



## DISPOSITIFS DE RETENUE ROUTIERS

Version 4.0 du 2016-09-21  
Approuvé par la Commission Sectorielle dispositifs de retenue routiers le 2016-09-21  
*Entériné par le Conseil d'Administration le 2016-12-14*

**COPRO** asbl Organisme Impartial de Contrôle de Produits pour la Construction

Z.1 Researchpark  
Kranenberg 190  
1731 Zellik

tél. +32 (2) 468 00 95  
fax +32 (2) 469 10 19  
info@copro.eu

**www.copro.eu**  
TVA BE 0424.377.275  
KBC BE20 4264 0798 0156

## CONTENU

1	INTRODUCTION.....	4
1.1	DOMAINE D'APPLICATION.....	4
1.2	DÉFINITIONS.....	4
2	BARRIÈRES DE SÉCURITÉ.....	6
2.1	ESSAI TYPE.....	6
2.2	EXIGENCES DE PERFORMANCES.....	7
2.3	INFORMATIONS À FOURNIR.....	7
2.4	CONTRÔLE.....	8
2.4.1	Contrôle d'une barrière de sécurité en acier (-bois).....	8
3	ATTÉNUATEURS DE CHOC.....	10
3.1	ESSAI TYPE.....	10
3.2	EXIGENCES DE PERFORMANCES.....	10
3.3	INFORMATIONS À FOURNIR.....	11
3.4	CONTRÔLE.....	11
3.4.1	Définitions préalables.....	11
3.4.2	Conditions de contrôle.....	11
3.4.3	Définition d'un lot et échantillonnage.....	11
3.4.4	Réalisation des contrôles.....	11
4	ÉLÉMENTS DE RACCORDEMENT.....	13
4.1	ESSAI TYPE.....	14
4.2	EXIGENCES DE PERFORMANCES.....	14
4.3	INFORMATIONS À FOURNIR.....	15
5	CARACTÉRISTIQUES DES MATÉRIAUX.....	16
5.1	ACIER.....	16
5.1.1	Acier pour les barrières de sécurité en acier, atténuateurs de choc, éléments de raccordement, éléments d'extrémité et dispositifs de retenue pour motocyclistes.....	16
5.2	BOIS.....	19
5.2.1	Bois pour dispositifs de retenue routiers.....	19
5.3	MELANGES DE BETON COULES SUR PLACE.....	21
5.4	AUTRES MATÉRIAUX.....	22
6	DISPOSITIFS DE RETENUE POUR PIÉTONS.....	23
7	ELEMENTS D'EXTREMITÉ.....	24
7.1	ESSAI TYPE.....	24
7.2	EXIGENCES DE PERFORMANCES.....	24
7.3	INFORMATIONS À FOURNIR.....	25
7.4	CONTRÔLE.....	25
7.4.1	Définitions préalables.....	25
7.4.2	Conditions de contrôle.....	25
7.4.3	Définition d'un lot et échantillonnage.....	25

7.4.4	Réalisation des contrôles.....	25
8	DISPOSITIFS DE RETENUE POUR MOTOCYCLISTES.....	27
8.1	ESSAI TYPE.....	27
8.2	MÉTHODE D'ESSAI.....	28
8.3	PERFORMANCE LORS DE L'IMPACT D'UN VEHICULE .....	28
8.4	CONDITIONS D'INSTALLATION.....	28
8.5	INFORMATIONS A FOURNIR.....	33
8.6	CONTRÔLE.....	34
8.6.1	Définition préalable .....	34
8.6.2	Conditions d'échantillonnage et de contrôle.....	34
8.6.3	Définition d'un lot et échantillonnage.....	34
8.6.4	Réalisation des contrôles.....	35
ANNEXE 1	CLASSES D'ACIER .....	36
ANNEXE 2	NUANCES D'ACIER .....	37
ANNEXE 3	EVALUATION DE LA CONTRIBUTION DES CARACTERISTIQUES DU SOL SUR LE COMPORTEMENT DES BARRIERES DE SECURITE EN ACIER .....	42
ANNEXE 4	DETERMINATION DES EFFORTS MAXIMA TRANSMIS PAR UNE BARRIERE DE SECURITE SUR UN OUVRAGE D'ART LORS D'UN IMPACT .....	44
ANNEXE 5	ELEMENTS DE RACCORDEMENT.....	52
ANNEXE 6	REVETEMENTS ALTERNATIFS SELON LA NORME EN 10346 .....	53

# 1 INTRODUCTION

Les dispositifs de retenue routiers doivent répondre à la partie pertinente de la série de normes NBN EN 1317. Ces normes sont des normes d'essai et de performance qui qualifient les dispositifs de retenue selon différents critères.

Ce PTV contient les conditions de contrôle de la conformité et de la durabilité auxquelles les dispositifs de retenue doivent satisfaire.

Les exigences mentionnées dans les prochaines parties sont un complément à l'article 4.3 et à l'article 5 de la norme NBN EN 1317-5:2012.

La structure de ce document est basée sur la série de normes NBN EN 1317 et est expliquée à l'article suivant.

## 1.1 DOMAINE D'APPLICATION

Ce PTV est d'application pour tous les dispositifs de retenue routiers qui sont concernés par la série de normes NBN EN 1317 et est structuré comme suit :

Partie 1 comprend les généralités ;

*Les parties suivantes contiennent les exigences complémentaires pour l'évaluation de conformité de respectivement :*

Partie 2 : barrières de sécurité ;

Partie 3 : atténuateurs de choc ;

Partie 4 : raccordements des différentes barrières de sécurité ;

Partie 5 : caractéristiques des matériaux ;

Partie 6 : dispositifs de retenue pour piétons ;

Partie 7 : *extrémités de barrières de sécurité, aussi appelées 'terminaux' ;*

Partie 8 : dispositifs de retenue pour motocyclistes.

Les prescriptions mentionnées dans chaque partie du PTV sont des choix parmi les classes de la partie correspondante de la norme ou des exigences concernant les aspects non traités par la partie applicable de la norme.

Un règlement d'application lié à ce PTV décrit les modalités pour la certification des dispositifs de retenue.

## 1.2 DÉFINITIONS

CPU	Contrôle de la production en usine
ET	Essai Type
PTV	Prescriptions techniques

Atténuateur de choc	Structure ponctuelle d'absorption d'énergie des véhicules, installée devant un ou plusieurs obstacles, dans le but de réduire la gravité d'une collision.
Barrière de sécurité	Dispositif de retenue linéaire pour véhicules installé sur l'accotement ou sur le terre-plein central d'une route.
Dispositif de retenue pour motocyclistes	Une structure installée sur une barrière de sécurité ou dans son entourage immédiat, dans le but de réduire la gravité d'une collision d'un motocycliste avec la barrière de sécurité.
Dispositif de retenue routier	Comprend les dispositifs de retenue pour véhicules et motocyclistes.
Dispositif de retenue pour véhicules	Une structure installée le long de la route afin de fournir un niveau de retenue aux véhicules en détresse.
Essai type	Une série de contrôles pour déterminer initialement (essai type initial) ou éventuellement confirmer périodiquement (essai type répété) les caractéristiques d'un fabricant ou le type de produit et sa conformité.
Extrémité (Terminal)	Élément d'extrémité testé d'une barrière de sécurité, dans le but de réduire la gravité d'une collision frontale.
Indice de sévérité de choc	Indice de mesure de la sévérité des accélérations qu'un passager d'un véhicule subit lors d'une collision avec un dispositif de retenue pour véhicules.
Intrusion du véhicule (VI)	Mesure de l'inclinaison d'un camion ou d'un bus penché au-dessus d'une barrière de sécurité lors d'un impact durant un essai de choc.
Largeur de fonctionnement (W)	Distance la plus importante, mesurée perpendiculairement à l'axe d'une barrière de sécurité, entre la position initiale de la face avant de la barrière de sécurité et la position de la face arrière de la barrière de sécurité lorsqu'elle est heurtée.
Lisse moto	Élément longitudinal du dispositif de retenue pour motocyclistes qui est fixé à une barrière de sécurité dans le but de réduire l'impact pour un motocycliste lors d'une collision avec la barrière de sécurité.
Élément de raccordement	Pièce de connexion entre deux barrières de sécurité de conceptions et/ou de performances différentes.
Valeur ASI (Acceleration severity index)	Moyenne pondérée des accélérations dans les directions x, y et z qui s'appliquent à un certain point dans le véhicule lors d'un essai de choc.

## 2 BARRIÈRES DE SÉCURITÉ

### 2.1 ESSAI TYPE

Les exigences ci-dessous s'appliquent à toutes les barrières de sécurité et leurs accessoires. Ces exigences ont pour but de simplifier le travail des gestionnaires de voirie en proposant une analyse détaillée et une vérification complète du rapport ET de la barrière de sécurité.

L'analyse du rapport ET est faite par un organisme impartial.

Le rapport ET complet - au sens de l'Art. 6.2.1.2 de la norme NBN EN 1317-5:2012 - des essais de choc réalisés est présenté par le producteur.

Les points suivants au moins sont disponibles dans le rapport ET pour que la barrière de sécurité puisse être acceptée :

- Propriétés des matériaux des éléments essentiels de la barrière de sécurité :

Ceci signifie que les propriétés de matériaux des éléments principaux de la barrière de sécurité sur lesquels les essais de choc sont réalisés, sont connues et testées par un laboratoire indépendant. Les rapports d'essai sont annexés aux rapports des essais de choc de la barrière de sécurité ;

P.ex. en cas d'éléments en acier, les propriétés de l'acier (résistance à la traction, limite d'élasticité et allongement) de tous les éléments essentiels utilisés, déterminées à partir d'un essai de traction statique selon la norme EN ISO 6892-1 (2009) doivent être disponibles, y compris les rapports d'essai ;

- Les caractéristiques géométriques de tous les éléments de la barrière de sécurité ;
- Les caractéristiques du sol dans lequel la barrière de sécurité est installée durant l'essai de choc ;
- Les vidéos et photos des essais de choc comme mentionné dans l'article 5.6 de la norme NBN EN 1317-2:2010 ;
- Pour les barrières de sécurité sur ouvrages d'art, le producteur déclare la charge maximale qui peut être transmise par le dispositif de retenue. Le producteur explique également la limite supérieure de la résistance à la traction des ancrages.

Cette charge maximale à l'impact est déterminée d'après l'annexe 4. Lorsque la méthode analytique est utilisée, le producteur précise la méthode de calcul suivie dans le rapport de l'essai type. Lorsque des essais ont été effectués, il précise ceci par un rapport d'essai délivré par le laboratoire.

Si nécessaire, le pouvoir adjudicateur ou l'organisme impartial peut toujours demander des essais complémentaires sur d'autres éléments de la barrière de sécurité, et ce pour approbation du rapport ET.

Si le rapport ET ne contient pas les caractéristiques des matériaux des éléments essentiels de la barrière de sécurité, le producteur ne peut pas garantir que le matériau utilisé pour la production de ses barrières de sécurité est de la même qualité que le matériau utilisé pour la fabrication des éléments des barrières de sécurité testés.

## 2.2 EXIGENCES DE PERFORMANCES

Sur base des informations des rapports des essais de choc des barrières de sécurité, il doit être satisfait aux exigences suivantes :

- Seuls les indices de sévérité A et B, au sens de l'Art. 3.3 de la norme NBN EN 1317-2 (2010), sont admis ;
- Aucun élément, provenant de la barrière de sécurité, de plus de 2 kg n'est projeté durant l'impact entre le véhicule et la barrière de sécurité ;
- Aucun élément de la barrière de sécurité n'a pénétré dans l'habitacle du véhicule ;
- La barrière de sécurité ne peut pas présenter de bords tranchants qui peuvent entraîner des graves blessures lors d'une éventuelle collision ;
- Le re-profilage d'éléments précédemment utilisés n'est pas autorisé pour une utilisation dans de nouveaux dispositifs de retenue à installer ni pour des réparations ;
- La géométrie et la qualité des éléments fabriqués par le producteur des barrières de sécurité doivent être identiques à celles utilisées lors de l'ET. La barrière de sécurité doit toujours être mise en œuvre de la même façon que lors de l'ET (sauf lorsqu'on peut démontrer que ce n'est pas possible techniquement, comme par exemple dans les virages à petit rayon, où la forme ou les dimensions des lisses sont légèrement adaptées) ;
- La tolérance sur l'épaisseur nominale des éléments en acier est conforme à NBN EN 10051 ou NBN EN 10058, selon le type d'acier utilisé ;
- La hauteur minimale d'une barrière de sécurité à partir du niveau de retenue H2 et pour les niveaux supérieurs est de 75 cm. Le mot 'hauteur' signifie la distance de la surface dans laquelle la barrière de sécurité est placée jusqu'au sommet de l'élément longitudinal le plus haut de la barrière de sécurité ;
- Pour les modules des barrières de sécurité temporaires, les écarts de dimension définis ci-après sont tolérables :

Les écarts de mesures par rapport aux dimensions caractéristiques de fabrication du profil transversal sont de 3 % au moins et au plus sans toutefois être supérieurs à 15 mm au moins et au plus. L'écart admissible de la longueur réelle par rapport à la longueur de fabrication est de 1 % au moins et au plus, sans toutefois être supérieur à 15 mm au moins et à 30 mm au plus. L'écart admissible correspondant à la valeur en pourcentage est exprimé avec une précision de 1 mm.

## 2.3 INFORMATIONS À FOURNIR

Les éléments essentiels de la barrière de sécurité sont marqués de façon indélébile de sorte que la traçabilité de la matière utilisée est garantie de la matière première au produit fini.

Les marquages obligatoires sur les éléments essentiels sont :

- logo ou numéro d'identification du producteur ;
- année et numéro d'ordre de la production.

Les éléments longitudinaux, les poteaux et les entretoises sont considérés comme les éléments essentiels de la barrière de sécurité.

La barrière de sécurité est pourvue, au moins tous les 100 m, d'une indication indélébile et visible des caractéristiques de performance.

## 2.4 CONTRÔLE

### 2.4.1 Contrôle d'une barrière de sécurité en acier (-bois)

#### 2.4.1.1 Définitions préalables

Si le produit est livré sous la marque de conformité BENOR, le contrôle d'une livraison n'est pas nécessaire et les dispositions de 2.4.1.2 à 2.4.1.4 ne sont pas d'application.

Le fournisseur tient l'acheteur ou, le cas échéant, l'organisme impartial au courant de la livraison du produit de sorte que les échantillonnages nécessaires et contrôles puissent être réalisés.

#### 2.4.1.2 Conditions d'échantillonnage et contrôle

Les échantillonnages se font avant que la barrière de sécurité ne soit livrée sur le chantier. Si les échantillonnages ne sont pas faits par l'organisme impartial, les échantillonnages sont effectués de façon contradictoire, c'est-à-dire en présence des contractants.

Les échantillonnages se font sélectivement et sont représentatifs pour le lot entier. Le choix est fait selon ce qui a été convenu à l'avance par les contractants si les échantillonnages et contrôles ne sont pas faits par un organisme impartial.

#### 2.4.1.3 Définition d'un lot et échantillonnage

La quantité x dans le texte ci-dessous correspond à :

- 200 m pour une barrière de sécurité avec un niveau de retenue H3, H4a ou H4b ;
- 500 m pour une barrière de sécurité avec un niveau de retenue H2 ou inférieur.

