



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Aménagement des glissières de sécurité

Question écrite n° 14458

Texte de la question

Mme Caroline Abadie interroge M. le ministre de l'intérieur sur la question de la sécurité routière, plus particulièrement concernant la transformation des glissières de sécurité, cause d'accidents graves pour les motards. Les glissières de sécurité, éléments importants pour assurer la sécurité des automobilistes, constituent en revanche un danger pour les motards en cas d'accident. Des travaux permettent de limiter ce risque, notamment dans des zones identifiées comme particulièrement accidentogènes. Il s'agit d'équiper les glissières existantes de glissières inférieures (lisse basse). Elle souhaite connaître le nombre de kilomètres de glissières de sécurité déjà modifiées sur l'ensemble du territoire et les investissements envisagés concernant cet enjeu. En outre elle souhaite savoir si plusieurs solutions techniques sont à l'étude.

Texte de la réponse

La sécurité routière des motocyclistes fait l'objet de la part du Gouvernement d'une attention particulière. Ces derniers représentaient, en 2017, 19 % des tués sur les routes pour seulement 1,6 % du trafic routier, soit un risque d'être tué par kilomètre 23 fois supérieur à celui d'un véhicule à 4 roues. En 2017, leur mortalité a augmenté de 9 % (56 tués) par rapport à 2016. Sur le plus long terme, entre 2000 et 2017, le nombre de motocyclistes tués sur les routes n'a baissé que de 29 %, alors que dans le même temps, l'accidentalité des conducteurs de véhicules de tourisme diminuait de 67 %. (source : Observatoire national interministériel de sécurité routière - ONISR). Selon l'ONISR, chaque année, environ 70% des accidents mortels de motocyclistes surviennent lors d'une collision avec un véhicule et 30 % lors d'une collision contre un obstacle fixe : arbre, pile de pont, poteau ou jambe de force d'une glissière de sécurité. Ces dernières représentent quant à elles environ 20 % des obstacles fixes percutés par une motocyclette lors d'une perte de contrôle. Dans ce contexte, le Gouvernement est particulièrement actif en matière d'aménagements des infrastructures en faveur des deux-roues motorisés et des glissières en particulier. En ce qui concerne le réseau routier national, la circulaire n° 99-68 relative aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes prescrit la pose de lisses basses, appelés également écrans moto, dans certains virages, lors du remplacement des rails ou lors de nouveaux aménagements. Par ailleurs, l'État a élaboré très récemment un nouveau guide « recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés » à destination des autres gestionnaires de voirie (les gestionnaires compétents pour le réseau routier départemental et communal) ; ce guide donne, au chapitre dédié aux dispositifs de retenue routiers, l'état de l'art en la matière. Ce dernier est disponible sur le site : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/recommandations-prise-compte-deux-roues-motorises-mise-jour>. La pose de glissières relevant d'une multitude de gestionnaires de voiries différents, il n'existe pas à ce jour de recensement national qui permettrait de connaître avec précision le linéaire de glissières modifiées sur l'ensemble du réseau routier national, départemental et communal. La technique du doublement des glissières reste une technique parmi d'autres. Si de nombreux gestionnaires de voirie ont entrepris de doubler les glissières, plusieurs s'appuient également sur la possibilité de les supprimer totalement. En outre, la pose des supports d'équipements routiers à sécurité passive (SSP), dispositifs qui prévoient de se casser ou de se déformer lors d'un impact, relève d'une mesure nationale du plan d'action de 26 mesures pour lutter contre

l'insécurité routière présenté le 26 janvier 2015 par le ministre de l'intérieur. Ainsi, l'arrêté du 14 avril 2015 modifiant l'instruction interministérielle de signalisation routière permet désormais leur utilisation ; les gestionnaires de voirie les installent dès qu'ils le peuvent. Ces supports sont actuellement disponibles avec 3 niveaux d'absorption et 4 vitesses d'impact en crash-test : 35 km/h pour s'assurer du fonctionnement du dispositif à faible vitesse mais aussi à 50, 70 et 100 km/h. Ils sont utilisés depuis de nombreuses années dans les pays scandinaves. Grâce aux SSP, le gestionnaire de voirie peut s'affranchir de la pose de 60 mètres minimum de glissières de part et d'autre de l'obstacle à traiter. Pour les motocyclistes, ce sont autant de supports de glissières en moins qu'ils sont susceptibles de heurter en cas de sortie accidentelle de la chaussée. Cependant, en aucun cas, les SSP ne constituent des absorbeurs étudiés pour amortir le choc d'un corps humain contre un obstacle métallique, raison pour laquelle le Gouvernement met en place une politique de communication volontariste en matière d'incitation au port d'équipement de protection individuelle, notamment pour promouvoir le port de l'airbag moto.

Données clés

Auteur : [Mme Caroline Abadie](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14458

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [20 novembre 2018](#), page 10396

Réponse publiée au JO le : [19 mars 2019](#), page 2623