

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Arrêté du 28 août 2014 modifiant l'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 : DEVT1419032A

La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

Vu le règlement (UE) n° 305/2011 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2011 établissant des conditions harmonisées de commercialisation pour les produits de construction et abrogeant la directive 89/106/CEE du Conseil, notamment son article 8.4 ;

Vu la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 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, et notamment la notification n° 2014/173/F du 7 avril 2014, adressée à la Commission européenne ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles R. 119-2, R. 119-5, R. 119-7 et R.119-8 ;

Vu l'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,

Arrête :

Art. 1^{er}. – L'arrêté du 2 mars 2009 susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

1° L'intitulé de l'arrêté du 2 mars 2009 est remplacé par l'intitulé suivant : « Arrêté du 2 mars 2009 relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers » ;

2° L'article 1^{er} est modifié comme suit :

Le premier alinéa est remplacé par l'alinéa suivant :

« – barrières de sécurité et atténuateurs de choc, définis par la norme NF EN 1317-1 : 2010, les raccordements, les extrémités de file et les ouvrages béton coulés en place définis par les normes françaises » ;

3° L'article 3 est modifié comme suit :

Le premier alinéa est remplacé par l'alinéa suivant :

« Les produits de construction de type 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, que s'ils sont marqués CE (conformément au règlement [UE] n° 305/2011 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2011) et respectent les performances appropriées à l'utilisation sur les types de routes ou d'ouvrages sur lesquels ces équipements sont installés. »

Il est inséré un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation à l'alinéa précédent, les dispositions de l'article 9 du présent arrêté s'appliquent aux éléments de dispositifs de retenue routiers non soumis au marquage CE en l'absence de normes harmonisées au titre du règlement des produits de construction » ;

4° L'article 8 est modifié comme suit :

Le premier alinéa est remplacé par l'alinéa suivant :

« Les dispositions du présent arrêté sont applicables à de nouvelles mises en service de dispositifs de retenue. »

Le troisième alinéa est remplacé par l'alinéa suivant :

« La mise en conformité des dispositifs de retenue n'est pas obligatoire lors des opérations de rehausse de dispositifs de retenue existants. » ;

5° L'article 9 est abrogé et remplacé par l'article suivant :

« Art. 9-1. – Jusqu'à la publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, de la norme européenne harmonisée correspondant au projet de norme expérimentale XP ENV 1317-4 : 2002 relative aux raccordements

entre deux dispositifs de retenue et aux extrémités de files, les dispositions suivantes sont appliquées à titre transitoire :

9-1-1. *Raccordements* :

Au sens du présent arrêté, les raccordements sont des dispositifs de transition situés entre deux dispositifs de retenue présentant des sections ou des rigidités latérales différentes, destinés à assurer la continuité de la retenue.

Les types de vérifications ou d'essais exigés pour les divers types de raccordements sont fixés dans le tableau récapitulatif annexé au présent arrêté.

La détermination des classes de performances des raccordements entre des types de dispositifs de retenue différents doit être faite par référence aux modalités d'essais de la norme expérimentale XP ENV 1317-4 : 2002.

Le niveau de retenue d'un raccordement doit être au minimum égal au niveau de retenue le plus bas des deux dispositifs de retenue raccordés ; sa déflexion dynamique ne doit pas être supérieure à la plus grande déflexion dynamique des deux dispositifs de retenue reliés.

La certification de conformité par la marque NF 058 Equipements de la route ou toute autre marque d'attestation de conformité offrant un niveau de sécurité équivalent doit être exigée par les gestionnaires de voirie pour s'assurer de la conformité de ces raccordements aux dispositions fixées au paragraphe précédent.

9-1-2. *Extrémités* :

Les extrémités de dispositifs de retenue sont réalisées selon l'une des deux dispositions suivantes :

- au moyen d'extrémités dont les classes de performances et méthodes d'essais sont définies dans la norme expérimentale XP ENV 1317-4 : 2002.

Dans ce cas, la certification de conformité par la marque NF Equipements de la route ou toute autre marque d'attestation de conformité offrant un niveau de sécurité équivalent doit être exigée par les gestionnaires de voirie pour s'assurer de la conformité des extrémités aux niveaux de performance décrits par ladite norme.

Les performances de retenue exigées pour les extrémités sont fonction de la limitation de vitesse en vigueur sur la section où l'extrémité est installée :

- section limitée à 70 km/h : classe de performance minimum P1 ou P2 ;
- section limitée à 90 km/h : classe de performance minimum P1 ou P2 ;
- section limitée à 110 km/h : classe de performance minimum P3 ;
- section limitée à 130 km/h : classe de performance minimum P4 ;
- au moyen de dispositions constructives, telles que :
 - des extrémités déportées enterrées dans un talus ;
 - des extrémités déportées abaissées enterrées dans le sol.

