# PARLEMENT WALLON

SESSION 2021-2022

21 FÉVRIER 2022

# PROJET DE DÉCRET

relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

# RÉSUMÉ

La Wallonie poursuit des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière : diminuer le nombre de décès annuels à 100 en 2030 et atteindre une « vision zéro » en 2050.

Aux côtés des mesures concernant les véhicules et les usagers, l'amélioration de la sécurité de l'infrastructure routière doit contribuer à atteindre cet objectif en réduisant les risques d'accidents et leur gravité.

Une importance toute particulière doit être accordée à la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des routes.

Le présent projet de décret vise à transposer la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Plus précisément, le projet de décret remplace le chapitre 1<sup>er</sup> du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

Le projet de décret prescrit l'instauration et la mise en oeuvre des procédures relatives à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure, aux audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure, à l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier et aux inspections de sécurité routière périodiques.

Les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières mises en oeuvre contribuent à réduire le nombre de décès et de blessés graves.

# EXPOSÉ DES MOTIFS

En date du 23 octobre 2019, le Parlement européen et le Conseil adoptaient la directive (UE) 2019/1936 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Cette dernière prescrit l'instauration et la mise en oeuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

La Wallonie poursuit des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière : diminuer le nombre de décès annuels à 100 en 2030 et atteindre une « vision zéro » en 2050.

Aux côtés des mesures concernant les véhicules et les usagers, l'amélioration de la sécurité de l'infrastructure routière doit contribuer à atteindre cet objectif en réduisant les risques d'accidents et leur gravité.

Pour cela, les gestionnaires d'infrastructures routières doivent être mobilisés. Une importance toute particulière doit être accordée à la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des routes.

Les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières mises en oeuvre contribuent à réduire le nombre de décès et de blessés graves.

Les différentes procédures sont les suivantes :

- l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure;
- les audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure:
- l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.
- les inspections de sécurité routière périodiques.

Les investissements engagent sur le long terme. Dès lors, lorsque l'on réalise un projet d'aménagement rou-

tier, il s'agit de le faire au mieux. C'est pourquoi une démarche qualité des projets d'aménagements routiers du point de vue de la sécurité routière est essentielle et d'application.

Chaque projet d'aménagement routier fait donc l'objet d'un processus de contrôles « sécurité routière » à chacune de ses étapes de conception et de réalisation.

Cette démarche qualité consiste à vérifier le respect des règles de bonnes pratiques en matière de sécurité routière à différentes étapes du projet et en prenant en compte l'ensemble des usagers.

Ces procédures concordantes avec les meilleures pratiques en application dans les pays à la pointe de la sécurité routière permettent de s'assurer que les projets d'aménagements routiers sont choisis, conçus et réalisés en tenant compte de la sécurité routière sans négliger les nombreux autres paramètres ou contraintes.

Cette tâche exigeante et complexe requiert des connaissances techniques spécifiques et des instruments de sécurité de l'infrastructure efficaces et adaptés à la pratique.

Aujourd'hui, après une expérience de plusieurs années, il est proposé de faire évoluer les outils et les procédures.

La directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières doit être transposée au plus tard le 17 décembre 2021.

Le présent projet de décret, pour des raisons de lisibilité, abroge l'intégralité du chapitre 1<sup>er</sup>, intitulé « Transposition de la Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières », du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

# COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Article 1er - Transposition

Cet article énonce la transposition de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019.

#### Article 2 - Champ d'application

Cet article définit le champ d'application du décret.

#### **Article 3 - Définitions**

Cet article énonce les définitions.

# Article 4 - Évaluation des incidences sur la sécurité routière

Cet article définit l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et habilite le Gouvernement à en préciser les modalités d'application.

# Article 5 - Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructures

Cet article définit les audits de sécurité routière et habilite le Gouvernement à en préciser les modalités d'application.

