



SUPPORTS **ET** FIXATIONS



LA NORME ET LA RÉGLEMENTATION

Les supports à sécurité passive (SSP) répondent aux réglementations nationales et européennes, ils doivent être certifiés et marqués CE.

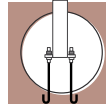
! | SÉCURITÉ PASSIVE ET NORMES

La sécurité passive est l'ensemble des éléments qui, par leur présence ou leur fonctionnement, peuvent minimiser la gravité d'un accident. Les supports à sécurité passive (SSP), dits «fusibles» sont des supports permanents d'équipements routiers conçus de manière à se casser, se déformer ou s'éjecter en cas d'impact par un véhicule en perdition. Leurs performances et caractéristiques sont régies par 3 normes :



RÉSISTANCE MÉCANIQUE NF EN 12899-1

Un SSP, comme un support standard de signalisation, est soumis à la certification CE des supports qui impose une classification en fonction de leur moment de résistance. Suivant cette valeur, le SSP sera défini par une classe de moment allant de MA à MH.



GÉOMÉTRIE DES SUPPORTS ET ANCRAGES NF XP P98-531

De la classe de moment du support dépend la géométrie des ancrages. Le but étant de pouvoir, en cas de remplacement de matériel, réutiliser les massifs bétons existants. Ainsi, que le support soit à sécurité passive ou non, il doit être conforme NF XP P98-531, norme définissant les caractéristiques de l'ancrage.

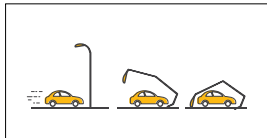
Classe de moment résistant	MD	ME	MF	MG	MH
Entraxe des tiges d'ancrages	200 x 200 mm			300 x 300 mm	
Diamètre des tiges d'ancrage	Ø 22 mm			Ø 27 mm	



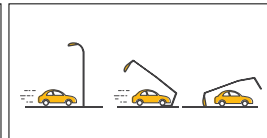
ESSAI DE CHOC ET CLASSIFICATION NF EN 12767

3 paramètres permettent de mesurer la performance du support :

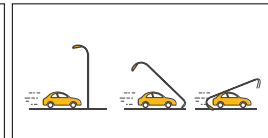
- La vitesse maximale de choc testée : 50, 70 ou 100 km/h
- La capacité à ralentir le véhicule :
- Le niveau de sécurité des passagers noté de 1 à 4, est obtenu à partir de deux mesures principales : la décélération globale du corps et la vitesse théorique d'impact de la tête sur le pare-brise.



ralentit progressivement le véhicule sans céder

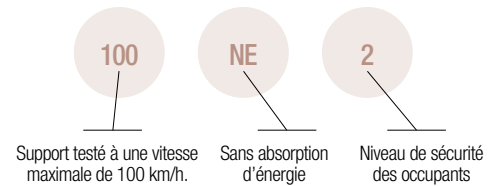


se déforme et cède, laissant le véhicule continuer sa route à faible vitesse



cède immédiatement lors de l'impact

Selon ces trois critères, une note de performance est attribuée au support.



! | LES ÉVOLUTIONS DE LA RÉGLEMENTATION

2015 a été une année charnière pour la sécurité passive en France. Les évolutions réglementaires simplifient désormais les démarches, afin de « généraliser à terme l'utilisation des supports fusibles à sécurité passive » ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Mesure n°15 du plan d'action pour lutter contre l'insécurité routière annoncé par Bernard Cazeneuve début 2015.

La sécurité routière en quelques chiffres ⁽²⁾

- Nombre d'accidents : 57 522
- Nombre de blessés : 72 645
- Nombre de tués : 3 477
- Personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe : 1 314 soit 35%
- Nombre d'accidents corporels contre obstacle fixe : 11 400
- Support, Poteau, Mobilier Urbain : 143 tués

⁽²⁾ Chiffres ONISR 2016

Les dates clés à retenir :

- mai 2010 à mai 2013 : période d'expérimentation
- 6 novembre 2014 : bilan de la Période d'expérimentation
- janvier 2015 : présentation du bilan provisoire et plan d'actions pour une mobilisation contre l'insécurité routière (cf. Mesure n°15)
- 9 et 14 avril 2015 : arrêtés autorisant l'emploi des supports de signalisation à sécurité passive
- février 2016 : lancement de Mx4

🔍 | INFOS +

Découvrez notre site dédié à la sécurité passive :

www.securitepassive.fr

