

Biseau de neutralisation à rideau

Le dispositif a pour objectif la matérialisation de la trajectoire des mobiles. Les mobiles peuvent être des véhicules automobiles routiers ou urbains, des bateaux, ou tout autre mobile à pilotage manuel ou automatique.

L'application est la neutralisation d'une voie de circulation routière, autoroutière, urbaine aéroportuaire, navigable, par mise en œuvre d'éléments verticaux espacés sur la trajectoire à neutraliser. Le dispositif consiste en un support placé en aérien ou au sol, sur lequel peut coulisser un ensemble d'éléments suspendus au support aérien ou érigés sur le support au sol, chaque élément entraînant le déploiement du suivant. Le premier élément est assujéti à un dispositif de traction dans le sens du déploiement ou dans le sens du repliement. Les éléments, ont une fonction de repères visuels, souples ou rigides, maintenus dans une position visible du mobile à guider. Dans leur forme souple, ils assurent une certaine sécurité vis à vis des mobiles qui ne respecteraient pas la trajectoire indiquée.

Les éléments suspendus peuvent être des lamelles verticales souples, comportant des dessins de signaux rétro-réfléchissants ou non, tels que le dessin d'un cône de balisage ou des chevrons de signalisation de trajectoire. Ces dessins sont de préférence placés en partie basse de l'élément suspendus, la partie haute étant ou non transparente.

Le support aérien ou au sol peut être tout dispositif sur lequel peuvent glisser ou rouler l'organe de suspension des éléments suspendus.

Le dispositif de traction peut être tout dispositif manuel ou motorisé, à poste fixe ou sur un chariot moteur placé au niveau du premier élément.

Les dispositifs existants dans le domaine autoroutiers sous l'appellation "Biseau de Rabattement automatique (BRA)", permettent essentiellement la neutralisation de la voie rapide de l'autoroute, à l'aide d'une succession de barrières dont la lisse horizontale pivote dans le plan horizontal. Les mise en oeuvre progressive de ces barrières nécessite un automatisme complexe qui vérifie le déploiement étape par étape. Par ailleurs, la neutralisation de trois voies autoroutières au lieu d'une conduit à des lisses horizontales de 12m posant des problèmes de rigidité et donc de danger en cas de collision d'un véhicule.

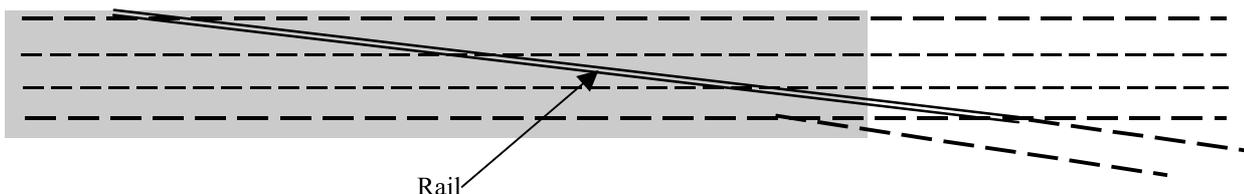
Application routière en tunnel

L'application décrite ci-dessous est une des solutions envisageables parmi toutes celles répondant aux descriptions ci-dessus.

Support aérien

Le support est un rail fixé au plafond, selon un biais de 100mètres¹ par voie au-dessus des voies à neutraliser.