# Article 6 - Évaluation de la sécurité routière sur l'ensemble du réseau routier

Cet article prévoit que des évaluations de la sécurité routière soient effectuées sur l'ensemble du réseau routier en exploitation.

Il énonce comment l'analyse du risque doit être opérée

Il prévoit que la première évaluation doit être effectuée au plus tard le 31 décembre 2024 et il prévoit des évaluations ultérieures et successives.

# Article 7 - Inspections de sécurité routière périodiques

Cet article prévoit des inspections de sécurité routière périodique afin de garantir et de maintenir des niveaux de sécurité adéquats.

Avec une précision ou une particularité pour les tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen couverts par le décret du 19 décembre 2007 qui présentent des risques d'accidents particulièrement élevés. Il convient donc d'introduire des inspections de sécurité routière conjointes de ces tronçons routiers, réunissant des représentants des autorités compétentes chargées des routes et des tunnels afin d'améliorer la sécurité du réseau routier couvert par le présent décret.

# Article 8 - Suivi des procédures pour les routes en exploitation

Cet article prévoit que, pour donner suite aux résultats des évaluations de la sécurité, des mesures devront éventuellement être adoptées.

L'article énonce que lesdites inspections doivent être réalisées par des équipes d'experts en tenant compte des éléments indicatifs énoncés à l'annexe 2.

Cet article habilite le Gouvernement à établir dans un règlement la liste des tronçons routiers « à risque » et des actions à prendre pour renforcer la sécurité desdits troncons.

# Article 9 - Protection des usagers de la route vulnérables

Cet article prévoit que chacune des procédures énoncées aux articles 4 à 8 tiennent compte des besoins des usagers de la route vulnérables.

# Article 10 - Marquage routier et signalisation routière

Cet article énonce que toutes les procédures relatives au marquage routier et à la signalisation routière doivent prendre en compte la lisibilité et la détectabilité, conformément aux spécifications établies par les groupes d'experts de la Commission.

### Article 11 - Déclarations volontaires

Cet article prévoit la mise en place d'un système permettant la collecte d'informations relatives à la sécurité du réseau et des infrastructures routières.

Cet article prévoit que le Gouvernement mette une telle « plateforme » à disposition de tous les usagers afin de récolter toutes les informations.

## Article 12 - Gestion des données

Cet article prévoit l'obligation de dresser pour tout accident mortel un rapport d'accident reprenant les informations énumérées à l'annexe 5.

#### Article 13 - Lignes directrices

Cet article habilite le Gouvernement à adopter les lignes directrices pour l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructures, les audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure, l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections de sécurité routière périodiques et les inspections relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie.

Conformément à l'article 8.2. de la directive 2006/96/CE, les lignes directrices sont communiquées

à la Commission européenne dans les trois mois qui suivent leur adoption ou leur modification.

### Article 14 - Désignation et formation des auditeurs

Cet article habilite le Gouvernement à adopter des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière.

Il prévoit les conditions minimales requises pour devenir auditeur de sécurité routière et impose que les auditeurs de sécurité routière suivent une formation, obtiennent un certificat d'aptitude et participent régulièrement à des cours de perfectionnement (formation continue).

### Article 15 - Établissement de rapports

Cet article prévoit que le Gouvernement soumette un rapport sur le classement de la sécurité du réseau à la Commission européenne au plus tard le 31 octobre 2025, puis tous les cinq ans.

#### Article 16 - Mesures abrogatives

Cet article abroge l'entièreté du chapitre 1<sup>er</sup> intitulé « Transposition de la Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières » du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

#### Article 17 - Entrée en vigueur

Cet article prévoit l'entrée en vigueur du présent projet de décret à la date fixée par la directive (UE) 2019/1936.

# Annexe 1<sup>re</sup>. Éléments indicatifs des évaluations des incidences sur la sécurité routière

L'annexe 1<sup>re</sup> énumère les composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière et les éléments qu'il convient de prendre en compte.