Ces dispositions constructives seront implantées selon les règles de l'art et pouvant être réalisées avec le produit proposé par le fabricant.

Toute autre extrémité de dispositifs de retenue est interdite.

9-2. *Ouvrages en béton coulés en place* :

Ils devront respecter les performances exigées aux articles 4, 5 et 6.

9-3. *Réparations de dispositifs de retenue, déjà installés et endommagés* :

Les dispositions prévues au présent article concernent des réparations des dispositifs de retenue déjà installés marqués CE ou non.

Les réparations des produits marqués CE devront être effectuées à l'identique.

Les réparations des produits non marqués CE devront être effectuées à l'identique ou pourront faire l'objet d'une mise en conformité avec un produit CE.

En section courante, sont distinguées les réparations de petits linéaires de barrière de sécurité lorsque la section est de longueur inférieure ou égale à 200 mètres, des réparations de longueur supérieure :

- dans le premier cas, lorsque la section des composants endommagés est de longueur inférieure ou égale à 200 mètres, par exception aux règles d'application du marquage CE, les composants endommagés peuvent être remplacés par des pièces identiques. Dans le cas d'une réparation à l'identique d'un dispositif de retenue non marqué CE, les pièces de remplacement doivent alors être conformes aux caractéristiques descriptives de la pièce endommagée fixées par les normes françaises. La certification de conformité de ces pièces de réparation par la marque NF correspondante ou toute autre marque d'attestation de conformité présentant des garanties de sécurité équivalente est exigée ;
- dans le deuxième cas, lorsque la section des composants endommagés est de longueur supérieure à 200 mètres, la réparation correspond par son importance à un équipement nouveau et les dispositions du marquage CE des dispositifs de retenue sont appliquées ;

9-4. Les règles de la reconnaissance mutuelle fixées par l'article R. 119-5-III du code de la voirie routière sont applicables aux éléments de dispositifs de retenue, objets du présent arrêté. »

Art. 2. – La ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 28 août 2014.

Pour la ministre et par délégation :
*Le directeur des infrastructures
 de transport,*
 C. SAINTILLAN

A N N E X E

RACCORDEMENTS

Les vérifications ou essais sont réalisés en prenant en considération une typologie de situations de raccordements selon la famille de produit considérée, la différence éventuelle de niveau de retenue des barrières raccordées, la différence absolue de déflexion dynamique normalisée et l'usage ou non de pièces de raccordement spécifiques. Sur la base de cette typologie, sont imposées des exigences techniques croissantes et des types de vérifications ou d'essais adaptés.

Le tableau ci-après précise les différents types de vérifications ou d'essais à effectuer par type de raccordement.

FAMILLE DE PRODUIT (1)	NIVEAU DE RETENUE	Δ_D (2)	PIÈCE de raccordement spécifique (3)	TYPES DE VÉRIFICATIONS OU D'ESSAIS
Identique	Identique	≤ 50 cm	Non	Pas de vérifications particulières
		> 50 cm	Non	Simulations numériques (5)
Identique	Différent (sauf niveau L) (4)	X	Oui/Non	Simulations numériques (5)
Différente	Identique	≤ 50 cm	Non	Pas de vérifications particulières
			Oui	Simulations numériques (5)
		> 50 cm	Non	Simulations numériques (5)
			Oui	1 Crash-test selon XP ENV 1317-4 + simulations numériques (5)
Différente	Différent	X	Oui/Non	1 Crash-test selon XP ENV 1317-4 + simulations numériques (5)

(1) Notion de famille : paragraphe 4.7 de la norme NF EN 1317-2 : 2010.

(2) Δ_D : différence absolue entre la déflexion dynamique normalisée des deux dispositifs raccordés.

(3) Pièce de raccordement spécifique : pièce particulière n'appartenant à aucun des deux dispositifs et destinée à assurer la continuité géométrique et mécanique du raccordement.

(4) Dans le cas de deux barrières de niveaux L, il sera possible de comparer la différence de déflexion dynamique de l'essai commun TB32 et donc se rapporter à la première ligne du tableau.

(5) Les simulations numériques seront effectuées conformément aux recommandations du rapport CEN/TR 16303 pour la simulation numérique d'essai de choc sur des dispositifs de retenue de véhicules.