

*Direction de la sécurité  
et de la circulation routières*

**Circulaire n° 2004-61 du 15 novembre 2004  
relative à l'agrément, à titre expérimental, et aux  
conditions d'emploi du dispositif d'interruption  
de terre plein central S-A-B**

NOR : *EQUE0410382C*

*Le ministre de l'équipement, des transports,  
de l'aménagement du territoire, du  
tourisme et de la mer à Mesdames  
et Messieurs les préfets (directions  
départementales de l'équipement).*

Je vous informe de l'agrément, à titre expérimental, du dispositif d'interruption de terre plein central (ITPC) S-A-B mis au point par la société Snoline.

L'ITPC S-A-B est constitué de huit modules mobiles, pouvant se désolidariser les uns des autres ou pivoter autour d'un axe fixe. Les modules sont constitués de supports mécano-soudés munis, en partie haute, d'une lisse trois ondes et, en partie basse, d'une lisse carrée servant de guide roue. Chaque module est muni de roulettes facilitant le déplacement et l'ouverture du dispositif.

L'ITPC S-A-B a été testé au laboratoire Inrets équipement de la route (LIER) dans les conditions de choc définies dans les normes NF EN 1317-2 et NF ENV 1317-4. Il est agréé dans les conditions suivantes :

- classe de performance : H 2 ;
- classe de sévérité : A ;
- largeur de fonctionnement : W 6 (2,10 m).

Compte tenu de sa largeur de fonctionnement, ce dispositif d'ITPC ne pourra être installé que sur un terre plein central de largeur supérieure ou égale à quatre mètres.

Les caractéristiques techniques et les spécifications de montage du dispositif d'interruption de terre plein central S-A-B sont définies dans l'annexe technique à la présente circulaire. Le fabricant est tenu d'assurer la conformité du produit aux spécifications de l'annexe technique.

L'agrément de ce dispositif est délivré à titre expérimental conformément aux dispositions de l'instruction sur les dispositifs de retenue (circulaire 88-49 du 9 mai 1988).

L'agrément de ce produit est soumis à une période expérimentale de cinq ans, au cours de laquelle les gestionnaires de voiries sont tenus d'informer le SETRA (CSTR) de toutes les anomalies ou défauts de fonctionnement qui pourraient être constatés. Au terme de cette période, l'agrément pourra être confirmé si toutes les constatations relatives au fonctionnement du dispositif ont donné satisfaction.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le directeur de la sécurité  
et de la circulation routières,*

## ANNEXE TECHNIQUE

### DISPOSITIF D'INTERRUPTION DE TERRE-PLEIN CENTRAL SAB

#### I. - DESCRIPTION

Le dispositif d'interruption de terre-plein central SAB est constitué de 8 modules mobiles, assemblés par goupilles, pouvant pivoter autour d'un axe fixe appartenant aux points d'ancrage de début et de fin de dispositif.

Chaque module de 4,340 mètres de longueur est constitué :

- de 4 supports en forme de cadre montés sur patins : un support droit mécano soudé (1 190 x 410 x 435), un support gauche mécano soudé (1 185 x 590 x 410), deux supports centraux mécano soudés (1 106 x 410 x 210) ;

- d'une lisse 3 ondes de 3 mm d'épaisseur munie de renforts, fixée en partie haute des supports ;

- d'une lisse guide roue (4 320 x 305 x 104) fixée en partie basse.

Chaque module peut se déplacer individuellement par l'intermédiaire d'un système de roulettes.

Chaque module est ancré au sol par un tube de 83 mm de diamètre, de 200 mm de longueur et 3 mm d'épaisseur.

Les 8 modules sont encadrés par deux supports terminaux mécano soudés ancrés au sol, faisant partie du dispositif.

## II. - FONCTIONNEMENT ET PERFORMANCES DE RETENUE

Le fonctionnement correct du dispositif est obtenu par la continuité de la résistance à la traction longitudinale des éléments, la présence des renforts de lisse et de bons ancrages au sol. La présence du guide roues en partie basse a pour but de limiter la sévérité de choc dans le cas de heurt par un véhicule léger.