# Annexe 2. Éléments indicatifs des audits de sécurité routière

L'annexe 2 énumère les éléments qu'il convient de prendre en compte pour la réalisation de l'audit en fonction des divers stades/états d'avancements du dossier ou du projet.

# Annexe 3. Éléments indicatifs des évaluations des inspections de sécurité routière ciblées

L'annexe 3 énumère les éléments qu'il convient de prendre en compte pour la réalisation des inspections de sécurité routière ciblées.

# Annexe 4. Éléments indicatifs des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

L'annexe 4 prévoit les éléments d'évaluation qu'il convient de prendre en compte lors des visites sur place par les équipes d'experts en vue de classifier les tronçons routiers.

# Annexe 5. Informations devant figurer dans les rapports d'accidents

L'annexe 5 énumère les éléments devant figurer dans un rapport d'accident.

# Tableaux de correspondance

Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières modifiée par la directive (UE) 2019/1936	Projet de décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières
Art. 1 Objet et champ d'application	Art. 2
Art. 2. Définitions Art. 2, 6), « classement de sécurité »	Art. 3 Art. 15
Art. 3 Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure	Art. 4
Art. 4 Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure	Art. 5
Art. 5 Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier	Art. 6
Art. 6 Inspections de sécurité routière périodiques	Art. 7
Art. 6bis Suivi des procédures pour les routes en exploitation	Art. 8
Art. 6ter Protection des usagers de la route vulnérables	Art. 9
Art. 6quater Marquage routier et signalisation routière	Art. 10
Art. 6quinquies Information et transparence	Pas à transposer
Art. 6sexies Déclarations volontaires	Art. 11
Art. 7 Gestion des données	Art. 12
Art. 8 Adoption et communication de lignes directrices	Art. 13
Art. 9 Désignation et formation des auditeurs	Art. 14
Art. 10 Échange de meilleures pratiques	Pas à transposer
Art. 11 Amélioration continue des pratiques de gestion de la sécurité	Pas à transposer
Art. 11 <i>bis</i> Établissement de rapports	Art. 15
Art. 12 Modification des annexes	Pas à transposer
Art. 12 <i>bis</i> Exercice de la délégation	Pas à transposer
Art. 13 Comité	Pas à transposer
Art. 14 Transposition	Pas à transposer
Art. 15 Entrée en vigueur	Art. 17
Art. 16 Destinataires	Pas à transposer
Annexe I	Annexe 1 <sup>re</sup>
Annexe II	Annexe 2
Annexe II bis	Annexe 3
Annexe III	Annexe 4
Annexe IV	Annexe 5

Projet de décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières	Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières modifiée par la directive (UE) 2019/1936
Art. 1	-
Art. 2	Art. 1 Objet et champ d'application
Art. 3	Art. 2 Définitions
Art. 4	Art. 3 Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure
Art. 5	Art. 4 Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure
Art. 6	Art. 5 Évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier
Art. 7	Art. 6 Inspections de sécurité routière périodiques
Art. 8	Art. 6bis Suivi des procédures pour les routes en exploitation
Art. 9	Art. 6ter Protection des usagers de la route vulnérables
Art. 10	Art. 6quater Marquage routier et signalisation routière
Art. 11	Art. 6sexies Déclarations volontaires
Art. 12	Art. 7 Gestion des données
Art. 13	Art. 8 Adoption et communication de lignes directrices
Art. 14	Art. 9 Désignation et formation des auditeurs
Art. 15	Art. 11 <i>bis</i> Établissement de rapports Art. 2, 6), « classement de sécurité »
Art. 16	-
Art. 17	Art. 15 Entrée en vigueur
Annexe 1 <sup>re</sup>	Annexe I
Annexe 2	Annexe II
Annexe 3	Annexe II bis
Annexe 4	Annexe III
Annexe 5	Annexe IV

# PROJET DE DÉCRET

# relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Le Gouvernement wallon,

Sur proposition du Ministre de la Mobilité et des Infrastructures et de la Ministre de la Sécurité routière,