Les échantillonnages se font par x de barrière de sécurité à installer sur le chantier, cette quantité est considérée comme un lot. Une quantité totale inférieure à x est considérée comme un seul lot.

Par lot, 2 échantillons sont prélevés des éléments essentiels de la barrière de sécurité. Les éléments longitudinaux, les poteaux et les entretoises sont considérés comme les éléments essentiels de la barrière de sécurité.

Le premier échantillon est destiné au contrôle, le deuxième échantillon est destiné à un éventuel contre-essai.

Les échantillons sont pourvus d'une marque indélébile, incontestable et reconnaissable par les contractants.

#### 2.4.1.4 Réalisation des contrôles

##### 2.4.1.4.1 Contrôle des caractéristiques de performance à l'impact

Ce contrôle se fait sur base de l'évaluation de l'information demandée dans l'Art. 2.1 du présent document.



#### 2.4.1.4.2 Contrôle des caractéristiques géométriques et durabilité

Avant que les éléments de la barrière de sécurité ne soient livrés sur le chantier, les éléments prélevés sont vérifiés géométriquement en conformité avec les plans des éléments qui sont mentionnés dans le rapport ET de la barrière.

La durabilité des éléments en acier est également vérifiée conformément à l'Art. 5.1.1.2 du présent document.

La qualité et la durabilité des éléments en bois sont vérifiées conformément à l'Art. 5.2.1.

#### 2.4.1.4.3 Contrôle de la qualité d'acier des éléments

Avant que les éléments de la barrière de sécurité ne soient livrés sur le chantier, les éléments prélevés sont vérifiés à l'aide d'un essai de traction statique et éventuellement d'une analyse chimique par un laboratoire accrédité pour ces essais. Les résultats sont évalués suivant l'Art. 5.1.1.1. Réaliser ou non une analyse chimique est convenu entre les contractants.

Si les résultats des contrôles ne satisfont pas aux exigences, des contre-essais sur l'échantillon de réserve sont effectués à condition que les contractants les estiment nécessaires.

Si les résultats des contre-essais sur les échantillons de réserve ne satisfont pas non plus aux exigences ou si pour diverses raisons les échantillons de réserve ne peuvent pas être testés, le lot est refusé.

#### 2.4.1.4.4 Contrôle de la barrière de sécurité sur le chantier

Si les résultats des contrôles définis ci-dessus sont conformes aux exigences, la barrière de sécurité peut être livrée sur chantier et mise en œuvre.

L'assemblage est vérifié suivant les conditions d'installation du producteur et conformément aux prescriptions du présent document.

## 3 ATTÉNUATEURS DE CHOC

### 3.1 ESSAI TYPE

Les exigences ci-dessous s'appliquent à tous les atténuateurs de choc et leurs accessoires. Ces exigences ont pour but de simplifier le travail des gestionnaires de voirie en proposant une analyse détaillée et une vérification complète du rapport ET de l'atténuateur de choc.

L'analyse du rapport ET est faite par un organisme impartial.

Le rapport ET complet - au sens de l'Art. 6.2.1.2 de la norme NBN EN 1317-5:2012 - des essais de choc réalisés est présenté par le producteur.

Les points suivants au moins sont disponibles dans le rapport ET pour que l'atténuateur de choc puisse être accepté :

- Propriétés de matériaux de tous les éléments de l'atténuateur de choc ;
- Les caractéristiques géométriques de tous les éléments de l'atténuateur de choc ;
- Les caractéristiques du sol sur lequel l'atténuateur de choc est installé durant les essais de choc ;
- Les vidéos et photos des essais de choc comme mentionné dans l'article 7.4.7 de la norme NBN EN 1317-3:2010.

Si nécessaire, le pouvoir adjudicateur ou l'organisme impartial peut toujours demander des essais complémentaires sur d'autres éléments, et ce pour approbation du rapport ET.

### 3.2 EXIGENCES DE PERFORMANCES

Sur base des informations des rapports d'essais de choc des atténuateurs de choc, il doit être satisfait aux exigences suivantes :

- Aucun élément de l'atténuateur de choc n'a pénétré dans l'habitacle du véhicule ;
- L'atténuateur de choc ne peut pas présenter de bords tranchants qui peuvent entraîner des graves blessures lors d'une éventuelle collision.

La géométrie et la qualité des éléments fabriqués par le producteur des atténuateurs de choc doivent être identiques à celles utilisées lors de l'ET. L'atténuateur de choc doit toujours être mis en œuvre de la même façon que lors de l'ET.

### **3.3 INFORMATIONS À FOURNIR**

Les éléments essentiels de l'atténuateur de choc sont marqués de façon indélébile de sorte que la traçabilité de la matière utilisée est garantie de la matière première au produit fini.

Les marquages obligatoires sur les éléments essentiels sont :

- Logo ou numéro d'identification du producteur ;
- Année et numéro d'ordre de la production.

L'atténuateur de choc est pourvu d'une indication indélébile, visible des caractéristiques de performance.

Le producteur précise dans son manuel CPU quels sont les éléments essentiels.

### **3.4 CONTRÔLE**

#### **3.4.1 Définitions préalables**

Si le produit est livré sous la marque de conformité BENOR, le contrôle d'une livraison n'est pas nécessaire et les dispositions de 3.4.2 à 3.4.4 ne sont pas d'application.

Le fournisseur tient l'acheteur ou, le cas échéant, l'organisme impartial au courant de la livraison du produit de sorte que les contrôles nécessaires puissent être réalisés.

#### **3.4.2 Conditions de contrôle**

Le contrôle des caractéristiques de performance se fait avant que l'atténuateur de choc soit livré sur le chantier. Les autres contrôles se font lorsque l'atténuateur de choc est livré sur le chantier.

#### **3.4.3 Définition d'un lot et échantillonnage**

Chaque atténuateur de choc est considéré comme un lot.

#### **3.4.4 Réalisation des contrôles**

##### **3.4.4.1 Contrôle des caractéristiques de performance à l'impact**

Ce contrôle se fait sur base de l'évaluation de l'information demandée dans l'Art. 3.1 du présent document.

#### 3.4.4.2 Contrôle des caractéristiques géométriques et durabilité

L'atténuateur de choc est vérifié géométriquement en conformité avec les plans repris dans le rapport ET.

La durabilité des éléments en acier est vérifiée conformément à l'Art. 5.1.1.2 du présent document.

#### 3.4.4.3 Contrôle de l'atténuateur de choc sur le chantier

L'assemblage est vérifié suivant les conditions d'installation du producteur et conformément aux prescriptions du présent document.

## 4 ÉLÉMENTS DE RACCORDEMENT

L'élément de raccordement relie deux types différents de barrières de sécurité et doit faire en sorte que la différence en rigidité soit progressivement comblée.

Les éléments de raccordement sont qualifiés de la même façon que les barrières de sécurité (niveau de retenue, indice de choc, largeur de fonctionnement).

Si, au cours de la transition de l'une barrière de sécurité à l'autre barrière de sécurité, la largeur de fonctionnement réduit et/ou si le niveau de retenue augmente, il peut y avoir une situation potentiellement dangereuse à hauteur de cet assemblage. Dans ces cas, il se peut que la barrière de sécurité à raccorder dévie moins et que le risque d'un choc frontal soit plus grand à hauteur du raccord.

Ceci est illustré par la figure ci-dessous.



Le tableau ci-dessous illustre les différentes situations en termes de raccords où deux barrières de sécurité sont reliées l'une à l'autre, en tenant compte de la différence possible du niveau de retenue et de la largeur de fonctionnement des deux barrières de sécurité.

	Niveau de retenue réduit	Niveau de retenue reste inchangé	Niveau de retenue augmente
Largeur de fonctionnement augmente	Sans danger en cas de montage correct	Sans danger en cas de montage correct	Inconnu, peut être dangereux
Largeur de fonctionnement reste inchangée	Sans danger en cas de montage correct	Sans danger en cas de montage correct	Inconnu, peut être dangereux
Largeur de fonctionnement réduit	Inconnu, peut être dangereux	Inconnu, peut être dangereux	Dangereux

**Tableau 1 Risques en cas de raccords**

En cas de différence de rigidité entre les 2 barrières de sécurité à raccorder, l'élément de raccordement doit être réalisé de telle manière que la différence de rigidité est progressivement comblée. Un chevauchement correct, une fixation solide et l'utilisation possible d'une pièce de liaison peuvent jouer ici un rôle important.

Les zones vertes du tableau 1 ne sont pas concernées étant donné que ces situations sont considérées comme non-dangereuses. Cependant, une attention particulière doit toujours être accordée au raccord des deux barrières de sécurité. Ce raccord doit être suffisamment solide pour qu'il ne forme pas un point faible dans le fonctionnement de la barrière de sécurité. Le producteur met à disposition un plan d'ensemble de la façon dont il réalisera le raccord technique.

#### **4.1 ESSAI TYPE**

Le tableau en annexe 5 donne un aperçu des actions à entreprendre dans le cas où deux barrières de sécurité différentes doivent être raccordées.

S'il ressort que la différence en déviation dynamique maximale entre les deux barrières de sécurité n'est pas trop grande - comme indiqué dans le tableau de l'annexe 5 - aucune précaution ne doit être prise. Les barrières de sécurité à raccorder peuvent alors simplement être raccordées à l'aide de boulons et d'écrous de la meilleure qualité qui sont prescrites pour le chevauchement des éléments des barrières de sécurité à raccorder.

Le producteur met à disposition un dessin d'ensemble du raccord entre les deux barrières de sécurité.

Dans l'autre cas, la conformité du raccord doit être démontrée par une simulation numérique d'après CEN/TR 16303.

Le producteur met le rapport et les vidéos d'accompagnement de la simulation à disposition dans le rapport de l'essai type de l'élément de raccord.

Le rapport de l'essai type comprend également un plan d'ensemble du raccord entre les deux barrières de sécurité.

#### **4.2 EXIGENCES DE PERFORMANCES**

Les barrières de sécurité à raccorder doivent satisfaire aux dispositions du chapitre 2 du présent document.

Le niveau de retenue du raccord ne sera pas inférieur au niveau de retenue le plus faible des barrières de sécurité à raccorder et ne sera pas supérieur au niveau de retenue le plus élevé des barrières de sécurité à raccorder.

La largeur de fonctionnement du raccord ne sera pas supérieure à la largeur de fonctionnement la plus élevée des deux barrières de sécurité.

Les indices de choc A, B et C, tels que définis à l'Art. 3.3 de la norme NBN EN 1317-2:2010 sont autorisés.

Aucun élément, provenant des barrières de sécurité et/ou des éléments de raccordement, de plus de 2 kg, n'est projeté lors de l'impact du véhicule sur l'élément de raccordement.

Aucun élément des barrières de sécurité et/ou des éléments de raccordement n'a pénétré dans l'habitacle.

L'élément de raccordement ne peut pas présenter d'arêtes vives qui pourraient entraîner un danger ou des blessures graves dans une éventuelle collision.

### **4.3 INFORMATIONS À FOURNIR**

L'élément de raccordement est marqué d'une indication indélébile et visible des caractéristiques de performance.

Lorsqu'une simulation numérique a été effectuée, les caractéristiques de performance du résultat de cette simulation sont mentionnées sur l'indication.

Cette indication doit apparaître sur la pièce de jonction.

## 5 CARACTÉRISTIQUES DES MATÉRIAUX

### 5.1 ACIER

#### 5.1.1 Acier pour les barrières de sécurité en acier, atténuateurs de choc, éléments de raccordement, éléments d'extrémité et dispositifs de retenue pour motocyclistes

##### 5.1.1.1 Nuance d'acier

###### 5.1.1.1.1 Caractéristiques mécaniques de l'acier

Les exigences définissant les différents types d'acier sont reprises en annexe 1 'Classes d'acier' et en annexe 2 'Nuances d'acier' de ce document.

Sur base des résultats des essais de traction effectués sur les pièces du dispositif utilisé lors de l'essai de choc, ces pièces sont réparties dans une classe bien spécifique suivant le tableau en annexe 1.

Selon la classe le producteur peut opter pour un type d'acier bien défini pour la production de cette pièce.

Les différentes nuances d'acier – correspondantes aux classes d'acier - sont reprises à l'annexe 2 du présent PTV.

De cette façon la possibilité de comparer la nuance d'acier utilisée par le producteur avec la nuance d'acier utilisée lors de l'essai de choc est garantie.

###### 5.1.1.1.2 Exigences chimiques

L'acier utilisé pour la production des pièces doit répondre à la catégorie 1 ( $Si \leq 0,030 \%$  et  $Si + 2,5 \cdot P \leq 0,090 \%$ ) ou à la catégorie 3 ( $0,14 \% \leq Si \leq 0,25 \%$  et  $P \leq 0,035 \%$ ) de la norme NBN EN 10025-2.

###### 5.1.1.2 Finition et durabilité

La méthode de référence pour le traitement durable des éléments en acier est la galvanisation à chaud selon la norme NBN EN ISO 1461.

Tout autre type de revêtement pourra être utilisé pour autant que celui-ci peut être considéré comme équivalent à la méthode de référence.

La re-galvanisation des éléments déjà utilisés n'est pas autorisée.

###### 5.1.1.2.1 Galvanisation à chaud

La galvanisation des éléments en acier est conforme aux normes NBN EN ISO 1461.

###### 5.1.1.2.2 Revêtements zinc-magnésium (ZM) par galvanisation en continu par immersion à chaud

La galvanisation en continu par immersion à chaud constituée d'alliage zinc-magnésium (ZM) des éléments en acier est conforme à la norme NBN EN 10346.



Afin de garantir le même niveau de performance contre la corrosion que la solution de référence spécifiée en 5.1.1.2.1, une preuve d'équivalence des performances doit être fournie par le fournisseur de l'acier.

Ladite preuve d'équivalence doit inclure des résultats de performance du revêtement en lui-même (Tests A et B) ainsi que la bonne résistance à la corrosion des bords découpés et non protégés (Test C).

Ces tests doivent être réalisés tels que définis ci-dessous :

Test A : Tests accélérés de résistance à la corrosion en brouillard salin neutre

- a.1 Les tests doivent être effectués selon la norme NBN EN ISO 9227 ;
- a.2 Les performances doivent être mesurées selon la norme NBN EN ISO 4628-3 ;
- a.3 La performance minimale à atteindre est le Degré de corrosion Ri 2 en rouille rouge après 1000 heures d'exposition.

Test B : Tests de corrosion en conditions réelles (non accélérées)

- b.1 Les tests doivent être réalisés par un laboratoire indépendant et agréé qui effectuera les tests dans un environnement naturel de classe de corrosivité C5-M définie selon les normes NBN EN ISO 9223, NBN EN ISO 9226 ou NBN EN ISO 12944-2 ;
- b.2 Les tests doivent être effectués selon la norme NBN EN ISO 8565 ;
- b.3 L'objectif est de mesurer la consommation du revêtement due à la corrosion. Les mesures doivent être effectuées selon la norme NBN EN ISO 8407. Le résultat doit être exprimé en micromètres de revêtement consommé par an ;
- b.4 Les résultats de tests d'une durée minimale de 2 ans devront être disponibles ;
- b.5 Performances minimales à atteindre : Consommation annuelle du revêtement inférieur à 2 % de l'épaisseur nominale dudit revêtement proposé, cette épaisseur nominale étant donnée par la norme NBN EN 10346.