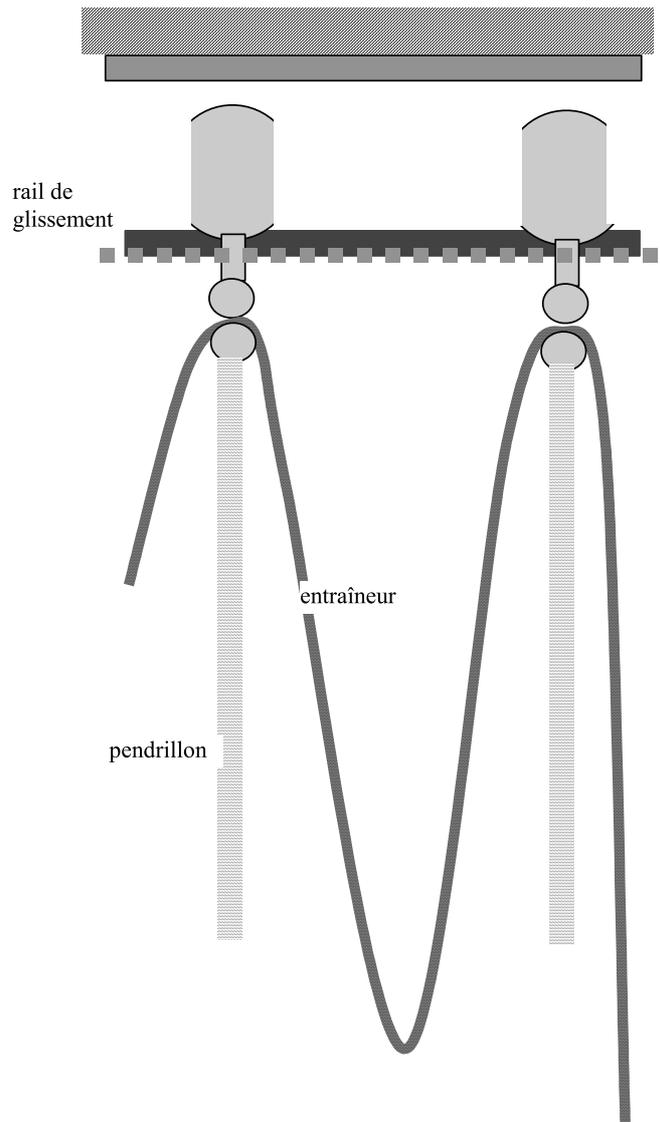
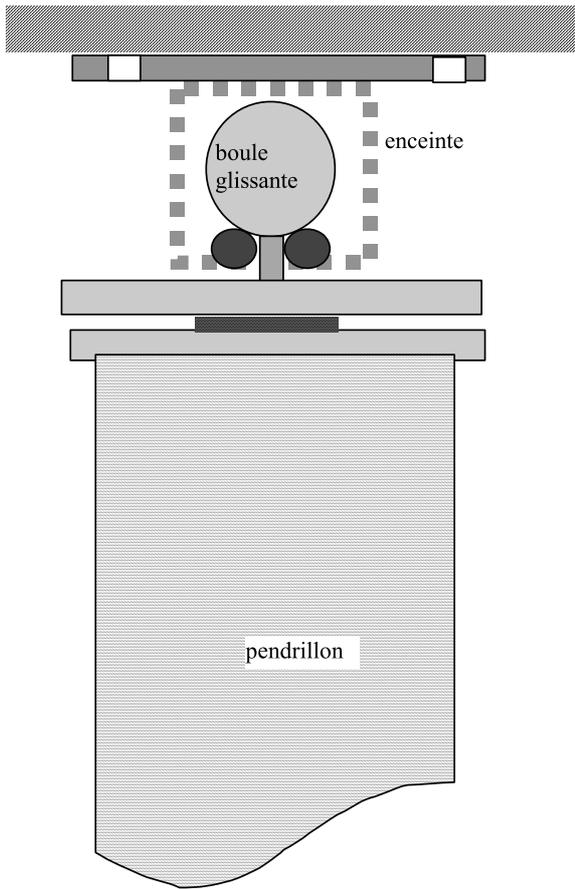
Le