Après délibération,

### ARRÊTE:

Le Ministre de la Mobilité et des Infrastructures et la Ministre de la Sécurité routière sont chargés de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

#### Article 1er

Le présent décret transpose partiellement la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières, modifiée par la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

#### Art. 2

Le présent décret prescrit l'instauration et la mise en oeuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière ainsi qu'aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

Il s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Il s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par l'alinéa 2 qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

Il ne s'applique pas aux tunnels qui tombent sous le couvert du décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Le Gouvernement peut également appliquer les dispositions du présent décret aux routes qui ne sont pas visées aux alinéas 2 et 3.

#### Art. 3

Aux fins du présent décret, l'on entend par :

- 1° l'audit de sécurité routière : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;
- 2° l'autoroute: la route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :
  - a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par un terreplein central non destiné à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
  - b) ne croise pas, à niveau, ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier;
  - c) est spécifiquement désignée comme étant une autoroute;
- 3° l'évaluation des incidences sur la sécurité routière : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier:
- 4° l'inspection de sécurité routière ciblée: une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant;
- 5° l'inspection de sécurité routière périodique : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 6° les lignes directrices: les mesures qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans le présent décret;
- 1'organe compétent: tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et qui participe, en raison de ses compétences, à la mise en oeuvre du présent décret, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents et qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur du présent décret, s'ils répondent aux exigences du présent décret, à savoir le gestionnaire de la voirie ou son délégué;
- 8° le projet d'infrastructure : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles

ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;

- 9° la route principale : une route située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute » dans la classification des routes en vigueur au 26 novembre 2019;
- 10° le réseau routier transeuropéen : les réseaux routiers répertoriés par le Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE;
- 11° les usagers de la route vulnérables : les usagers de la route non motorisés, en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.

#### Art. 4

Une évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure est effectuée pour tous les projets d'infrastructure.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure compte tenu des éléments indicatifs établis à l'annexe 1<sup>re</sup>.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit toutes les informations nécessaires à l'analyse des coûts et des avantages des différentes options évaluées.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article dont l'auteur de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et la manière de la réaliser.

## Art. 5

Des audits de sécurité routière sont effectués pour tous les projets d'infrastructure compte tenu des éléments indicatifs fixés à l'annexe 2. Un auditeur est désigné conformément à l'article 14 pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure. Les audits peuvent être confiés à des équipes d'auditeurs, pour autant qu'un membre de l'équipe au moins est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 14.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure.

Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe 2, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

Le rapport visé à l'alinéa 3 se traduit par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

#### Art. 6

Une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation concerné par le présent décret.

Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ont pour but d'analyser le risque d'accident et la gravité de ces accidents, en s'appuyant principalement sur un examen visuel, soit sur place, soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route ainsi que sur une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de tra-fic

La première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est effectuée au plus tard le 31 décembre 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont effectuées au moins tous les cinq ans, afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, compte tenu des éléments indicatifs énoncés à l'annexe 4.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

#### Art. 7

Le réseau routier fait l'objet d'inspections de sécurité périodiques par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure en question.

La sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers repris par le décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, est assurée par des inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en oeuvre du présent décret et du décret du 19 décembre 2007.

Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées au moins tous les six ans afin de maintenir des niveaux de sécurité adéquats.

Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 13, le Gouvernement adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie et met en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

#### Art. 8

Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 6 sont suivis soit par des inspections de sécurité routière ciblées, soit par des mesures correctives directes

Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts, en tenant compte des éléments indicatifs énoncés à l'annexe 3. Parmi les membres de l'équipe d'experts, un membre au moins répond aux exigences visées à l'article 14, alinéa 4.

Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées qui visent à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires. En particulier, les inspections identifient les tronçons routiers où des améliorations de la sécurité des infrastructures routières s'avèrent nécessaires et définissent les actions à privilégier pour renforcer la sécurité de ces tronçons routiers.