Test C : Tests de corrosion en conditions réelles (non accélérées)

- c.1 Les clauses. b.1. à b.4. décrites dans le test B restent d'application ;
- c.2 Les échantillons testés doivent inclure des bords non protégés autant que possible représentatifs de l'application finale ;
- c.3 Performances minimales à atteindre : Rouille rouge limitée au bord des trous sans propagation aux faces protégées. Pour ce faire, des photos claires et explicites devront être fournies à l'organisme de certification. Ces photos devront être authentifiées par le laboratoire indépendant ayant mené les tests de corrosion.

De manière facultative, la preuve d'équivalence pourra également contenir des résultats de corrosion cyclique.

Ces résultats peuvent être présentés sur une base volontaire comme information complémentaire de la performance du revêtement ZM dans des circonstances spéciales.

#### 5.1.1.2.3 Couplage galvanique des éléments

Les recommandations de la norme NBN EN ISO 14713-1: 2009, paragraphe 7.9, sont d'application.

#### 5.1.1.2.4 Mise en oeuvre et utilisation d'acier revêtu d'un alliage de zinc et de magnésium

Le fournisseur de l'acier s'engage de mettre à disposition une liste de recommandations concernant la mise en œuvre correcte de l'acier revêtu d'un alliage de zinc et de magnésium.

Ces recommandations ont pour but :

- d'éviter les dommages qui pourraient se produire lors de la production des éléments par des opérations mécaniques,
- d'empêcher une mauvaise mise en œuvre sur chantier, ainsi que la sélection des finitions appropriées, telles que les peintures.

Une liste non-exhaustive, avec les principales recommandations que chaque fournisseur d'acier devrait constituer, est fournie ci-après. Des recommandations supplémentaires peuvent être exigées par le maître d'ouvrage ou être proposées par le fournisseur.

- Mise en forme : pliage, emboutissage, profilage,
- découpe mécanique : cisaillement, sciage,
- Soudure : technique, re-protection du cordon soudé,
- Peintures : types de peintures et recommandations de mise en œuvre.

#### 5.1.1.2.5 Divers revêtements

Pour les parties longitudinales qui ne sont pas en contact avec le sol et d'une épaisseur maximale de 3,0 mm, un acier pré-galvanisé du type Z600 selon la norme NBN EN 10346 est accepté.

#### 5.1.1.2.6 Aperçu des revêtements alternatifs

Un aperçu des revêtements alternatifs acceptés figure dans l'annexe 6.

## 5.2 BOIS

### 5.2.1 Bois pour dispositifs de retenue routiers

#### 5.2.1.1 Finition et durabilité

Toutes les pièces en bois sont réalisées dans une essence de durabilité 1 selon la norme NBN EN 350-2 si elles ne sont pas traitées par après. A défaut, les pièces de bois reçoivent un traitement de préservation approprié à une utilisation en classe d'emploi 4 selon la NBN EN 335.

Les rondins sont fraisés et les chevrons sont rabotés 4 faces.

#### Qualité technologique du bois

##### 1 Rondins

L'excentricité du cœur (écart du cœur par rapport au centre géométrique de la coupe transversale du rondin) ne sera pas supérieure au tiers du rayon du rondin.

Le diamètre moyen des nœuds doit être inférieur ou égal au quart du diamètre du rondin.

Il ne peut exister aucun tronçon de 20 cm de longueur sur la surface duquel la somme des diamètres moyens des nœuds rencontrés excède la valeur du diamètre du rondin.

La largeur moyenne des cernes d'accroissement doit être inférieure à 6 mm pour le pin sylvestre, le mélèze, le sapin et l'épicéa. Pour le douglas, cette valeur est de 10 mm.

Aucune altération du bois provoquée par une attaque fongique, une attaque active d'insectes xylophages ou d'échauffure ne sera admise.

Une exception sera faite pour le bleuissement qui pourra être toléré.

##### 2 Chevrons

Les critères de qualité minimale sont ceux prévus pour la classe de résistance C 24 par NBN EN 14081-1.

#### Préservation du bois

Les bois n'appartenant pas à une classe de durabilité 1 selon la norme NBN EN 350-2 reçoivent un traitement de préservation correspondant à la classe d'emploi 4 selon la norme NBN EN 335 dont les performances correspondent à celles définies par la NBN EN 15228 ou à celles définies par la STS 04.3 pour les procédés A4.1.

- a) Au moment du traitement, les bois doivent être exempts de salissures ; ils ne peuvent comporter d'écorce. Les bois gelés ne peuvent jamais être traités en l'état.

La teneur en humidité des lots de bois est vérifiée par sondage dans les huit jours qui précèdent le traitement. Ces mesures sont effectuées à l'aide d'un hygromètre électrique calibré et les résultats sont enregistrés. Sauf contre-indication particulière, l'humidité moyenne des bois sera comprise entre 12 % et 30 % pour les bois facilement imprégnables et entre 25 % et 40 % pour les bois difficilement imprégnables (classes d'imprégnabilité 2 à 4 selon NBN EN 350-2).

- b) La qualité technologique du bois telle que décrite ci-avant est contrôlée avant application du traitement de préservation.
- c) Les opérations d'usinage des pièces de bois (en ce compris les opérations de sciage, rabotage, fraisage, perçage, biseautage, ponçage, ...) sont toutes pratiquées avant l'application du traitement de préservation.

Aucune opération d'usinage n'est autorisée après traitement de préservation. Le procédé de montage doit tenir compte de cette exigence.

- d) La quantité de solution de traitement absorbée par le bois traité doit être telle que la concentration en produit commercial (produit concentré) mesurée dans la zone analytique soit au moins égale à la valeur critique définie pour ce produit pour la classe d'emploi envisagée. En classe d'emploi 4, la zone analytique correspond à la classe de pénétration NP5 selon la NBN EN 351-1.
- e) La station qui réalise le traitement fournit la preuve de la conformité des performances de son procédé à celles définies par la NBN EN 15228 ou à celles définies par la STS 04.3 pour les procédés A4.1.

Cette preuve peut consister :

- en un certificat de conformité à la norme NBN EN 15228 ;
  - en un agrément technique (ATG procédé A4.1 ou équivalent) ;
  - en une attestation délivrée, aux frais du demandeur, par le Centre Technique de l'Industrie du Bois (CTIB), sur base de l'examen d'un dossier technique et/ou d'essais de réception effectués au laboratoire du CTIB ;
- f) Le traitement de préservation comprend une période de séchage et, si le procédé le prévoit, une période de fixation des éléments actifs au bois. A la livraison, le taux d'humidité des bois n'excède pas 20 %.

### **5.3 MELANGES DE BETON COULES SUR PLACE**

Les mélanges de béton coulés sur place qui sont utilisés pour la production des dispositifs de retenue routiers satisfont aux exigences du PTV 850 'prescriptions techniques pour les mélanges de béton coulés sur place pour revêtements en béton de ciment et éléments linéaires'.

## 5.4 AUTRES MATÉRIAUX

Si le dispositif de retenue routier est composé d'autres matériaux que l'acier et/ou le bois, des exigences concernant la durabilité de ce matériau doivent être établies avec un organisme impartial.

## 6 DISPOSITIFS DE RETENUE POUR PIÉTONS

La norme relative *n'est momentanément pas d'application et par conséquent des exigences complémentaires ne sont pas posées.*

## 7 ELEMENTS D'EXTREMITE

### 7.1 ESSAI TYPE

Les exigences ci-dessous s'appliquent à tous les éléments d'extrémité et leurs accessoires. Ces exigences ont pour but de simplifier le travail des gestionnaires de voirie en proposant une analyse détaillée et une vérification complète du rapport ET de l'élément d'extrémité.

L'analyse du rapport ET se fait par un organisme impartial.

Le rapport ET complet – au sens de l'Art. 6.2.1.2 de la norme NBN EN 1317-5:2012 - des essais de choc réalisés est présenté par le producteur.

Les points suivants au moins sont disponibles dans le rapport ET, pour que l'élément d'extrémité puisse être accepté :

- Propriétés des matériaux des éléments essentiels de l'élément d'extrémité ;
- Les caractéristiques géométriques de tous les éléments de l'élément d'extrémité ;
- Les caractéristiques du sol dans lequel l'élément d'extrémité est installé durant les essais de choc ;
- Les vidéos et photos des essais de choc comme mentionné dans l'Art. 7.7 de la norme NBN ENV 1317-4:2001 ou l'Art. 6.7 du prEN 1317-7:2012.

Si nécessaire, le pouvoir adjudicateur ou l'organisme impartial peut toujours demander des essais complémentaires sur d'autres éléments, et ce pour approbation du rapport ET.

### 7.2 EXIGENCES DE PERFORMANCES

Sur base des informations des rapports des essais de choc de l'élément d'extrémité, il doit être satisfait aux exigences suivantes :

- Aucun élément, provenant de l'élément d'extrémité, de plus de 2 kg n'est projeté durant l'impact entre le véhicule et l'élément d'extrémité ;
- Aucun élément de l'élément d'extrémité n'a pénétré dans l'habitacle du véhicule ;
- L'élément d'extrémité ne peut pas présenter de bords tranchant qui peuvent entraîner des graves blessures lors d'une éventuelle collision.

La géométrie et la qualité des éléments fabriqués par le producteur de l'élément d'extrémité doivent être identiques à celles utilisées lors de l'ET. L'élément d'extrémité doit toujours être mis en œuvre de la même façon que lors de l'ET.



## **7.3 INFORMATIONS À FOURNIR**

Les éléments essentiels de l'élément d'extrémité sont marqués de façon indélébile de sorte que la traçabilité de la matière utilisée est garantie de la matière première au produit fini.

Les marquages obligatoires sur les éléments essentiels sont :

- Logo ou numéro d'identification du producteur ;
- Année et numéro d'ordre de la production.

L'élément d'extrémité est pourvu d'une indication indélébile, visible des caractéristiques de performance.

## **7.4 CONTRÔLE**

### **7.4.1 Définitions préalables**

Si le produit est livré sous la marque de conformité BENOR, le contrôle d'une livraison n'est pas nécessaire et les dispositions de 7.4.2 à 7.4.4 ne sont pas d'application.

Le fournisseur tient l'acheteur ou, le cas échéant, l'organisme impartial au courant de la livraison du produit de sorte que les contrôles nécessaires puissent être réalisés.

### **7.4.2 Conditions de contrôle**

Le contrôle des caractéristiques de performance se fait avant que l'élément d'extrémité ne soit livré sur le chantier. Les autres contrôles se font quand l'élément d'extrémité est livré sur le chantier.

### **7.4.3 Définition d'un lot et échantillonnage**

Chaque élément d'extrémité est considéré comme un lot.

### **7.4.4 Réalisation des contrôles**

#### **7.4.4.1 Contrôle des caractéristiques de performance à l'impact**

Ce contrôle se fait sur base de l'évaluation de l'information demandée dans l'Art. 7.1.

#### 7.4.4.2 Contrôle des caractéristiques géométriques et durabilité

L'élément d'extrémité est vérifié géométriquement en conformité avec les plans qui sont repris dans le rapport ET.

La durabilité des éléments en acier est vérifiée conformément à l'Art. 5.1.1.2 du présent document.

#### 7.4.4.3 Contrôle de l'élément d'extrémité sur le chantier

L'assemblage est vérifié suivant les conditions d'installation du producteur et conformément aux prescriptions du présent document.

### 8.1 ESSAI TYPE

Les exigences ci-dessous s'appliquent à tous les dispositifs de retenue pour motocyclistes et leurs accessoires. Ces exigences ont pour but de simplifier le travail de gestionnaires de voirie en proposant une analyse détaillée et une vérification complète du rapport ET du dispositif.

L'analyse du rapport ET est faite par un organisme impartial.

Le rapport ET complet - au sens de l'Art. 6.2.1.2 de la norme NBN EN 1317-5:2012 - des essais de choc réalisés est présenté par le producteur.

Les points suivants au moins sont disponibles dans le rapport ET, pour que le dispositif puisse être acceptée :

- Propriétés des matériaux des éléments essentiels du dispositif :

Ceci signifie que les propriétés des matériaux des éléments principaux du dispositif sur lesquels les essais de choc sont réalisés, sont connues et sont testées par un laboratoire indépendant. Les rapports d'essai sont annexés aux rapports des essais de choc du dispositif ;

P.ex. en cas d'éléments en acier les propriétés de l'acier (résistance à la traction, limite d'élasticité et d'allongement) de tous les éléments essentiels déterminées à partir d'un essai de traction statique selon la norme NBN EN ISO 6892-1, doivent être disponibles, y compris les rapports d'essai ;

- Les caractéristiques géométriques de tous les éléments du dispositif ;
- Les caractéristiques du sol dans lequel la barrière de sécurité est installée durant l'essai de choc ;
- Les vidéos et photos des essais de choc comme mentionné dans l'article 6.11 du CEN/TS 1317-8:2012.

Si nécessaire, le pouvoir adjudicateur ou l'organisme impartial peut toujours demander des essais complémentaires sur d'autres éléments du dispositif, et ce pour approbation du rapport d'essai de choc.

Si le rapport ET ne contient pas les caractéristiques des matériaux des éléments essentiels du dispositif, le producteur ne peut pas garantir que le matériau utilisé pour la production de son dispositif est de la même qualité que le matériau utilisé pour la fabrication du dispositif testé.

## **8.2 MÉTHODE D'ESSAI**

Les essais doivent être effectués suivant CEN/TS 1317-8: 2012.

Seuls les systèmes ayant un indice de sévérité I, tels que visés à l'Art. 7.3 du CEN/TS 1317-8: 2012 sont autorisés.

## **8.3 PERFORMANCE LORS DE L'IMPACT D'UN VEHICULE**

En plus de l'Art. 8.4 du CEN/TS 1317-8:2012 il doit être satisfait aux conditions ci-dessous.

Afin de démontrer que l'ajout d'un dispositif de retenue pour motocyclistes à une barrière de sécurité n'influence pas négativement l'ensemble du système de barrière de sécurité, l'essai ci-dessous doit au moins être effectué.

On suppose également que l'ajout d'un dispositif de retenue pour motocyclistes à une barrière de sécurité avec un niveau de retenue supérieure ou égale au niveau H2, ne pourra pas influencer négativement la barrière de sécurité en raison du caractère plus rigide des barrières de sécurité avec un niveau de retenue plus élevé. Cet article n'est donc pas d'application aux barrières de sécurité avec un niveau de retenue supérieure à H1 comme indiqué dans l'Art. 3.2 de la norme NBN EN 1317-2:2010.

Le dispositif de retenue pour motocyclistes est ajouté à une barrière de sécurité d'un niveau de retenue N2 avec une distance minimale entre les poteaux de 2,0 m. Sur cet ensemble un essai de choc TB11 doit au moins être effectué suivant les normes NBN EN 1317-1:2010 et NBN EN 1317-2:2010.

De ce fait, l'influence de l'ajout d'un dispositif de retenue pour motocyclistes à la barrière de sécurité peut être évaluée.

Le résultat de cet essai de choc doit être conforme au chapitre 2 du présent document.

## **8.4 CONDITIONS D'INSTALLATION**

Le dispositif de retenue pour motocyclistes est de préférence monté sur le même type de barrières de sécurité que celles sur lesquelles celui-ci a été testé selon CEN/TS 1317-8:2012.