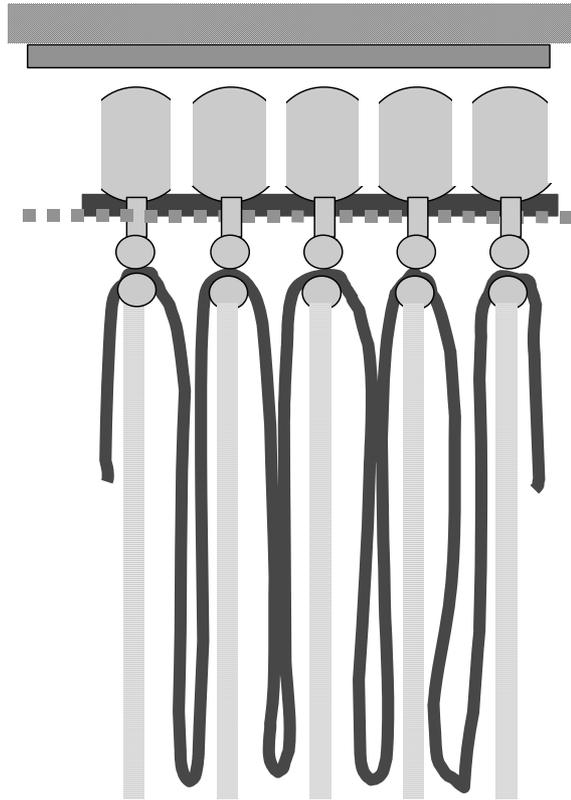


¹ Il n'existe pas à ce jour de réglementation de la longueur des biseaux de guidage vers une sortie obligatoire en cas d'urgence sur une chaussée urbaine en tunnel à vitesse limitée à 90 km/h.

Pour information, les neutralisations par FLR se font, pour une vitesse de base de 110km/h, sur une distance de 150m entre le premier FLR à cheval sur la ligne de rive et le second FLR sur l'axe de la voie à neutraliser.

(Arrêté du 16 novembre 1998 relatif à l'approbation de modifications de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière).





Pendrillons repliés

A N N E X E
MODIFICATIONS DE L'INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE
SUR LA SIGNALISATION ROUTIÈRE
PREMIÈRE PARTIE

Généralités

A l'article 9-2, le paragraphe I (Autres balises) devient le paragraphe J (Autres balises).
Le nouveau paragraphe I est rédigé ainsi qu'il suit :

« I. - *Balise J 13*

« La balise de signalisation d'obstacle J 13 peut être utilisée pour signaler, sur des routes de largeur inférieure à 7 m, des petits ouvrages situés à proximité immédiate de la chaussée, à une distance inférieure à 1 m de la surface revêtue, et pouvant constituer des obstacles dangereux.

« Elle est de forme trapézoïdale ; sa hauteur hors sol est de 1,20 m et sa largeur de 0,25 m. Elle comporte, sur une ou deux faces, une alternance de bandes obliques bleues et blanches à 30° dont la pente est dirigée vers la chaussée. Ces bandes sont constituées d'un revêtement rétroréfléchissant de classe 2 ; leur largeur, mesurée verticalement, est de 0,20 m.

« La balise J 13 est implantée à environ 0,50 m avant ou après l'ouvrage et à son aplomb gauche dans le sens de circulation.

« La signalisation par balise J 13 est mise en place pour chaque obstacle, qu'il s'agisse d'un obstacle seul ou de deux obstacles situés de part et d'autre de la chaussée. En outre, elle doit être perceptible pour les deux sens de circulation. Cette signalisation est réalisée de la manière suivante :

« – pour les obstacles de longueur supérieure à 3 m, une balise J 13 est implantée à chaque extrémité de l'ouvrage. Dans ce cas, les deux balises ne comportent des bandes que sur une seule face et sont orientées de manière que chacune soit visible pour un sens de circulation ;

« – pour les obstacles de longueur inférieure à 3 m, une seule balise J 13 comportant des bandes sur les deux faces est implantée avant l'ouvrage. Si l'ouvrage masque la perception de la balise pour le sens inverse de circulation, deux balises sont implantées comme dans le cas précédent.