Les mesures correctives ciblent en priorité les tronçons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en oeuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

Le gestionnaire de la voirie établit et met régulièrement à jour un plan d'action prioritaire fondé sur les risques afin de suivre la mise en oeuvre des actions correctives identifiées.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

#### Art. 9

Chacune des procédures énoncées aux articles 4 à 8 tient compte des besoins des usagers de la route vulnérables

#### Art. 10

Toutes les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière prennent en compte la lisibilité et la détectabilité de ceux-ci pour les conducteurs et les systèmes d'aides à la conduite. Ces procédures tiennent compte des spécifications communes lorsque lesdites spécifications ont été établies.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

#### Art. 11

Le Gouvernement met en place un système en ligne accessible à tous les usagers de la route qui permet la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules, concernant des événements, ainsi que toutes autres informations relatives à la sécurité perçues par le déclarant comme un évènement qui représente un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

#### Art. 12

L'organe compétent dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 2.

Dans ce rapport se retrouvent les éléments d'information énumérés à l'annexe 5, ainsi que le nombre de personnes décédées et blessées.

Il est calculé le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave qui se produit sur le territoire au moins tous les cinq ans.

Le Gouvernement peut définir les modalités d'application du présent article.

#### Art. 13

Le Gouvernement adopte des lignes directrices pour l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure, les audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure, l'évaluation de la sécurité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections de sécurité routière périodiques dont la fréquence des inspections de sécurité routière périodiques, et le suivi des procédures pour les routes en exploitation.

#### Art. 14

Le Gouvernement adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière. Les programmes de formation contiennent les aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables y compris les infrastructures qui leur sont destinées.

Les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par le présent décret suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement.

Les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur du présent décret sont reconnus.

Afin d'être désignés pour remplir les missions prévues par le présent décret, les auditeurs répondent aux exigences suivantes :

- 1° ils possèdent un certificat d'aptitude et une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents;
- 2° ils satisfont aux exigences visées aux alinéas 2 et 3 dans les deux ans de l'adoption des lignes directrices visées à l'article 13;
- 3° aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, ils ne participent pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Le Gouvernement précise les modalités d'application du présent article y compris les prérequis à la fonction d'auditeurs de sécurité, les conditions de réussite de la formation initiale, la durée de validité du certificat d'aptitude, les conditions de reconduction du certificat d'aptitude, la reconnaissance des titres, attestations et certificats délivrés par un organisme habilité dans un autre État membre de l'Union européenne.

### Art. 15

Le Gouvernement soumet un rapport à la Commission au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité, soit le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement, de l'ensemble du réseau évalué conformément à l'article 6.

Le cas échéant, le Gouvernement présente, également, la liste des dispositions des orientations actualisées, et les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables.

À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans.

#### Art. 16

Le chapitre 1<sup>er</sup> du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques, comportant les articles 1 à 9, est abrogé.

#### Art. 17

Le présent décret produit ses effets le 17 décembre

Namur, le 17 février 2022.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président, Elio Di Rupo

Le Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,

PHILIPPE HENRY

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

VALÉRIE DE BUE

### ANNEXE 1re

## Éléments indicatifs des évaluations des incidences sur la sécurité routière

- 1. Les composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :
- a) la définition du problème;
- b) la situation actuelle et scénario de statu quo;
- c) les objectifs de sécurité routière;
- d) l'analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
- e) la comparaison des options, dont l'analyse du rapport coûts et avantages;
- f) la présentation de l'éventail de solutions possibles.
- 2. Les éléments à prendre en compte :
- a) les décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
- b) les choix des itinéraires et nature du trafic;
- c) les répercussions éventuelles sur les réseaux existants, par exemple, sorties, intersections, passages à niveau;
- d) les usagers de la route, les usagers vulnérables;
- e) le trafic, par exemple, le volume du trafic, la catégorisation du trafic par type, y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes;
- f) la saisonnalité et conditions climatiques;
- g) la présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
- h) l'activité sismique.