Si le dispositif de retenue est fixé sur un autre type de barrière de sécurité, il faut satisfaire aux exigences ci-dessous.

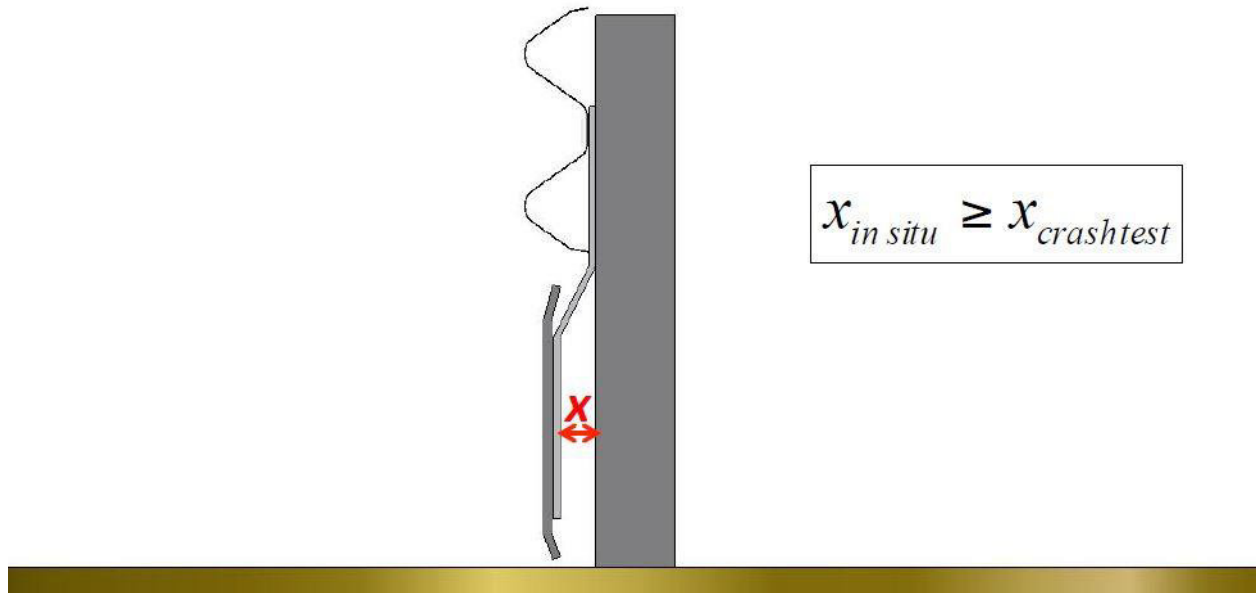
Les exigences et exemples ci-dessous considèrent un dispositif de retenue pour motocyclistes comme une lisse moto qui est fixée à l'aide de supports à la partie inférieure de la barrière de sécurité. Cette hypothèse est faite sur base des systèmes existants sur le marché belge.

Cet article peut être modifié si d'autres systèmes se présentent sur le marché belge.

Les principes suivants doivent toujours être respectés :

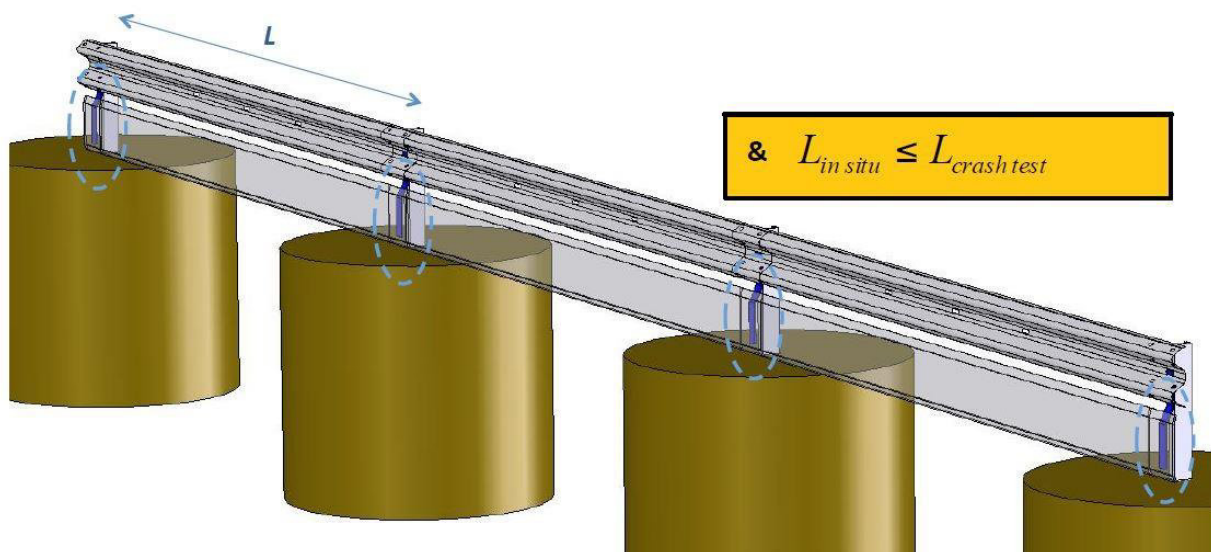
1 Distance absorbante

La distance entre la lisse moto et le poteau de la barrière de sécurité ne peut jamais être inférieure à ce qu'elle était au cours de l'ET. Ceci est illustré par le dessin ci-dessous.

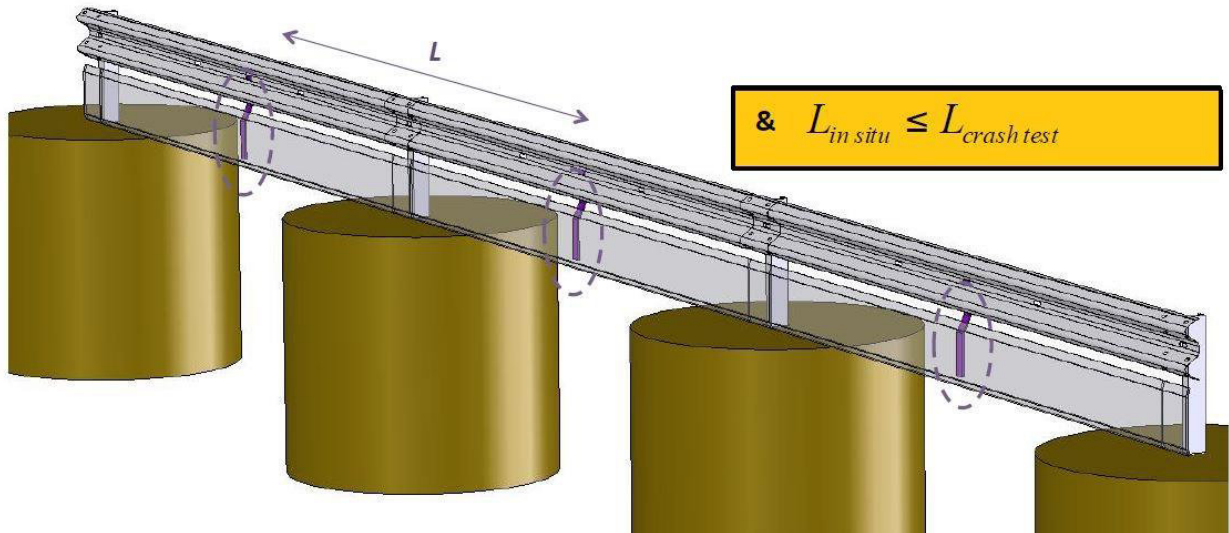


2 Distance de support

- Support - poteau : Si, lors de l'ET, les supports ont été fixés à hauteur du poteau à la barrière de sécurité, ceci doit également être respecté in situ. En outre, la distance entre deux supports successifs doit in situ toujours être inférieure ou égale à la distance entre deux supports successifs au cours de l'ET. Ceci est illustré par le dessin ci-dessous.

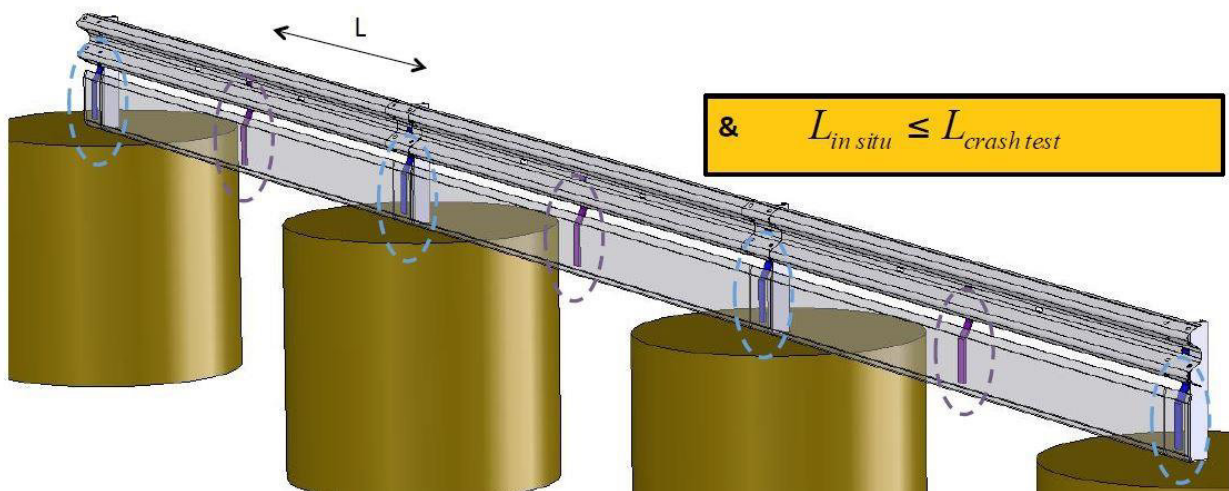


- Support - milieu de la lisse : Si, lors de l'ET, les supports sont fixés entre les poteaux à la barrière de sécurité, cette configuration doit également être respectée in situ. En outre, la distance entre les deux supports successifs doit in situ toujours être inférieure ou égale à la distance entre deux supports successifs au cours de l'ET. Ceci est illustré par le dessin ci-dessous.



- Support - milieu de la lisse et poteau : Si, lors de l'ET, les supports sont fixés tant entre les poteaux qu'à hauteur des poteaux, cette configuration doit aussi être respectée in situ. En outre, la distance entre les deux supports successifs doit in situ toujours être inférieure ou égale à la distance entre deux supports successifs au cours de l'ET.

Ceci est illustré par le dessin ci-dessous :



### 3 Fixation du support

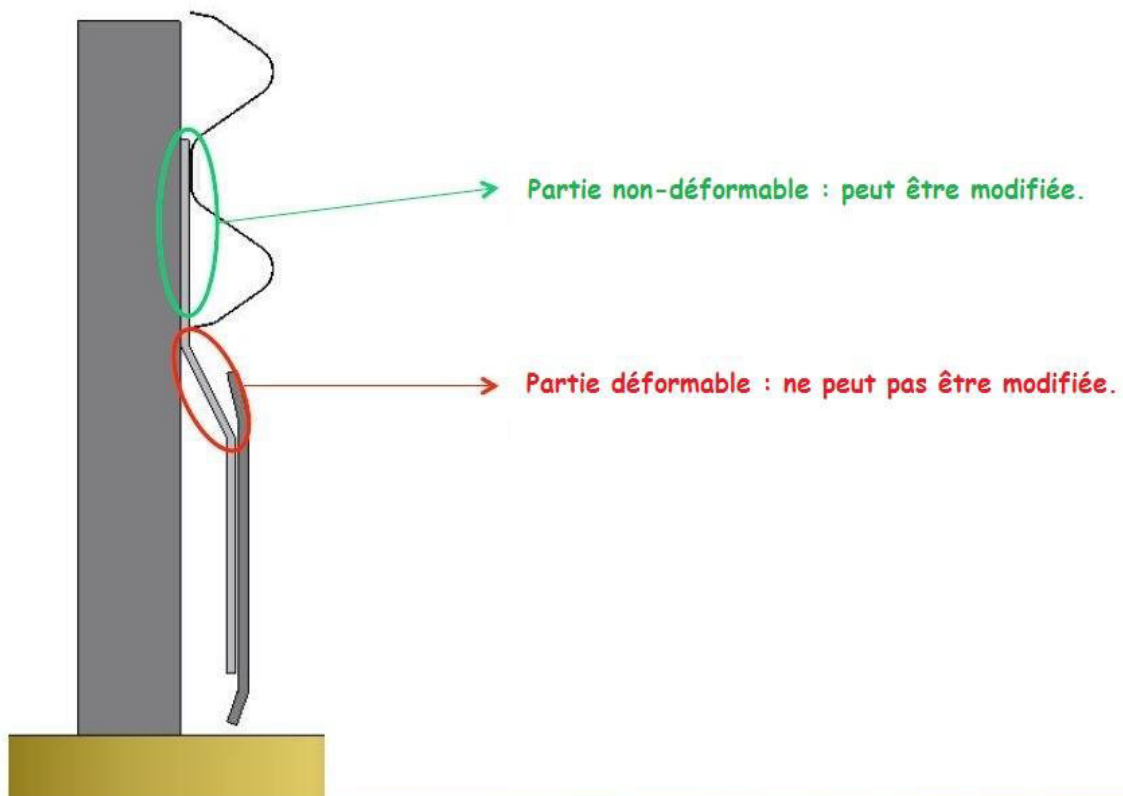
Les éléments non-absorbants du support peuvent être adaptés en fonction des nécessités pour pouvoir garantir le même fonctionnement du système qu'au cours de l'ET.

Les conditions suivantes doivent être respectées :

Les parties non-absorbantes du support n'ont pas subi de déformation lors de l'ET.

Les adaptations ne peuvent pas influencer négativement le mécanisme de travail du système de retenue pour motocyclistes.

