en s'appuyant sur deux études menées par le CETE de Normandie - Centre, a une approche différente sur l'utilisation des délinéateurs et déconseille, en règle générale, leur mise en place.

En effet, ces équipements engendrent une augmentation des vitesses, ce qui est préjudiciable à la sécurité.

Ce document précise que la diminution du nombre de tués, constatée dans les études menées entre 1974 et 1976 sur des itinéraires équipés en 1973, serait à rapprocher des mesures prises concernant le port de la ceinture de sécurité et de la limitation générale des vitesses et non de la mise en place des premiers délinéateurs.

Aussi l'évolution :

- des véhicules (évolution technique) ;
 - des comportements des usagers (vitesses pratiquées relevées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière) ;
 - des performances des équipements routiers, qui améliorent le guidage ;
 - des coûts directs et indirects induits par la présence de délinéateurs (sujétions d'entretien de la balise J 6 elle-même et des dépendances),
- conduit le ministère à s'interroger sur l'opportunité de maintenir ces équipements sur l'ensemble du réseau.

2. Opportunité de la dépose

Préalablement à la dépose, une analyse d'opportunité devra être effectuée sur l'itinéraire concerné entre deux pôles verts (au sens de la signalisation de direction).

Cette analyse devra permettre d'évaluer les impacts éventuels de la dépose et de dresser un « état 0 » pour la réalisation d'un éventuel suivi ultérieur.

La décision de la dépose des délinéateurs implantés sur un itinéraire entre deux pôles verts est notamment conditionnée par :

- les particularités locales telles que, le tracé de la route, les risques particuliers en cas de sortie de chaussée, la climatologie. Des visites de nuit ou dans de mauvaises conditions météorologiques pourront être effectuées ;
- les problèmes d'entretien inhérents à la présence de délinéateurs : insécurité des agents chargés de ces travaux, coût de nettoyage ou de remplacement de ces équipements (après accident ou vandalisme), difficultés de fauchage et d'entretien des accotements.

Un suivi de cette mesure pourra être réalisé en observant avant et après la dépose :

- les vitesses rapportées au trafic, pendant et en dehors des heures de pointe, de jour et de nuit ;
- l'accidentologie.

3. Mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement seront prises en fonction des résultats de l'analyse et des connaissances acquises en matière d'infrastructure et de sécurité routière. L'avis des partenaires locaux pourra être recueilli.

Elles devront permettre d'améliorer le niveau de sécurité existant, de la section de route traitée. Elles pourront porter sur :

- le renforcement de la perception des points singuliers comme les virages, les sommets de côtes, les descentes à forte déclivité, les passages à niveaux, les carrefours, les créneaux de dépassement, etc., par des dispositifs adaptés (balises, plots rétroréfléchissants...) ;
- la réalisation d'une signalisation de danger et de prescription crédible, complète et avec des panneaux correctement

implantés et maintenus en bon état ;

– le maintien d'une signalisation horizontale de qualité, pour ce faire le marquage au sol sera renouvelé régulièrement. Les points singuliers pourront être équipés de marquages spéciaux (par exemple : VNTP [visible de nuit et par temps de pluie]).

Il est rappelé que, lorsqu'une procédure de qualification existe, seuls des produits certifiés ou homologués doivent être utilisés (voir guide *L'Équipement des routes interurbaines*, édité par le SETRA, en 1998).

Par ailleurs, le ministère met en place une politique de traitement des obstacles latéraux prenant en compte la gestion des abords. Intervenir sur les délinéateurs peut être l'occasion de poser la question de l'aménagement global des accotements (voir *Aménagement des routes principales*, édité par le SETRA, en 1994).

4. Plan de communication à l'intention des élus locaux et des usagers

L'analyse d'opportunité et les mesures techniques d'accompagnement pourront permettre d'élaborer, préalablement à la dépose, un plan de communication destiné à informer les élus et les usagers de l'itinéraire.

L'information des élus locaux pourra se faire par une concertation préalable ainsi qu'à l'occasion de réunions d'information (réunions cantonales par exemple).

L'information des usagers pourra être réalisée par voie de presse sous différentes formes (journaux locaux à grands tirages, bulletins d'information municipaux) et sur le terrain. A cet effet, un panneau informant de la dépose de ces équipements pourra être mis en place au début de l'itinéraire traité et éventuellement rappelé sur la section au gré des besoins.