Vu pour être annexé au décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Namur, le 17 février 2022.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président.

Elio Di Rupo

Le Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,

Philippe Henry

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

#### **ANNEXE 2**

### Éléments indicatifs des audits de sécurité routière

- 1. Les critères applicables au stade de la conception :
- a) la situation géographique, par exemple, l'exposition aux glissements de terrain, les inondations, les avalanches, les conditions saisonnières et climatiques ainsi que l'activité sismique;
- b) les types de jonction et la distance entre les points de jonction;
- c) le nombre et le type de voies;
- d) les types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
- e) la fonctionnalité de la route dans le réseau;
- f) les conditions météorologiques;
- g) la vitesse de conduite;
- h) les profils en travers par exemple, la largeur de la chaussée, les pistes cyclables, les chemins piétonniers;
- i) les alignements horizontaux et verticaux;
- j) la visibilité;
- k) la disposition des points de jonction;
- 1) les transports publics et les infrastructures publiques;
- m) les passages à niveau;
- n) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
  - i) les dispositions pour les piétons;
  - ii) les dispositions pour les cyclistes, y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse;
  - iii) les dispositions pour les deux-roues motorisés;
  - iv) la densité et la localisation des passages pour piétons et cyclistes;
  - v) les dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone;
  - vi) la séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures.
- 2. Les critères applicables au stade de la conception détaillée :
- a) le tracé;
- b) la signalisation et les marquages cohérents;
- c) l'éclairage des routes et des intersections;
- d) l'équipement de bord de route;
- e) l'environnement de bord de route, dont la végétation;
- f) les obstacles fixes en bord de route;
- g) l'aménagement d'aires de stationnement sûres;
- h) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
  - i) les dispositions pour les piétons;
  - ii) les dispositions pour les cyclistes;
  - iii) les dispositions pour les deux-roues motorisés;
- i) les dispositifs de retenue routiers adaptés, terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables.
- 3. Les critères applicables au stade de la pré-mise en service :
- a) la sécurité des usagers de la route et la visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et les conditions météorologiques normales;

- b) la lisibilité de la signalisation et du marquage;
- c) l'état de la chaussée.
- 4. Les critères applicables au début de l'exploitation : l'évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs.

La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

Vu pour être annexé au décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Namur, le 17 février 2022.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Elio Di Rupo

Le Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,

Philippe Henry

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

#### **ANNEXE 3**

## Éléments indicatifs des évaluations des inspections de sécurité routière ciblées

- 1. Le tracé de la route et profil en travers :
- a) la visibilité et la distance de visibilité;
- b) la limitation de vitesse et les zones à vitesse réglementée;
- c) la lisibilité du tracé par les usagers de la route;
- d) l'accès aux propriétés et aménagements adjacents;
- e) l'accès des véhicules de service et d'urgence;
- f) le traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement;
- g) l'aménagement des bords de route, des accotements, les affaissements de la chaussée, les déblais et remblais.
- 2. Les intersections et échangeurs :
- a) la pertinence du type d'intersection, et de l'échangeur;
- b) la géométrie de l'aménagement de l'intersection et de l'échangeur;
- c) la visibilité et la lisibilité, soit la perception des intersections;
- d) la visibilité à l'intersection;
- e) l'aménagement des voies supplémentaires aux intersections;
- f) le contrôle de la circulation aux intersections, par exemple arrêt contrôlé, feux de circulation;
- g) la présence de passages pour piétons et cyclistes.
- 3. Les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
- a) les dispositions pour les piétons;
- b) les dispositions pour les cyclistes;
- c) les dispositions pour les deux-roues motorisés;
- d) les transports publics et infrastructures publiques;
- e) les passages à niveau en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique.
- 4. L'éclairage, la signalisation et le marquage :
- a) une signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité;
- b) la lisibilité de la signalisation routière, la position, la taille, la couleur;
- c) les panneaux de signalisation;
- d) la cohérence du marquage routier et des dispositifs de délinéation;
- e) la lisibilité du marquage routier, l'emplacement, les dimensions et la rétroréflexion par temps sec et humide;
- f) le contraste approprié du marquage routier;
- g) l'éclairage des routes et des intersections éclairées;
- h) les équipements de bord de route appropriés.
- 5. Les feux de signalisation :
- a) leur exploitation;
- b) la visibilité.