Ceci est illustré par le dessin ci-dessous :

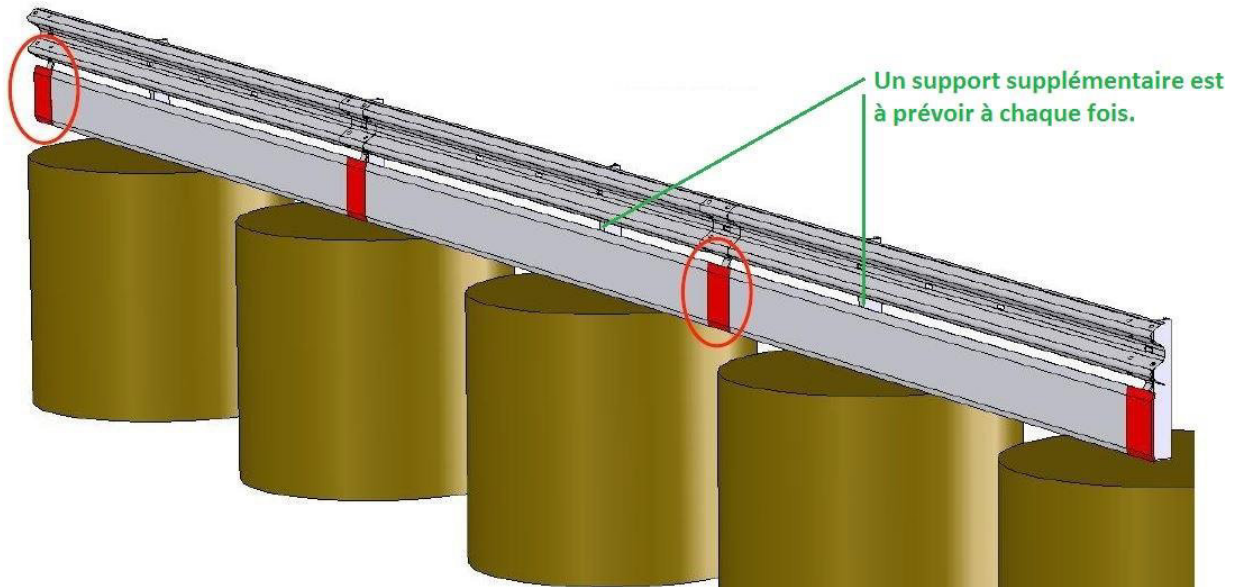


### 4 Chevauchement lisses moto

Si, lors de l'ET, le chevauchement des lisses moto se trouvait à hauteur des poteaux, et qu'in situ la situation est telle que le chevauchement ne se trouve pas à hauteur des poteaux, deux scénarios sont possibles :

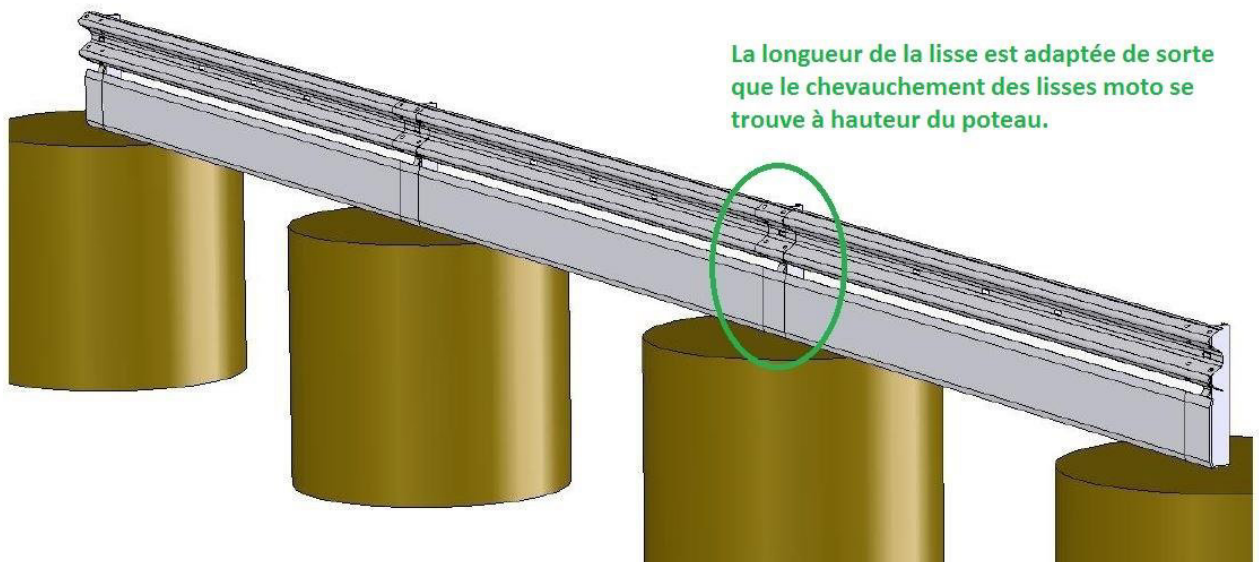
- Dans un premier scénario, la configuration est conservée, mais tous les poteaux devraient être pourvus d'un support, même les poteaux où un support n'était pas initialement prévu, afin d'intégrer une puissance absorbante supplémentaire.





- Dans un second scénario la longueur de la lisse moto peut être adaptée sur base de la distance des poteaux de la barrière de sécurité de sorte que le chevauchement se trouve à hauteur des poteaux.

Ceci est illustré par le dessin ci-dessous. La longueur de la lisse moto peut être adaptée uniquement à condition que cela soit fait dans l'unité de production du producteur des dispositifs de retenue.





## 8.5 INFORMATIONS A FOURNIR

Les éléments essentiels des dispositifs de retenue pour motocyclistes sont marqués de façon indélébile de sorte que la traçabilité de la matière utilisée est garantie de la matière première jusqu'au produit fini.

Les marquages obligatoires sur les éléments critiques sont :

- logo ou numéro d'identification du producteur ;
- année et numéro d'ordre de la production.

La lisse moto est considérée comme élément essentiel.

Le dispositif de retenue pour motocyclistes est pourvu, au moins tous les 100 m, d'une indication indélébile et visible des caractéristiques de performance.

## **8.6 CONTRÔLE**

### **8.6.1 Définition préalable**

Si le produit est livré sous la marque de conformité BENOR, le contrôle d'une livraison n'est pas nécessaire et les dispositions de 8.5.2 à 8.5.4 ne sont pas d'application.

Le fournisseur tient l'acheteur ou, le cas échéant, l'organisme impartial au courant de la livraison du produit de sorte que les échantillonnages nécessaires puissent être réalisés.

### **8.6.2 Conditions d'échantillonnage et de contrôle**

Les échantillonnages se font avant que le dispositif ne soit livré sur le chantier. Si les échantillonnages ne sont pas faits par l'organisme impartial, les échantillonnages sont effectués de façon contradictoire, c'est-à-dire en présence des contractants.

Les échantillonnages se font sélectivement et sont représentatifs pour chaque lot entier. Le choix est fait selon ce qui a été convenu à l'avance par les contractants si les échantillonnages et contrôles ne sont pas faits par un organisme impartial.

### **8.6.3 Définition d'un lot et échantillonnage**

Les échantillonnages se font par 200 m du dispositif à installer sur le chantier, cette quantité est considérée comme un lot. Une quantité totale inférieure à 200 m est considérée comme un seul lot.

Par lot, 2 échantillons sont prélevés des éléments essentiels du dispositif de retenue. Les lisses moto et supports sont considérés comme les éléments essentiels.

Le premier échantillon est destiné au contrôle, le deuxième échantillon est destiné à un éventuel contre-essai.

Les échantillons sont pourvus d'une marque indélébile, incontestable et reconnaissable par les contractants.

---

## 8.6.4 Réalisation des contrôles

### 8.6.4.1 Contrôle des caractéristiques de performance à l'impact

Ce contrôle se fait sur base l'évaluation de l'information demandée dans l'Art. 8.1 du présent document.

### 8.6.4.2 Contrôle des caractéristiques géométriques et durabilité

Avant que les éléments du dispositif ne soient livrés sur le chantier, les éléments prélevés sont vérifiés géométriquement en conformité avec les plans des éléments qui sont mentionnés dans le rapport ET de la barrière.

La durabilité des éléments en acier est également vérifiée conformément à l'Art. 5.1.1.2 du présent document.

### 8.6.4.3 Contrôle de la qualité d'acier des éléments

Avant que les éléments du dispositif ne soient livrés sur le chantier, les éléments prélevés sont vérifiés à l'aide d'un essai de traction statique et éventuellement une analyse chimique par un laboratoire accrédité pour ces essais. Les résultats sont évalués suivant l'Art. 5.1.1.1. Réaliser ou non une analyse chimique est convenu entre les contractants.

Si les résultats des contrôles ne satisfont pas aux exigences, des contre-essais sur l'échantillon de réserve sont effectués à condition que les contractants les estiment nécessaires.

Si les résultats des contre-essais sur les échantillons de réserve ne satisfont pas non plus aux exigences ou si pour diverses raisons les échantillons de réserve ne peuvent pas être testés, le lot est refusé.

### 8.6.4.4 Contrôle du dispositif de retenue sur le chantier

Si les résultats des contrôles définis ci-dessus sont conformes aux exigences, la barrière peut être livrée sur le chantier et mise en œuvre.

L'assemblage est vérifié suivant les conditions d'installation du producteur et conformément aux prescriptions du présent document.

## ANNEXE 1 CLASSES D'ACIER

En: Steel Name Fr: Nom de l'acier NI: Staal benaming	En: Yield Strength [MPa] Fr: Limite élastique [MPa] NI: Elasticiteitsgrens [MPa]		En: Tensile Strength [MPa] Fr: Limite de rupture [MPa] NI: Treksterkte [MPa]		En: Elongation [%] Fr: Elongation [%] NI: Verlenging [%]	
	R <sub>e</sub> _ min.	R <sub>e</sub> _ max.	R <sub>m</sub> _ min.	R <sub>m</sub> _ max.	A <sub>80</sub> _ min.	A <sub>5,65√S0</sub> _ min.
<b>COPRO CLASSE 1</b>	<b>185</b>	<b>234</b>	<b>290</b>	<b>540</b>	<b>≥ 12 %</b>	<b>≥ 16%</b>
<b>COPRO CLASSE 2</b>	<b>235</b>	<b>400</b>	<b>320</b>	<b>580</b>	<b>≥ 17 %</b>	<b>≥ 21%</b>
<b>COPRO CLASSE 3</b>	<b>300</b>	<b>500</b>	<b>390</b>	<b>680</b>	<b>≥ 16 %</b>	<b>≥ 19%</b>
<b>COPRO CLASSE 4</b>	<b>400</b>	<b>600</b>	<b>460</b>	<b>720</b>	<b>≥ 14 %</b>	<b>≥ 17%</b>
<b>COPRO CLASSE 5</b>	<b>500</b>	<b>700</b>	<b>530</b>	<b>760</b>	<b>≥ 11 %</b>	<b>≥ 13%</b>
<b>COPRO CLASSE 6</b>	<b>600</b>	<b>800</b>	<b>650</b>	<b>820</b>	<b>≥ 11 %</b>	<b>≥ 13%</b>
<b>COPRO CLASSE 7</b>	<b>700</b>	<b>920</b>	<b>750</b>	<b>950</b>	<b>≥ 10 %</b>	<b>≥ 12%</b>

## ANNEXE 2 NUANCES D'ACIER

### Recensement des aciers conformes aux normes EN et classification en fonction des classes COPRO

- Ces listes concernent :

- d'une part les aciers dits "plats" (aciers livrés sous forme de bobines et/ou feuilles) laminés à chaud ou à froid,
- d'autre part les aciers dits "longs" (aciers livrés sous forme de poutrelles ou produits dérivés) laminés à chaud.

- Objectif des listes :

Ces listes d'aciers permettent d'aisément identifier sur le marché les aciers compatibles avec chacune des classes COPRO définies dans le PTV 869.

- Remarques :

Ces listes ne sont pas exhaustives. Le fabricant est libre de proposer un acier ne figurant pas dans ces listes. Dans ce cas, COPRO a alors pour mission de vérifier la compatibilité de l'acier proposé avec les règles définies dans le PTV 869.

COPRO CLASSE 1									
Référence	En: Steel Name Fr : Nom de l'acier NI: Staal benaming	En: Direction Fr : Direction NI: Richting	En: Thickness Fr : Epaisseur NI: Dikte mm	En: Yield Strength [MPa] Fr : Limite élastique [MPa] NI: Elasticiteitsgrens [MPa]		En: Tensile Strength [MPa] Fr : Limite de rupture [MPa] NI: Treksterkte [MPa]		En: Elongation [%] Fr : Elongation [%] NI: Verlenging [%]	
				R <sub>e_min.</sub>	R <sub>e_max.</sub>	R <sub>m_min.</sub>	R <sub>m_max.</sub>	A <sub>80_min.</sub>	A <sub>5,65√s<sub>0_min.</sub></sub>
EN 10025-2 : 11/2004	S185	L	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	185	∞	310	540	≥ 14 %	-
		T	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	185	∞	310	540	≥ 12 %	-
PTV 869	COPRO CLASSE 1			185	234	290	540	≥ 12 %	≥ 16 %

COPRO CLASSE 2										
Référence	En: Steel Name Fr : Nom de l'acier NI: Staal benaming	En: Direction Fr : Direction NI: Richting	En: Thickness Fr : Epaisseur NI: Dikte mm	En: Yield Strength [MPa] Fr : Limite élastique [MPa] NI: Elasticiteitsgrens [MPa]		En: Tensile Strength [MPa] Fr : Limite de rupture [MPa] NI: Treksterkte [MPa]		En: Elongation [%] Fr : Elongation [%] NI: Verlenging [%]		
				R <sub>e_min.</sub>	R <sub>e_max.</sub>	R <sub>m_min.</sub>	R <sub>m_max.</sub>	A <sub>80_min.</sub>	A <sub>5,65√s<sub>0_min.</sub></sub>	
EN 10025-2 : 11/2004	S235JR	L	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	235	∞	360	510	≥ 21 %	-	
		T	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	235	∞	360	510	≥ 19 %	-	
	S275JR	L	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	275	∞	430	580	≥ 19 %	-	
		T	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	275	∞	430	580	≥ 17 %	-	
EN 10268 : 07/2006	HC260LA	T	≤ 3	260	330	350	430	≥ 26 %	-	
	HC300LA	L	≤ 3	280	360	370	470	≥ 24 %	-	
		T	≤ 3	300	380	380	480	≥ 23 %	-	
EN 10346 : 03/2009	Aciers de construction : S250GD	L	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 6	250	∞	330	∞	≥ 19 %	-	
		L	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 6	280	∞	360	∞	≥ 18 %	-	
	Aciers micro-alliés : HX260LAD	T	e ≤ 3	260	330	350	430	≥ 26 %	-	
		HX300LAD	T	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 6	300	380	380	480	≥ 23 %	-
			T	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 6	300	380	380	480	-	≥ 27 %
Complément à la EN 10149-2	S240MC AM FCE	L	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 16	240	320	360	450	≥ 27 %	-	
		L	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 16	240	320	350	440	-	≥ 32 %	
	S280MC AM FCE	L	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 16	280	350	370	450	≥ 26 %	-	
T		e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 16	300	380	370	450	≥ 25 %	-		
PTV 869	COPRO CLASSE 2			235	400	320	580	≥ 17 %	≥ 21 %	

COPRO CLASSE 3									
Référence	En: Steel Name Fr: Nom de l'acier NI: Staal benaming	En: Direction Fr: Direction NI: Richting	En: Thickness Fr: Epaisseur NI: Dikte mm	En: Yield Strength [MPa] Fr: Limite élastique [MPa] NI: Elasticiteitsgrens [MPa]		En: Tensile Strength [MPa] Fr: Limite de rupture [MPa] NI: Treksterkte [MPa]		En: Elongation [%] Fr: Elongation [%] NI: Verlenging [%]	
				Re_min.	Re_max.	Rm_min.	Rm_max.	A80_min.	A5,65\SO_min.
EN 10025-2 : 11/2004	S355JR	L	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	355 355	∞ ∞	510 470	680 630	≥ 18 % -	- ≥ 22 %
		T	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	355 355	∞ ∞	510 470	680 630	≥ 16 % -	- ≥ 20 %
EN 10149-2 : 09/1995	S315MC	L	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	315 315	∞ ∞	390 390	510 510	≥ 20 % -	- ≥ 24 %
	S355MC	L	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	355 355	∞ ∞	430 430	550 550	≥ 19 % -	- ≥ 23 %
EN 10268 : 07/2006	HC340LA	L	≤ 3	320	410	400	500	≥ 22 %	-
		T	≤ 3	340	420	410	510	≥ 21 %	-
	HC380LA	L	≤ 3	360	460	430	550	≥ 20 %	-
		T	≤ 3	380	480	440	560	≥ 19 %	-
EN 10346 : 03/2009	<u>Aciers de construction:</u>								
	S320GD	L	e ≤ 3	320	∞	390	∞	≥ 17 %	-
			3 ≤ e ≤ 6	320	∞	390	∞	-	≥ 20 %
	S350GD	L	e ≤ 3	350	∞	420	∞	≥ 16 %	-
			3 ≤ e ≤ 6	350	∞	420	∞	-	≥ 19 %
	<u>Aciers micro-alliés:</u>								
HX340LAD	T	e ≤ 3	340	420	410	510	≥ 21 %	-	
		3 ≤ e ≤ 6	340	420	410	510	-	≥ 26 %	
HX380LAD	T	e ≤ 3	380	480	440	560	≥ 19 %	-	
		3 ≤ e ≤ 6	380	480	440	560	-	≥ 24 %	

