

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

*Service d'études sur les transports,
les routes et leurs aménagements*

Centre de Sécurité, des Transports et de la Route

*Direction d'Etudes Conception
et Equipement des Infrastructures*

Bagneux, le 26 août 2010

B.E.A.T.T.

à l'attention Monsieur le Directeur

**Tour Voltaire
92 055 LA DEFENSE CEDEX**

Affaire suivie par : C. Marcaillou
Christine.marcaillou@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 46 11 36 36 – Fax : 01 45 36 87 36

Référence : DECEI- 10-012

Objet : Rapport d'enquête technique sur l'accident d'un minibus ayant franchi le terre-plein central de l'autoroute A9 le 24 mars 2008 à Gigean (34)

Vous nous avez adressé par courrier du 28 juin 2010, le rapport clôturant l'enquête réalisée par le BEA-TT sur l'accident d'un minibus ayant franchi le terre-plein central de l'autoroute A9 le 24 mars 2008 à Gigean (34).

Nous avons pris connaissance de la recommandation R2 adressée à la Délégation de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) et au SETRA.

Sans attendre les conclusions du rapport, la DSCR a commandé au SETRA en 2009 une étude sur les interruptions de terre-plein central. Le champ de cette étude est plus vaste celui des seuls dispositifs de retenue spécifiques installés en interruption de terre-plein central (I.T.P.C). Un premier rapport d'étape sera rendu par le SETRA à la DSCR en septembre 2010.

Dans le cadre de cette étude et suite à l'accident survenu sur A9, à la demande du SETRA, la DSCR a mis au programme d'actions 2010 du SETRA le financement d'une étude de simulation et d'essais de choc des dispositifs démontables utilisant des broches standard, dispositifs installés en I.T.P.C.

Dans un premier temps, l'étude de simulation numérique qui complètera l'étude menée lors de l'enquête réalisée par le BEA-TT aura pour but de déterminer le niveau de performance de retenue des tronçons de glissières démontables de type GS4, GS2, DE4 et DE2 sur la base des normes NF EN 1317-1 et 2 en fonction de différentes caractéristiques techniques de broches.

Dans un second temps, en fonction des résultats de l'étude de simulation, des essais de choc seront réalisés sur un modèle de tronçon démontable standard afin de valider son niveau de performance de retenue avec le modèle de broche retenu.

**Présent
pour
l'avenir**

L'étude sera lancée après finalisation du marché, avec une programmation des études de simulation visée pour le mois de novembre 2010 et remise des rapports de simulation pour décembre 2010. Les essais de choc seront lancés après examen des résultats d'essai de simulation selon les disponibilités du laboratoire d'essais.

Sur la base des résultats de cette étude, les spécifications techniques des broches de tronçons démontables pourront être définies plus précisément dans les normes françaises.

Par ailleurs, la DSCR étudiée avec le SETRA et l'ASCQUER, organisme de certification français, la mise en place d'une certification NF-Equipements de la route basée sur la réalisation d'essais de chocs selon les normes NF EN 1317-1 et 2 pour les dispositifs démontables installés en I.T.P.C., certification qui requerra la réalisation d'essai de choc et un contrôle de fabrication. A noter que ce type de dispositifs de retenue sera à moyen terme soumis au marquage CE.

Enfin, les dispositions à prendre pour la mise en conformité éventuelle des dispositifs en place sur le réseau autoroutier seront définies par les administrations centrales du Ministère de l'Ecologie en charge de la voirie (DGITM et DCSR).



Le Directeur du SETRA
Philippe REDOULEZ