- 6. Les objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) l'environnement de bord de route, dont la végétation;
- b) les dangers en bord de route et la distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable;
- c) les dispositifs de retenue routiers adaptés, terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables;
- d) le traitement des extrémités de glissières;
- e) les dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement;
- f) les clôtures sur les routes dont l'accès est restreint.
- 7. La chaussée:
- a) les défauts de la chaussée;
- b) l'adhérence:
- c) les matériaux, graviers, pierres meubles;
- d) l'accumulation d'eau, l'évacuation des eaux.
- 8. Les ponts et tunnels :
- a) la présence et nombre de ponts;
- b) la présence et nombre de tunnels;
- c) les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
- 9. Les autres éléments :
- a) la mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées;
- b) les dispositions pour les poids lourds;
- c) l'éblouissement causé par les phares ou le soleil;
- d) les travaux routiers;
- e) les activités dangereuses en bord de route:
- f) les informations appropriées dans les équipements dits systèmes de transports intelligents
- (STI) comme les panneaux à messages variables;
- g) la faune sauvage et animaux;
- h) les avertissements de zone scolaire.

Vu pour être annexé au décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Namur, le 17 février 2022.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Elio Di Rupo

Le Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,

Philippe Henry

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

#### **ANNEXE 4**

### Éléments indicatifs des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

- 1. Généralités :
- a) le type de route au regard du type et de la taille des régions, villes qu'elle relie;
- b) la longueur du tronçon routier;
- c) le type de zone, urbaine ou rurale;
- d) les activités environnantes, les écoles, commerces, industries et manufactures, les zones résidentielles, d'élevages, agricoles et les zones non développées;
- e) la densité des points d'accès aux propriétés;
- f) la présence d'une voie de desserte, par exemple pour les magasins;
- g) la présence de travaux routiers;
- h) la présence d'aires de stationnement.
- 2. Les volumes du trafic :
- a) les volumes du trafic:
- b) les volumes de motocycles observés;
- c) les volumes de piétons observés des deux côtés, le « long » ou « traversant »;
- d) les volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le « long » ou « traversant »;
- e) les volumes de poids lourds observés;
- f) l'estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes;
- g) l'estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes.
- 3. Les données relatives aux accidents :
- a) le nombre de tués sur la route, le lieu et la cause des accidents par groupe d'usagers de la route;
- b) le nombre de blessés graves et le lieu des accidents par groupe d'usagers de la route.
- 4. Les caractéristiques d'exploitation :
- a) la limitation de vitesse, générale, pour les motocycles, pour les camions;
- b) la vitesse d'exploitation, 85e centile;
- c) la régulation de la vitesse ou la modération du trafic;
- d) la présence de dispositifs dits systèmes de transports intelligents (STI) comme les alertes de files, les panneaux à messages variables;
- e) l'avertissement de zone scolaire;
- f) la présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées.
- 5. Les caractéristiques géométriques :
- a) les caractéristiques du profil en travers, le nombre, le type et la largeur des voies, l'aménagement et les matériaux des accotements médians centraux, les pistes cyclables, les voies piétonnes, y compris leur variabilité;
- b) le tracé en plan;
- c) le profil en long;
- d) la visibilité et la distance de visibilité.

- 6. Les objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) l'environnement de bord de route et zones de sécurité;
- b) les obstacles fixes en bord de route, par exemple des lampadaires, des arbres;
- c) la distance des obstacles par rapport au bord de route;
- d) la densité des obstacles;
- e) les bandes rugueuses;
- f) les dispositifs de retenue routiers.

