



15ème législature

Question N° : 18728	De M. David Habib (Socialistes et apparentés - Pyrénées-Atlantiques)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et solidaire		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Doublement de la totalité des glissières de sécurité	Analyse > Doublement de la totalité des glissières de sécurité.
Question publiée au JO le : 09/04/2019 Réponse publiée au JO le : 07/01/2020 page : 109 Date de changement d'attribution : 01/10/2019 Date de renouvellement : 15/10/2019		

Texte de la question

M. David Habib attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur l'absence de doubles glissières de sécurité sur certaines routes et de ses conséquences sur le nombre d'accidents graves ou mortels de conducteurs de deux-roues motorisés. Il s'agit d'un problème grave, qui met en danger quotidiennement les conducteurs de deux-roues motorisés, car les glissières simples, en particulier leur support, sont un obstacle qui peut s'avérer dangereux en cas de sortie de route et de choc. La Fédération française des motards en colère des Pyrénées-Atlantiques a attiré l'attention de M. David Habib sur la mise en place d'une lisse inférieure (ou écran-motocyclistes) sur l'ensemble des glissières de sécurité, et pas seulement sur les routes indiquées par l'arrêté du 2 mars 2009 et la circulaire n° 99-68 du 1er octobre 1999. En effet, les lisses inférieures ne sont pas prévues sur les routes en ligne droite. Or une sortie de route peut être causée par de nombreux facteurs, comme un obstacle non signalé, un animal, une déformation de la chaussée, la présence d'hydrocarbures, de mauvaises conditions météorologiques et enfin le comportement des usagers de la route, et ainsi survenir en ligne droite comme en courbe. Au-delà du cas particulier des routes des Pyrénées-Atlantiques, on peut constater le même type de problèmes sur le territoire national en termes d'accidents de conducteurs de deux-roues motorisés. Aussi, pour toutes ces raisons, il lui demande de bien vouloir lui faire savoir quelles mesures il compte prendre pour la mise en place de lisses inférieures sur l'ensemble des routes du territoire, conformément à la norme EN 1317-8.

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). 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 (Source : ONISR). 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, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) 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.