### COPRO CLASSE 3

Référence	En: Steel Name	En: Direction	En: Thickness	En: Yield Strength [MPa]		En: Tensile Strength [MPa]		En: Elongation [%]	
	Fr: Nom de l'acier	Fr: Direction	Fr: Epaisseur	Fr: Limite élastique [MPa]		Fr: Limite de rupture [MPa]		Fr: Elongation [%]	
	Nl: Staal benaming	Nl: Richting	Nl: Dikte	Nl: Elasticiteitsgrens [MPa]		Nl: Treksterkte [MPa]		Nl: Verlenging [%]	
			mm	R <sub>e</sub> _min.	R <sub>e</sub> _max.	R <sub>m</sub> _min.	R <sub>m</sub> _max.	A <sub>80</sub> _min.	A <sub>5,65√S0</sub> _min.
<b>EN 10113 : 1993</b>	S355M	L	e ≤ 16	355	∞	450	610	-	≥ 22 %
	S355ML	L	e ≤ 16	355	∞	450	610	-	≥ 22 %
Complément à la <b>EN10346</b>	S390GD AM FCE	L	e ≤ 3	390	∞	460	∞	≥ 16 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	390	∞	460	∞	-	≥ 19 %
Aciers <b>EN10149-2</b> contrôlés	S315MC AM FCE	L	e ≤ 3	315	395	415	495	≥ 24 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	315	395	415	495	-	≥ 28 %
		T	e ≤ 3	340	420	420	500	≥ 23 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	340	420	420	500	-	≥ 27 %
	S355MC AM FCE	L	e ≤ 3	355	435	430	520	≥ 22 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	355	435	430	520	-	≥ 25 %
T	e ≤ 3	380	460	440	530	≥ 21 %	-		
	3 ≤ e ≤ 16	380	460	440	530	-	≥ 24 %		
Complément à <b>EN10149-2</b>	S390MC AM FCE	L	e ≤ 3	390	480	460	560	≥ 20 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	390	480	460	560	-	≥ 24 %
		T	e ≤ 3	420	500	470	570	≥ 19 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	420	500	470	570	-	≥ 24 %
<b>PTV 869</b>	<b>COPRO CLASS 3</b>			<b>300</b>	<b>500</b>	<b>390</b>	<b>680</b>	<b>≥ 16 %</b>	<b>≥ 19 %</b>

**COPRO CLASSE 4**

Référence	En: Steel Name Fr: Nom de l'acier NI: Staal benaming	En: Direction Fr: Direction NI: Richting	En: Thickness Fr: Epaisseur NI: Dikte mm	En: Yield Strength [MPa] Fr: Limite élastique [MPa] NI: Elasticiteitsgrens [MPa]		En: Tensile Strength [MPa] Fr: Limite de rupture [MPa] NI: Treksterkte [MPa]		En: Elongation [%] Fr: Elongation [%] NI: Verlenging [%]	
				Re _ min.	Re _ max.	Rm _ min.	Rm _ max.	A <sub>80</sub> _ min.	A <sub>5,65√S0</sub> _ min.
<b>EN 10149-2</b> : 09/1995	S420MC	L	e < 3	420	∞	480	620	≥ 16 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	420	∞	480	620	-	≥ 19 %
	S460MC	L	e < 3	460	∞	520	670	≥ 14 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	460	∞	520	670	-	≥ 17 %
<b>EN 10268</b> : 07/2006	HC420LA	T	≤ 3	420	520	470	590	≥ 17 %	-
		L	≤ 3	400	500	460	580	≥ 18 %	-
<u>Aciers micro-alliés:</u>									
<b>EN 10346</b> : 03/2009	HX420LAD	T	e ≤ 3	420	520	470	590	≥ 17 %	-
			3 ≤ e ≤ 6	420	520	470	590	-	≥ 22 %
	HX460LAD	T	e ≤ 3	460	560	500	640	≥ 15 %	-
			3 ≤ e ≤ 6	460	560	500	640	-	≥ 20 %
<b>EN 10113</b> : 1993	S460M	L	e ≤ 16	460	∞	530	720	-	≥ 22 %
	S460ML	L	e ≤ 16	460	∞	530	720	-	≥ 22 %
Aciers <b>EN10149-2</b> contrôlés	S420MC AM FCE	L	e ≤ 3	420	520	490	600	≥ 18 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	420	520	490	600	-	≥ 22 %
	S460MC AM FCE	T	e ≤ 3	450	550	500	600	≥ 17 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	450	550	500	600	-	≥ 21 %
	S460MC AM FCE	L	e ≤ 3	460	560	520	640	≥ 15 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	460	560	520	640	-	≥ 18 %
	S460MC AM FCE	T	e ≤ 3	490	590	530	640	≥ 14 %	-
			3 ≤ e ≤ 16	490	590	530	640	-	≥ 17 %
<b>PTV 869</b>	<b>COPRO CLASS 4</b>			<b>400</b>	<b>600</b>	<b>460</b>	<b>720</b>	<b>≥ 14 %</b>	<b>≥ 17 %</b>



COPRO CLASSE 5									
Référence	En: Steel Name Fr : Nom de l'acier NI: Staal benaming	En: Direction Fr : Direction NI: Richting	En: Thickness Fr : Epaisseur NI: Dikte  mm	En: Yield Strength [MPa] Fr : Limite élastique [MPa] NI: Elasticiteitsgrens [MPa]		En: Tensile Strength [MPa] Fr : Limite de rupture [MPa] NI: Treksterkte [MPa]		En: Elongation [%] Fr : Elongation [%] NI: Verlenging [%]	
				R <sub>e_min.</sub>	R <sub>e_max.</sub>	R <sub>m_min.</sub>	R <sub>m_max.</sub>	A <sub>80_min.</sub>	A <sub>5,65√s0_min.</sub>
EN 10149-2 : 09/1995	S500MC	L	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	500 500	∞ ∞	550 550	700 700	≥ 12 % -	- ≥ 14 %
	S550MC	L	e < 3 3 ≤ e ≤ 16	550 550	∞ ∞	600 600	760 760	≥ 12 % -	- ≥ 14 %
EN 10346-2 : 03/2009	Aciers micro-alliés : HX500LAD	T	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 6	500 500	620 620	530 530	690 690	≥ 13 % -	- ≥ 18 %
Aciers EN 10149-2 contrôlés	S500MC AM FCE	L	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 16	500 500	600 600	560 560	700 700	≥ 16 % -	- ≥ 19 %
		T	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 16	530 530	630 630	570 570	700 700	≥ 15 % -	- ≥ 18 %
	S550MC AM FCE	L	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 16	550 550	650 650	620 620	750 750	≥ 12 % -	- ≥ 14 %
		T	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 16	580 580	680 680	630 630	750 750	≥ 11 % -	- ≥ 13 %
PTV 869	COPRO CLASSE 5			500	700	530	760	≥ 11 %	≥ 13 %

COPRO CLASSE 6									
Référence	En: Steel Name Fr : Nom de l'acier NI: Staal benaming	En: Direction Fr : Direction NI: Richting	En: Thickness Fr : Epaisseur NI: Dikte  mm	En: Yield Strength [MPa] Fr : Limite élastique [MPa] NI: Elasticiteitsgrens [MPa]		En: Tensile Strength [MPa] Fr : Limite de rupture [MPa] NI: Treksterkte [MPa]		En: Elongation [%] Fr : Elongation [%] NI: Verlenging [%]	
				R <sub>e_min.</sub>	R <sub>e_max.</sub>	R <sub>m_min.</sub>	R <sub>m_max.</sub>	A <sub>80_min.</sub>	A <sub>5,65√s0_min.</sub>
EN 10149-2 : 09/1995	S600MC	L	e < 3 3 ≤ e ≤ 10	600 600	∞ ∞	650 650	820 820	≥ 11 % -	- ≥ 13 %
PTV 869	COPRO CLASSE 6			600	800	650	820	≥ 11 %	≥ 13 %

COPRO CLASSE 7									
Référence	En: Steel Name Fr : Nom de l'acier NI: Staal benaming	En: Direction Fr : Direction NI: Richting	En: Thickness Fr : Epaisseur NI: Dikte  mm	En: Yield Strength [MPa] Fr : Limite élastique [MPa] NI: Elasticiteitsgrens [MPa]		En: Tensile Strength [MPa] Fr : Limite de rupture [MPa] NI: Treksterkte [MPa]		En: Elongation [%] Fr : Elongation [%] NI: Verlenging [%]	
				R <sub>e_min.</sub>	R <sub>e_max.</sub>	R <sub>m_min.</sub>	R <sub>m_max.</sub>	A <sub>80_min.</sub>	A <sub>5,65√s0_min.</sub>
EN 10149-2 : 09/1995	S700MC	L	e < 3 3 ≤ e ≤ 10	700 700	∞ ∞	750 750	950 950	≥ 10 % -	- ≥ 12 %
Complément à EN 10149-2	S700MC AM FCE	L	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 10	700 700	∞ ∞	750 750	910 910	≥ 10 % -	- ≥ 14 %
		T	e ≤ 3 3 ≤ e ≤ 10	720 730	∞ ∞	760 760	910 910	≥ 10 % -	- ≥ 12 %
PTV 869	COPRO CLASSE 7			700	920	750	950	≥ 10 %	≥ 12 %

## ANNEXE 3 EVALUATION DE LA CONTRIBUTION DES CARACTERISTIQUES DU SOL SUR LE COMPORTEMENT DES BARRIERES DE SECURITE EN ACIER

### BUT

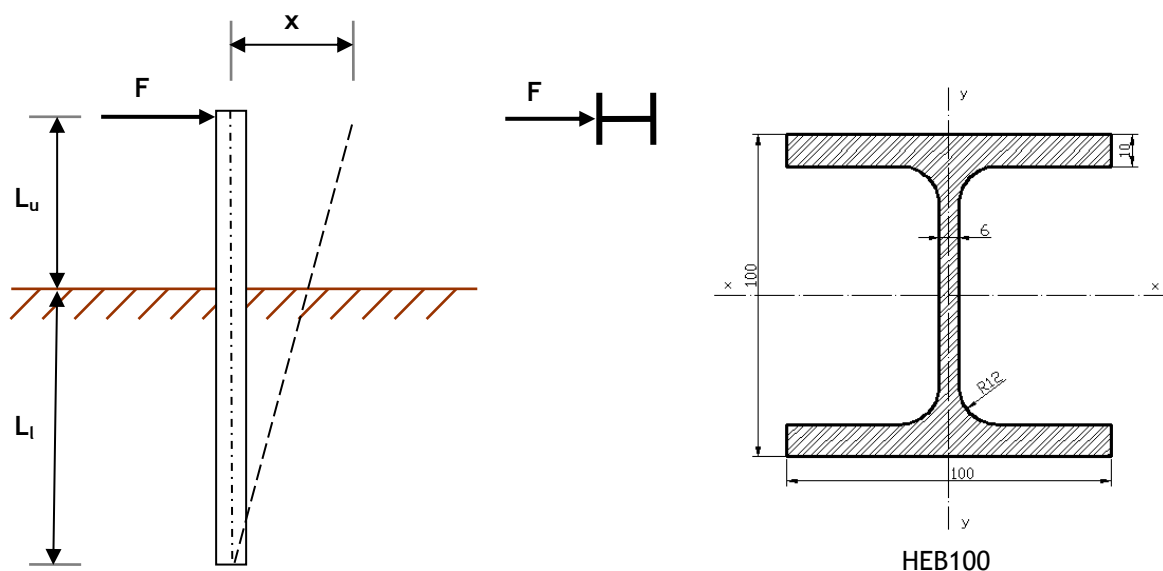
L'objectif de cette procédure est de prendre en compte la différence de performance d'un sol dans lequel une barrière de sécurité est installée et du sol dans lequel cette barrière de sécurité a été testée.

Par expérience, on a observé que les barrières de sécurité sont testées dans un sol de type « DUR ».

Si la barrière de sécurité est installée dans un sol plus meuble que celui dans lequel elle a été testée, il est demandé au producteur d'adapter l'ancrage des poteaux de telle sorte que les performances de son système soient équivalentes à celles du système testé.

Afin de déterminer les caractéristiques du sol sur le chantier, l'essai ci-dessous doit être effectué.

L'essai est toujours effectué dans le sens chaussée vers terre-plein.



### A. Détermination type de sous-sol ( $F_A$ )

profil:	HEB100 (Qualité d'acier S235JR)
$L_u$ :	0,65 m
$L_l$ :	1,00 m
$x$ :	0,35 m

La force  $F_A$  est la force horizontale  $F$  nécessaire pour réaliser un déplacement horizontal  $x$  de 35 cm à une hauteur  $L_U$  (65 cm).

En fonction de la valeur de cette force  $F_A$ , le sous-sol est réparti en catégories selon le tableau ci-dessous.

	<b>DUR</b>	<b>MOYEN</b>	<b>MEUBLE</b>
$F_A$	$16 \text{ kN} < F_A \leq 25 \text{ kN}$	$10 \text{ kN} < F_A \leq 16 \text{ kN}$	$F_A \leq 10 \text{ kN}$

## B. Modifications au poteau de système ( $F_B$ )

Si une barrière de sécurité doit être installée dans un sol moins résistant que celui dans lequel le système a été testé (et pour lequel un niveau de retenue particulier, une largeur de fonctionnement et une valeur ASI s'appliquent), le producteur de la barrière de sécurité doit prendre des mesures pour garantir les performances du système installé. Seules des adaptations qui modifient uniquement l'interaction entre le sol et la barrière de sécurité sont autorisées.

Le poteau du système est le poteau standard de la barrière de sécurité qui est ancré dans le sous-sol.

Comme déjà indiqué ci-dessus on part du principe que la barrière de sécurité a été testée dans un sol de type « DUR ».

### B.1 Type DUR

S'il ressort des tests ci-dessus - effectués sur le chantier - que le sol est du type 'DUR', aucune modification ne doit être apportée au poteau du système.

### B.2 Type MOYEN

S'il ressort des tests ci-dessus - effectués sur le chantier - que le sol est du type 'MOYEN', la longueur enterrée du poteau du système doit être prolongée de 30 %.

### B.3 Type MEUBLE

S'il ressort des tests ci-dessus - effectués sur le chantier - que le sol est du type 'MEUBLE', la longueur enterrée du poteau du système doit être prolongée de 60 %.

En cas de modification, pour obtenir une longueur de production pratique, la longueur totale du poteau doit être arrondie au centimètre supérieur.

