



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

glissières de sécurité

Question écrite n° 63114

Texte de la question

M. Marcel Cabiddu conscient que même si une minorité de motocyclistes fait preuve d'un comportement peu scrupuleux tant à l'égard des règles du code de la route qu'à l'encontre des autres usagers, souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les dangers auxquels s'exposent les usagers de la route, notamment lorsqu'ils sont en deux-roues. S'agissant des glissières dites de sécurité, si la réglementation impose que soient installés des éléments de protection supplémentaires pour la sécurité des motards sur les lieux potentiellement dangereux, force est de constater que ces rails, qui se comportent comme de véritables guillotines en cas de chute, tuent et brisent encore beaucoup trop de vies. Le manque de qualité des infrastructures est également source de danger. Ainsi, en cas de pluie, trop nombreux sont encore les balisages horizontaux peints avec des matières que l'humidité rend glissantes pour tous (piétons, deux-roues, voitures légères) et particulièrement dangereux pour les motards. Les ralentisseurs de toute nature, les enrochements de ronds-points et courbes, les plots au milieu des voies de circulation sont autant de dangers qui guettent le motard. En conséquence, il lui demande ce qu'entend faire le Gouvernement pour garantir plus de sécurité pour ces usagers de la route.

Texte de la réponse

Le Gouvernement s'est fixé un objectif ambitieux de diminution du nombre de victimes des accidents de la route. A cet effet, les comités interministériels à la sécurité routière des 2 avril 1999 et 25 octobre 2000 ont décidé de renforcer la politique de lutte contre l'insécurité routière par des actions nouvelles visant, notamment, à mobiliser nos concitoyens, à poursuivre et à amplifier la formation, à renforcer les contrôles et à améliorer l'efficacité des sanctions et la sécurité des infrastructures. S'agissant des motards, les causes principales d'accident sont liées à la vitesse excessive et à l'inexpérience des conducteurs. Cependant, les glissières de sécurité classiques présentent un risque particulier pour les motards lors d'une sortie accidentelle de chaussée, du fait du risque de heurt sur la partie basse des supports en cas de glissade au sol. Alors que ces dispositifs ont fait leurs preuves pour améliorer la sécurité des automobilistes, ils peuvent être, pour les motards, un facteur aggravant en cas de chute. La question des glissières de sécurité et de la suppression ou de l'isolement des obstacles latéraux a été réexaminée en fonction des spécificités de l'insécurité des motards et les règles à appliquer ont été revues. La circulaire n° 99-68 du 1er octobre 1999 relative aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes remplace et annule la circulaire n° 93-20 du 5 mars 1993. Elle précise les conditions, et notamment les configurations d'infrastructures, dans lesquelles les dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes doivent être mis en oeuvre à la place des glissières métalliques classiques. Une analyse accidentologique, réalisée par le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA), a mis en évidence des zones à risque qui constituent le domaine d'application de la circulaire et pour lequel des moyens sont mobilisés pour reprendre et compléter ces dispositifs. Un programme spécifique de mise en place de glissières mieux adaptées aux motards sur les sites les plus dangereux est en cours de mise en oeuvre pour un montant de 150 millions de francs sur la période 2000-2006. Concernant la signalisation horizontale, les motocyclistes sont effectivement sensibles aux qualités d'adhérence des produits utilisés pour les marquages

sur chaussée qui peuvent entraîner des accidents en cas de non-respect des normes ou d'utilisation de matériaux non homologués. Des dispositions réglementaires et des normes techniques existent pour lutter contre le caractère glissant des produits de marquage et elles sont applicables sur l'ensemble des voiries ouvertes à la circulation publique. Les différents maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie sont donc bien tenus de respecter ces dispositions et leurs obligations en la matière ont été rappelées dans la circulaire interministérielle du 15 mai 1996 relative à l'utilisation de la couleur sur chaussée. En cas d'accident, l'existence de marquages non réglementaires, ou non conformes aux normes, est de nature à motiver des recours dans lesquels la responsabilité administrative du gestionnaire de la voie peut se trouver engagée pour manquement grave à une obligation réglementaire. De plus, la responsabilité pénale personnelle du maître d'ouvrage peut être recherchée en application de l'article 121-3 du code pénal. Ces risques de mise en oeuvre constituent une forte incitation à une stricte application de la réglementation. Il convient enfin de signaler la parution toute récente du guide intitulé « Prise en compte des motocyclistes dans l'aménagement et la gestion des infrastructures », destiné à compléter et à améliorer l'information des aménageurs et des gestionnaires de voiries. Cet ouvrage dresse la liste des risques auxquels les motards sont confrontés et apporte toutes les recommandations utiles pour que la dimension moto soit intégrée lors de la réalisation d'aménagements neufs ou de travaux d'entretien routiers.

Données clés

Auteur : [M. Marcel Cabiddu](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (11^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 63114

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 juillet 2001, page 3784

Réponse publiée le : 24 septembre 2001, page 5460