Le dispositif a fait l'objet d'essais de choc réalisés conformément à la norme européenne NF EN 1317-2 et a satisfait les critères de performance du niveau H2.

L'essai TB 51 (car de 13 tonnes lancé à 70 km/h sous un angle de 20°) a montré que le véhicule ne franchissait pas le dispositif et qu'aucun élément du dispositif n'a pénétré l'habitacle. La largeur de fonctionnement est de 2,10 mètres (W6).

L'essai TB11 (véhicule de 900 kg lancé à 100 km/h sous un angle de 20°) a montré que le véhicule ne franchissait pas le dispositif et qu'aucun élément du dispositif n'a pénétré l'habitacle. L'indice ASi est de 1 (classe de sévérité de choc A).

## III. - CONDITIONS D'IMPLANTATION ET DE MONTAGE

L'ITPC SAB peut être installé sur tout terre-plein central dont la largeur est égale ou supérieure à 4 mètres.

Le système est fourni avec les modules prémontés, les éléments terminaux et les poteaux d'ancrage.

### *Installation*

Définir l'axe de l'ITPC, mesurer et tracer les points où placer les douilles de fixation des poteaux amovibles.

Positionner les modules le long de la barrière en utilisant éventuellement les roues dont ils sont dotés. Placer les poteaux dans les modules et dans les douilles.

Placer les pivots d'assemblage dans les modules en adaptant les plaques.

Positionner les supports terminaux et mettre en place les poteaux d'ancrage.

Monter les transitions en commençant par les tubes de guidage des roues, planter les poteaux au niveau des trous et relier les bandes. Fixer les fermetures.

### *Conditions d'utilisation*

Les opérations d'ouverture et de fermeture sont définies dans une notice d'utilisation délivrée par le fabriquant.

En position ouverte, les extrémités de chacun des modules déployés doivent être équipées d'un nez de protection ne présentant aucune arête ou aspérité agressive.

En fonction des conditions d'utilisation et notamment de la durée prévisible d'ouverture du dispositif, l'exploitant appréciera l'opportunité d'ancrer l'extrémité déployée du dispositif.

### *Entretien*

Il est conseillé d'effectuer des contrôles au moins une fois par an en procédant si nécessaire à des opérations de nettoyage général, en vérifiant l'état des pièces structurales du système, notamment des poteaux, des pivots et des groupes de roues, et en induisant de graisse minérale les mécanismes de mouvementation (tels que roues, treuils)

### *Raccordements*

L'ITPC SAB se raccorde aux barrières métalliques par l'intermédiaire de pièces spéciales de raccordement.

## IV. - ELÉMENTS CONSTITUTIFS

Les pièces métalliques constitutives sont en acier S 235 JR et protégées contre la corrosion par galvanisation à chaud effectuée selon UNI EN 14.07.000.00.

Le tableau suivant récapitule les principales pièces structurales, le matériau constitutif et le renvoi aux représentations graphiques :

PIÈCES	MATÉRIAU	DESSIN/NORME
Support d'extrémité	S 235 JR	SAB 40-41
Support de droite et de gauche	S 235 JR	SAB 30-31
Platine de support	S 235 JR	SAB 32
Support centraux	S 235 JR	SAB 32
Lisse 3 ondes	S 235 JR	SAB 33
Poutre guide-roues	S 235 JR	SAB 34
Mouvement à vis	S 235 JR	SAB 68
Support de mouvement	S 235 JR	SAB 60
Pivot pour roues	S 235 JR	SAB 62
Support de roues	S 235 JR	SAB 61
Clavette	S 235 JR	SAB 35
Tube de blocage	S 235 JR	SAB 73
Foureau	S 235 JR	SAB 72
Plaquette	S 235 JR	SAB 53
Lisse de transition	S 235 JR	SAB 42
Couverture	S 235 JR	SAB 52
Poutre de transition	S 235 JR	SAB 43-44
Support d'ancrage	S 235 JR	SAB 45
Support d'extrémité	S 235 JR	SAB 45
Support d'ancrage	S 235 JR	SAB 47

#### V. - MARQUAGE D'IDENTIFICATION

Le système d'ITPC SAB est identifié par une plaque apposée sur le support fixe d'extrémité portant le numéro de lot et le nom du producteur.