## ANNEXE 4 DETERMINATION DES EFFORTS MAXIMA TRANSMIS PAR UNE BARRIERE DE SECURITE SUR UN OUVRAGE D'ART LORS D'UN IMPACT

### 4.1 INTRODUCTION

Cette annexe décrit les méthodes permettant de déterminer les forces maximales qui peuvent être transmises par une barrière de sécurité en acier sur un ouvrage d'art, à la suite d'un impact par un véhicule tamponneur.

Note : Ces forces peuvent être prises en considération lors de la vérification d'un ouvrage d'art existant ou d'un nouvel ouvrage d'art.

### 4.2 DEFINITIONS

#### 4.2.1 Tablier de pont

Partie structurale de la plate-forme horizontale de l'ouvrage d'art, à l'exception d'un éventuel renforcement du tablier de pont.

#### 4.2.2 'courbe M/V' ou 'courbe de résistance maximale'

Courbe qui donne les couples 'moment résistant maximum' – 'effort tranchant résistant maximum' d'une section transversale d'acier, en tenant compte de l'interaction « moment – effort tranchant » (réduction du moment résistant engendrée par la présence simultanée d'un effort tranchant).

#### 4.2.3 Structure

Ensemble des éléments structuraux de l'ouvrage d'art, y compris le tablier du pont et son renforcement éventuel (le système d'étanchéité et les parachèvements du pont ne font pas partie de la structure).

#### 4.2.4 Barrière de sécurité ancrée

Barrière de sécurité fixée au tablier de pont ou à la structure de l'ouvrage d'art par des ancrages en acier empêchant le déplacement de la structure lors d'un impact par un véhicule tamponneur.

### 4.3 CHARGE MAXIMUM LORS D'UN IMPACT

Les forces maximales transmises par des barrières de sécurité en acier ancrées sont les forces correspondant à la rupture de l'élément le plus faible des barrières. Ces forces transmises consistent en une force transversale (effort tranchant) et un moment de flexion.

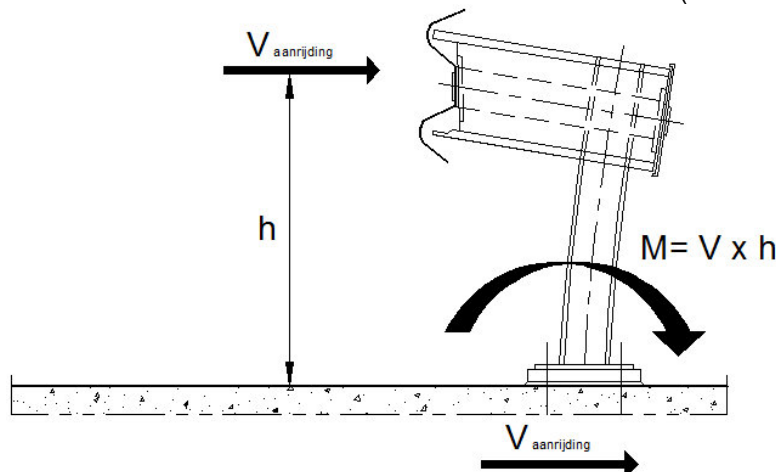


Figure 1 – Forces qui agissent sur une barrière de sécurité en acier

La détermination des forces qui sont transmises par une barrière de sécurité en acier sur le tablier de pont peut se faire à l'aide d'essais ou par une méthode analytique. Ces méthodes sont expliquées ci-après.

#### 4.4 METHODES

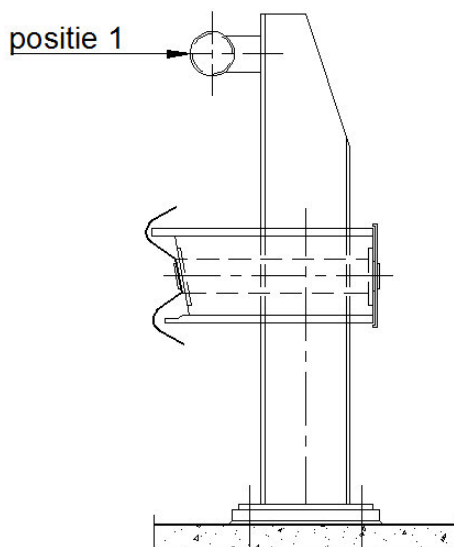
##### 4.4.1 METHODE 1 : LA DETERMINATION DES FORCES A L'AIDE D'ESSAIS

Avec cette méthode, les barrières de sécurité en acier sont testées dans un laboratoire, où l'on charge le montant jusqu'à ce qu'une rupture se produise.

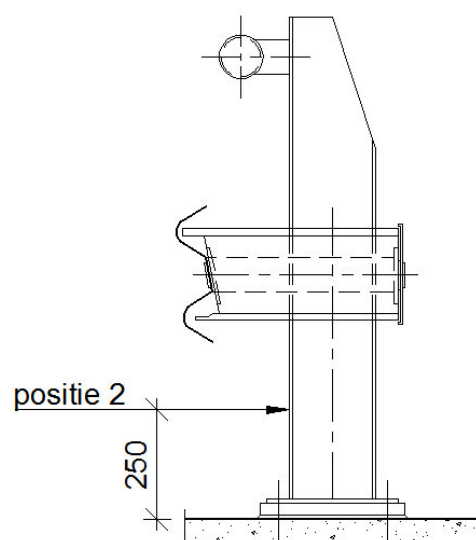
Ceci se fait soit par le chargement progressif du montant avec un vérin, soit par le chargement instantané et dynamique du montant en laissant tomber une masse sur celui-ci à l'aide d'un pendule.

Les exigences suivantes s'appliquent :

- a. Les caractéristiques mécaniques des matériaux utilisés lors de la fabrication des échantillons doivent être déterminées ;
- b. Lors de l'essai de la barrière de sécurité en acier la rupture du béton (l'arrachement d'un cône de béton) ne peut pas être déterminante. C'est le montant ou les tiges d'ancrage qui doivent rompre ;
- c. L'essai se fait au moins sur six échantillons :
  - Les échantillons sont choisis parmi différents lots ;
  - Les échantillons sont testés selon l'axe fort ;
  - Lors d'au moins trois essais, le vérin ou le pendule s'applique au niveau le plus critique du montant, c'est-à-dire celui pour lequel le moment de flexion généré à la base du montant est le plus élevé possible ; ce niveau est déterminé par le laboratoire qui effectue les essais (cfr. position 1 dans la Figure 2 ci-dessous) ;
  - Lors d'au moins trois essais, le vérin ou le pendule s'applique à 25 cm au-dessus de la base du montant (cfr. position 2 dans la Figure 3 ci-dessous).



**Figure 2 – Position 1 du vérin ou du pendule pour déterminer le moment de flexion maximum**



**Figure 3 – Position 2 du vérin ou du pendule pour déterminer la force transversale maximale**

Si, lors de l'essai, le montant cède d'abord, les résultats individuels sont multipliés par  $f_{u,max}/f_{u,mesuré}$ , où :

- $f_{u,max}$  : la limite supérieure de la résistance à la traction de la nuance d'acier utilisée, telle que déterminée dans la norme NBN EN 10025-2:2005 (p.ex. : pour la nuance d'acier S235,  $f_{u,max}$  vaut 510 N/mm<sup>2</sup>) ;
- $f_{u,mesuré}$  : la résistance à la traction mesurée de l'acier de l'échantillon.

Si, lors de l'essai, la tige d'ancrage cède d'abord, les résultats individuels sont multipliés par  $f_{u,tige,max}/f_{u,tigemesurée}$ , où :

- $f_{u,tige,max}$  : la limite supérieure garantie pour la résistance à la traction des tiges d'ancrage ;
- $f_{u,tige}$  mesurée : la résistance à la traction mesurée des tiges d'ancrage utilisées durant les tests.

Après le test, une valeur caractéristique (95 % fractile) est déterminée par série sur base de la valeur moyenne et de l'écart type du moment de flexion et de la force transversale générés au niveau de la plaque de base.

On suppose que les résultats d'essai sont distribués selon une répartition normale ou gaussienne.

Cette valeur caractéristique est multipliée par un facteur  $\gamma = 1,20$ . Il en résulte la force d'impact de dimensionnement.

(Ce facteur s'ajoute au facteur  $\gamma = 1,25$  défini dans la NBN EN 1991-2, 4.7.3.3 et par lequel la charge d'impact doit être multipliée).

Exemple pour la détermination de la valeur caractéristique :

Les trois résultats d'essai suivants sont disponibles pour un montant en ce qui concerne le moment de flexion maximum transmis : M1 = 50 kNm, M2 = 52 kNm, M3 = 48 kNm.

Par conséquent,  $M_{moy} = 50$  kNm.

La détermination de l'écart quadratique se fait à l'aide de la formule suivante :

$$s^2 = \frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (x_i - x_{moy})^2$$

Dans l'exemple,  $s^2 = 1/(3-1)*((50-50)^2+(50-52)^2+(50-48)^2)=4$  ;  $s=2$

La valeur caractéristique (fractile 95 %) est déterminée à l'aide de la formule suivante :

$$f_k = f_{moy} + \alpha * s, \text{ avec } \alpha = 1,64$$

Dans l'exemple,  $f_k = 50+1,64*2 = 53,28$  kNm.

#### 4.4.2 METHODE 2 : LA DETERMINATION DES FORCES A L'AIDE D'UNE METHODE ANALYTIQUE

Ici, la courbe M/V 'moment résistant maximum' – 'effort tranchant résistant maximum' de la barrière de sécurité en acier ancrée est déterminée de façon analytique.

Cette courbe correspond à l'élément le plus faible de la configuration, qui peut être aussi bien le montant ou l'ancrage dans le béton.

#### 4.4.2.1 Contrôle de la courbe M/V du montant

##### 4.4.2.1 a) Montant de section transversale uniforme

La courbe M/V du montant est calculée :

- selon l'axe fort ;
- sans tenir compte des phénomènes éventuels d'instabilité du (des éléments du) montant.

La détermination de la résistance maximale du montant se fait d'après les principes du § 6.2.8 de la norme NBN EN 1993-1-1: 2005 :

- $M_u = W_{pl} * f_u$  avec  $W_{pl}$  le module plastique de la section considérée ;
- $V_u = \frac{A_v * f_u}{\sqrt{3}}$  avec  $A_v$  l'aire de cisaillement.

$f_u$  : la limite supérieure de la résistance à la traction de la nuance d'acier utilisée, telle que déterminée dans la norme NBN EN 10025-2: 2005.

La courbe M/V est alors dessinée comme suit :

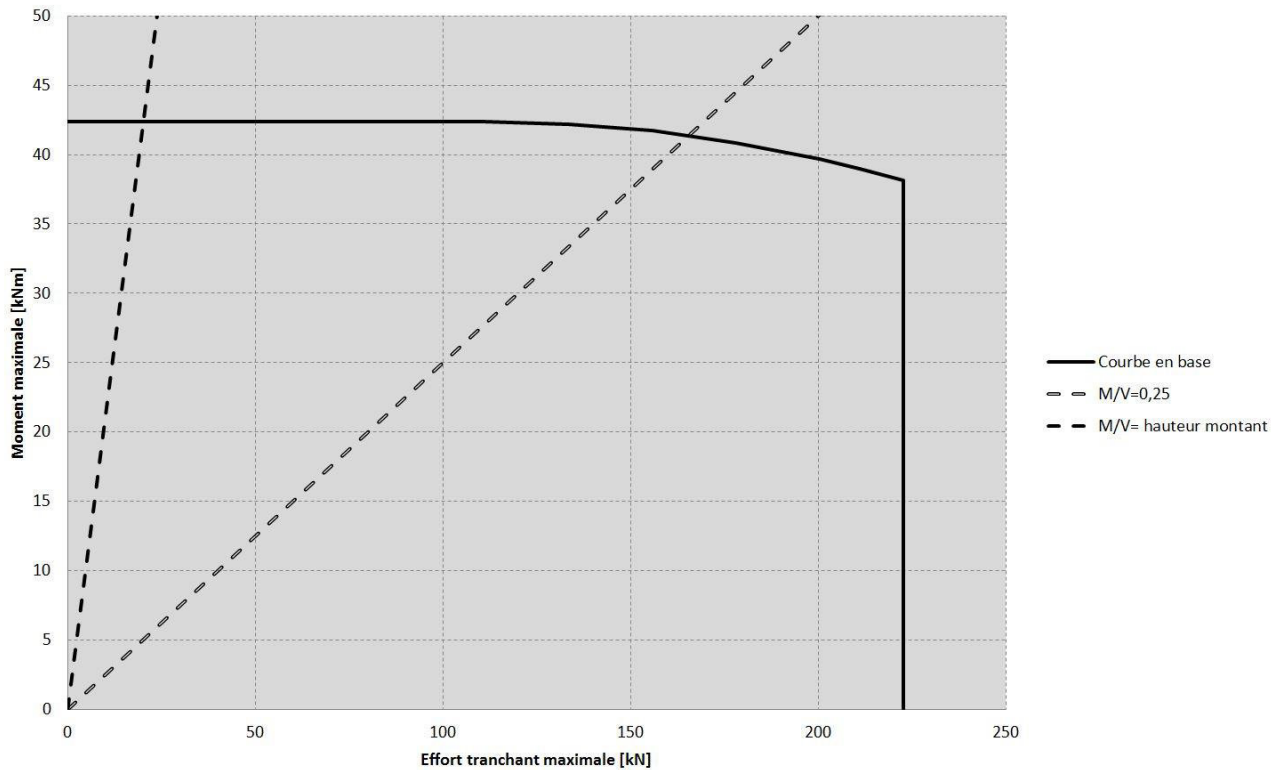
- Pour  $V \leq \frac{V_u}{2}$ ,  $M = M_u$
- Pour  $V > \frac{V_u}{2}$  M est calculé selon NBN EN 1993-1 §6.2.8 (3) (sur l'aire de cisaillement on calcule avec une limite élastique réduite)

$$f_y * (1 - \rho) \text{ avec } \rho = \left(\frac{2V}{V_u} - 1\right)^2$$

La zone de la courbe à prendre en compte est délimitée par :

- $M/V = 0.25$  m : physiquement aucun impact n'est possible à une hauteur inférieure à 25 cm. Les points de la courbe où  $M/V < 0.25$  m ne sont pas pris en compte.
- $M/V =$  hauteur réelle du montant : physiquement aucun impact n'est possible plus haut que la hauteur réelle du montant. Les points où  $M/V >$  hauteur réelle du montant ne sont pas pris en compte.

### Calcul analytique courbe-M/V montant



#### 4.4.2.1 b) Montant avec renfort à la base.

Le renfort à la base du montant augmente les forces maximales transmises, puisque :  
Soit :

- le point de rupture du montant se trouve géométriquement plus haut (le point critique ne se trouve plus directement au-dessus de la plaque de base, mais directement au-dessus du renfort).

Soit :

- le point de rupture se trouve dans la zone renforcée (le renfort engendre une courbe de résistance plus élevée).

