



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

accidents

Question écrite n° 16759

Texte de la question

M. Éric Ciotti attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les glissières de sécurité installées aux bords des voies de circulation. Les glissières de sécurité font partie des dispositifs de sécurité passifs des routes. Ces dispositifs ont vocation à protéger les automobilistes en amortissant les chocs, en déviant et en ralentissant les véhicules lors des accidents, diminuant ainsi les risques de dommages. Mais elles représentent un danger pour les motards. En effet, le choc d'un motard renversé contre les poteaux d'une glissière entraîne des blessures graves et, dans de nombreux cas, la mort. Or, les dommages consécutifs à un accident de deux roues peuvent être réduits grâce à l'amélioration technique des glissières de sécurité notamment en les doublant et en les abaissant. Il lui demande donc si des mesures sont envisagées afin d'aller dans ce sens.

Texte de la réponse

Les barrières de sécurité implantées sur les accotements pour protéger les automobilistes vis-à-vis des obstacles latéraux peuvent effectivement constituer un danger pour les motocyclistes, en particulier les poteaux supportant ces barrières de sécurité peuvent être la cause d'accidents graves. De manière générale, l'État préconise la suppression ou le déplacement des obstacles latéraux à la voirie dès que cela est possible, ce qui permet de se dispenser de barrières de sécurité. Lorsque les contraintes sont telles que leur implantation est nécessaire, il existe des dispositifs agréés, permettant de réduire la dangerosité de ces équipements pour les motocyclistes, qui s'adaptent sur les barrières existantes. La circulaire n 99-68 du 1er octobre 1999 relative aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes précise les modalités d'utilisation. Sur les infrastructures nouvelles du réseau routier national, lorsque des barrières métalliques sont utilisées, des dispositifs techniques adaptés aux motocyclistes doivent être employés dans les configurations : 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 tous types de routes, dans les carrefours dénivelés, quel que soit le rayon, avec sortie de route vers l'extérieur du virage. Dans le cadre d'un programme pluriannuel, les zones très accidentogènes, concernant les motocyclistes lors de chocs contre des glissières, sur le réseau routier national sont recensées et traitées en priorité. Des actions spécifiques sont également mises en oeuvre sur les autoroutes concédées. Enfin, un guide méthodologique du SERRA et du CERRU intitulé « Prise en compte des motocyclistes dans l'aménagement et la gestion des infrastructures » datant de juin 2000 précise les conditions techniques d'usage. La sécurité routière des deux-roues motorisées fait l'objet d'une large concertation qui a été engagée début juin, et qui réunit les représentants des motards, des associations de victimes, des professionnels du secteur, les assureurs et les forces de l'ordre. À cette occasion, les questions de conception des infrastructures seront abordées. Toutes les mesures seront analysées pour contribuer à faire baisser l'accidentologie des deux-roues qui reste particulièrement préoccupante, représentant un quart des victimes en 2008.

Données clés

Auteur : [M. Éric Ciotti](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 16759

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 février 2008, page 1136

Réponse publiée le : 30 juin 2009, page 6748