En présence d'un renfort à la base d'un montant, on procède comme suit :

- a. La courbe M/V du montant est d'abord calculée comme s'il n'y avait aucun renfort. Ensuite, chaque point de la courbe est rehaussé de la manière suivante :
  - $V_n = V$
  - $M_n = M + V \cdot h_{\text{renfort}}$
- b. La courbe M/V de la zone renforcée juste au-dessus de la plaque de base est calculée.



c. Les deux courbes M/V sont reportées sur un graphique. On considère la courbe la plus basse ou la combinaison la plus basse des parties des courbes, pour autant que celles-ci correspondent à une combinaison possible de M et V. Cela signifie que l'on ne considère pas les parties suivantes :

- $M/V < 0.25m$  : physiquement aucun impact n'est possible à une hauteur inférieure à 25 cm
- $M/V > \text{hauteur réelle du montant}$  : physiquement aucun impact n'est possible plus haut que la hauteur réelle du montant

#### Calcul analytique courbes-M/V du montant renforcé en base

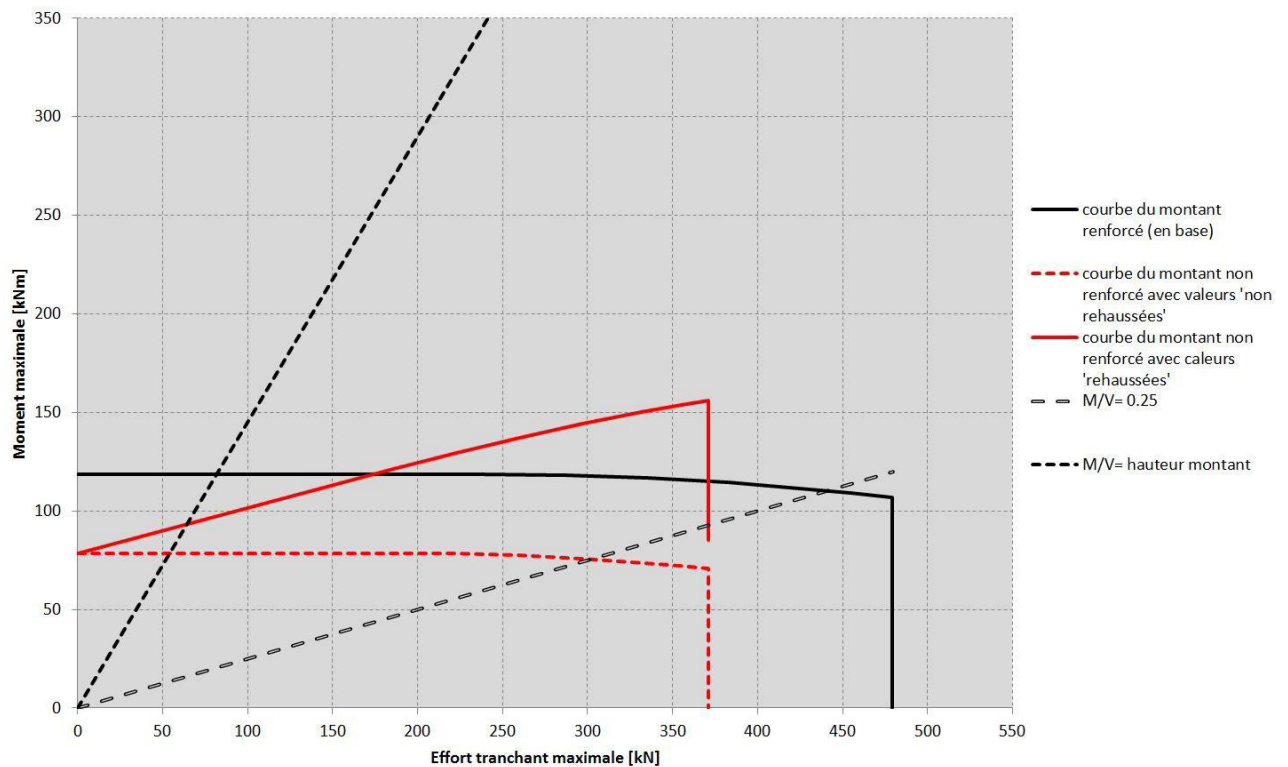


Figure 5 – exemple du montant avec renfort à la base (à 23 cm)

#### 4.4.2.1 c) Montant avec une section transversale variable

En présence d'un montant avec une section transversale variable, on détermine la courbe M/V pour au moins 4 sections différentes.

On procède comme suit :

a. On détermine au moins 4 sections pour lesquelles les courbes M/V sont calculées.

Il s'agit :

- De la section à la base du profil (à la jonction avec la plaque de base) ;
- De la section la plus petite du profil (probablement en haut du profil) ;
- De la(des) section(s) à l'emplacement d'une discontinuité ;
- D'autre(s) section(s) à un(des) emplacement(s) pertinent(s) (= autant que possible répartis sur la hauteur du montant).

- b. La courbe M/V est calculée pour chaque section choisie comme déterminé au §4.4.2.1 a).

Ensuite, chaque point de chaque courbe est rehaussé :

- $V_n = V$
- $M_n = M + V^*_{h_{section}}$

- c. Les courbes M/V sont reportées sur un graphique. On considère la courbe la plus basse ou la combinaison la plus basse des parties des courbes, pour autant que celles-ci correspondent à une combinaison possible de M et V. Cela signifie que l'on ne considère pas les parties suivantes :

- $M/V < 0.25$  m : physiquement aucun impact n'est possible à une hauteur inférieure à 25 cm
- $M/V >$  hauteur réelle du montant : physiquement aucun impact n'est possible plus haut que la hauteur réelle du montant
- $M/V <$  hauteur h de la section du montant pour la courbe en question. Pour cette partie, on NE peut PAS prendre en compte la(es) courbe(s) au-dessus de la hauteur h.

#### Calcul analytique courbes-M/V pour montant avec section variable

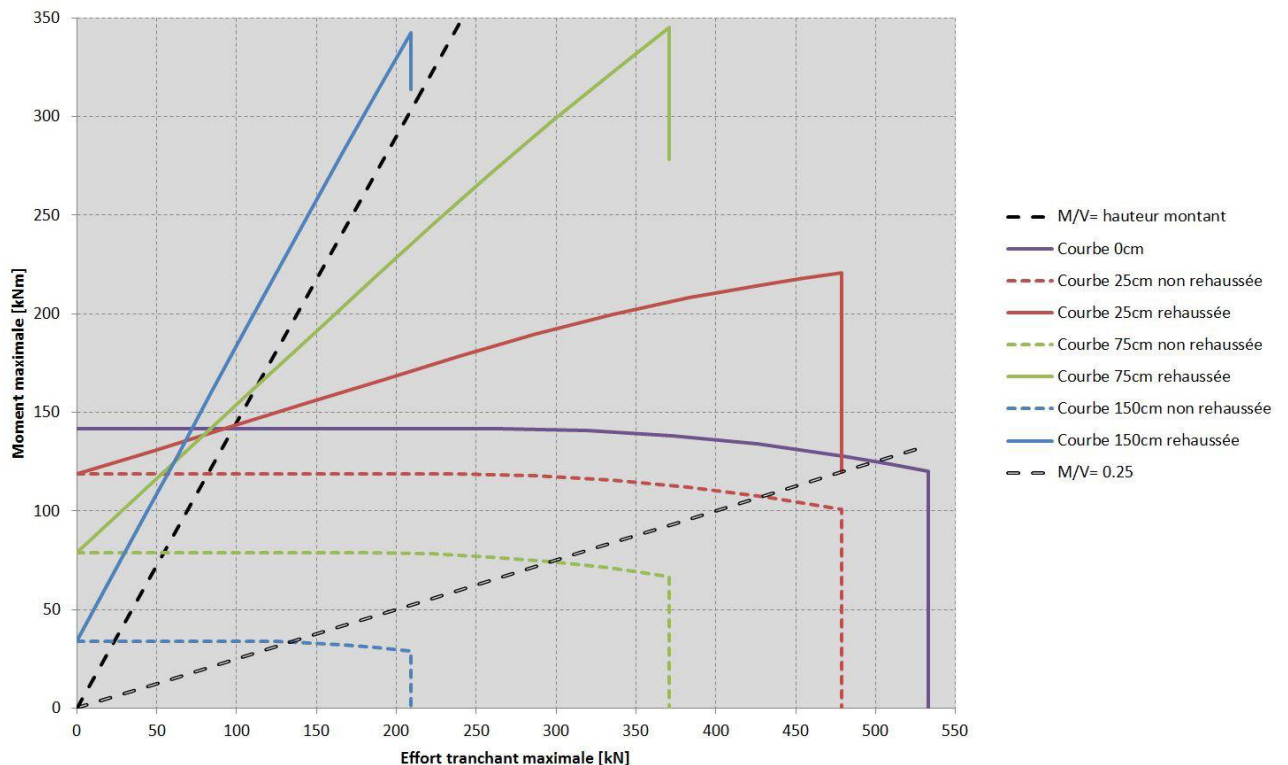


Figure 6 – Exemple courbe M/V pour montant avec section transversale variable, sections à la base, à 25 cm de hauteur, à 75 cm de hauteur et en tête du profil

#### 4.4.2.2 Courbe M/V de la tige d'ancrage

La courbe de résistance maximale d'une tige d'ancrage en acier est calculée comme suit :

$$\left(\frac{M}{M_u}\right)^2 + \left(\frac{V}{V_u}\right)^2 = 1 \quad [1]$$

Mu et Vu sont calculés comme suit :

$$M_u = \sum_{i=1}^{nt} A_i \cdot d_i \cdot f_u \quad [2]$$

$$V_u = \sum_{i=1}^n A_i \cdot f_u / \sqrt{3} \quad [3]$$

Où :

- $M_u$  : moment de flexion maximum (en kNm)
- $V_u$  : effort tranchant maximum (en kN)
- $n$  : nombre de tiges d'ancrage avec lesquelles la barrière de sécurité est fixée
- $A_i$  : section transversale de la tige d'ancrage (en mm<sup>2</sup>)
- $d_i$  : distance entre la tige d'ancrage en traction et l'axe neutre de la zone de béton comprimée sous la plaque du montant. Etant donné que pour la détermination de cette zone comprimée il faut tenir compte d'une limite supérieure de la résistance du béton, qui n'est pas simple à déterminer, on peut par mesure de sécurité considérer que  $d_i$  = distance (en m), de l'arrière de la plaque de base à la tige d'ancrage considérée
- $f_u$  : limite supérieure pour la résistance à la traction des tiges d'ancrage (en kN/m<sup>2</sup>)

#### 4.4.2.3 Courbe M/V de l'ensemble montant et tiges d'ancrage

Les courbes M/V du montant et des tiges d'ancrage sont toujours comparées et combinées selon une des situations ci-dessous. Seule la zone pertinente ( $0.25 \text{ m} < M/V < \text{hauteur réelle du montant}$ ) est considérée.

- Situation 1: une courbe se trouve entièrement sous l'autre/les autres. Cette courbe détermine l'élément faible et donc les forces maximales transmises ;
- Situation 2: les courbes se croisent. Dans ce cas on peut considérer la combinaison la plus faible des parties des courbes ;
- Situation 3: il n'y a qu'une courbe de disponible. Celle-ci est considérée comme déterminante.

#### 4.4.2.4 Courbe M/V de la plaque de base

Dans le cas particulier où la résistance de la barrière de sécurité est atteinte par flexion de la plaque de base et non du montant, ceci peut être pris en compte dans la détermination de la courbe M/V de l'ensemble montant et tiges d'ancrage. Etant donné que de tels systèmes ne sont actuellement pas encore connus, les principes (qui sont similaires à la détermination des courbes M/V ci-dessus) ne sont pas décrits en détail.

## ANNEXE 5 ELEMENTS DE RACCORDEMENT

Dans le cas où deux barrières de sécurité différentes doivent être raccordées, l'analyse ci-dessous doit être effectuée pour définir quelle action doit être entreprise.

Famille de produit <sup>(1)</sup>	Niveau de retenue	Exemple (indicatif)	$\Delta Dm$ TB51 <sup>(2)</sup>	$\Delta Dm$ TB11 <sup>(3)</sup>	Pièce de liaison <sup>(4)</sup>	Action
Identique	Identique	H2 W5 sur H2 W4	< 0,4 m	/	Non	Aucune action
	Différent <sup>(3)</sup>	H2 W6 sur H2 W3	> 0,4 m	/	Non	Simulation <sup>(5)</sup>
Différent	Identique	H2 W4 sur H4b W4	/	< 0,2 m	Non	Aucune action
		H1 W4 sur H2 W5				
	Différent <sup>(3)</sup>	H2 W6 sur H4b W3	/	> 0,2 m	Oui/ Non	Simulation <sup>(5)</sup>
Différent	Identique		< 0,4 m	/	Non	Aucune action
		H2 W5 3-w sur H2 W4			Oui	Simulation <sup>(5)</sup>
	Différent <sup>(3)</sup>	H2 W6 sur H2 W3 3-w	> 0,4 m	/	Oui / Non	Simulation <sup>(5)</sup>
Différent <sup>(3)</sup>	H1 W4 - H2 W5	/	/	/	Simulation <sup>(5)</sup>	
	H2 W4 - H4b W4					
	H2 W6 - H4b W4					

(1) Barrières de sécurité appartenant à la même famille de produit, ont :  
 - la même mise en forme quant à la lisse ;  
 - une différence de hauteur (calculée à partir du dessus de la lisse jusqu'au sol)  $\leq 10$  cm ;  
 - des éléments qui entrent en contact avec le véhicule TB11 qui ne diffèrent pas d'un système à l'autre ;  
 - le même mécanisme de fonctionnement.

(2)  $\Delta Dm$   
 Différence absolue dans la déviation dynamique normalisée des deux barrières de sécurité déterminée pour le véhicule approprié.

(3) Pour un raccord entre des barrières de sécurité avec un niveau de retenue différent dans la même famille de produit, la déviation dynamique maximale (Dm) de l'essai de choc TB11 est considérée.

(4) L'élément qui ne fait pas partie d'une des deux barrières de sécurité mais qui est spécialement utilisé pour garantir la continuité géométrique et mécanique du raccord.

(5) La conformité du raccord doit être démontrée par une simulation numérique d'après CEN/TR 16303.

## ANNEXE 6 REVETEMENTS ALTERNATIFS SELON LA NORME EN 10346

Eléments des dispositifs de retenue en acier		Coating minimum		Classe conformément à la norme NBN EN 10346:2015
		Epaisseur locale minimum	Epaisseur moyenne	
		[ $\mu\text{m}$ ]	[ $\mu\text{m}$ ]	
Type d'élément	Epaisseur de l'élément	ZM Coating Uniquement valable pour la composition suivante : Zn Mg(3.0 %) Al (3.5 %)		
<b>Règle générale :</b> Tous les éléments, à l'exception des : - Eléments en contact avec le sol - Eléments en contact avec le béton humide durant la phase d'installation	épaisseur $\leq$ 3 mm	18	25	ZM310
	3 mm < épaisseur $\leq$ 5mm	18	25	ZM310
<b>Exception 1 :</b> Eléments en contact avec le sol	épaisseur $\leq$ 3 mm	26	35	ZM430
	3 mm < épaisseur $\leq$ 5 mm	26	35	ZM430
<b>Exception 2 :</b> Eléments en contact avec le béton humide durant la phase d'installation	épaisseur $\leq$ 5 mm	26	35	ZM430
-		Z Coating		
<b>Règle générale :</b> Tous les éléments longitudinaux qui ne sont pas en contact avec le sol	épaisseur $\leq$ 3 mm	29	42	Z600