## 7. Les ponts et tunnels :

- a) la présence et le nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant;
- b) la présence et le nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant;
- c) les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.

### 8. Les intersections:

- a) le type d'intersection et nombre de branches, en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés;
- b) la canalisation du trafic;
- c) la qualité des intersections;
- d) le volume des intersections;
- e) la présence de passages à niveau, en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique.

#### 9. L'entretien:

- a) les défauts de la chaussée;
- b) l'adhérence de la chaussée;
- c) l'état des accotements, y compris la végétation;
- d) l'état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation;
- e) l'état des dispositifs de retenue routiers.
- 10. Les infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :
- a) les passages pour piétons et cyclistes, la surface des intersections et leur dénivellation;
- b) les passages pour cyclistes, la surface des intersections et leur dénivellation;
- c) les clôtures piétonnières;
- d) la présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée;
- e) les équipements cyclables et leur type, pistes cyclables, voies cyclables, autres;
- f) la qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure;
- g) la présence de passages pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire;
- h) l'existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées.
- 11. Les systèmes pré/post-collision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :
- a) les centres opérationnels de réseau et autres dispositifs de patrouille;
- b) les mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents;
- c) les systèmes de détection automatique des incidents (DAI), les capteurs et les caméras;
- d) les systèmes de gestion des incidents;
- e) les systèmes de communication avec les services d'urgence.

Vu pour être annexé au décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Namur, le 17 février 2022.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Elio Di Rupo

Le Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,

Philippe Henry

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

#### **ANNEXE 5**

## Informations devant figurer dans les rapports d'accidents

Les rapports d'accidents contiennent les éléments suivants :

- 1° la localisation de l'accident, y compris les coordonnées GNSS;
- 2° les images ou diagrammes du lieu de l'accident;
- 3° la date et l'heure de l'accident;
- 4° les informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de
- route;
- 5° la gravité de l'accident;
- 6° les caractéristiques des personnes concernées telles que : leur âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, l'usage ou non d'équipements de sécurité;
- 7° les données relatives aux véhicules concernés, le type, l'âge, le pays d'immatriculation, les équipements de sécurité, la date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable;
- 8° les données relatives à l'accident telles que le type d'accident, le type de collision, les manœuvres du véhicule et du conducteur;
- 9° chaque fois que cela est possible, les informations sur le temps écoulé entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

Vu pour être annexé au décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Namur, le 17 février 2022.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Elio Di Rupo

Le Ministre du Climat, de l'Énergie, de la Mobilité et des Infrastructures,

Philippe Henry

La Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière,

# ROYAUME DE BELGIQUE

# AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

70.358/4

Le 22 octobre 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité de la Région wallonne et la Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière de la Région wallonne à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de décret « relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières ».

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 29 novembre 2021. La chambre était composée de Martine Baguet, président de chambre, Bernard Blero et Raphaël Born, conseillers d'État, et Anne-Catherine Van Geersdaele, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur et Aurore Percy, auditeur adjoint.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 29 novembre 2021.

ጥ

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, §1er, alinéa 1er, 2°, des lois « sur le Conseil d'État », coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet (\*), à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, §3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

### Formalités préalables

Le délégué du Ministre indique que l'avis de l'Inspecteur des Finances et l'accord du Ministre du Budget n'ont pas été recueillis en raison de l'absence d'impact budgétaire de l'avant-projet de décret <sup>(1)</sup>.

L'avant-projet prévoit notamment une nouvelle évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier (article 6) et des inspections de sécurité routière périodiques (articles 7). Il ne peut être exclu que, dans son application, l'avant-projet de décret ait, directement ou indirectement, une incidence budgétaire.

Aussi, conformément aux articles 39, §1°r, 2°, et 49, 1°, a), de l'arrêté du Gouvernement wallon du 8 juin 2017 « portant organisation des contrôle et audit

internes budgétaires et comptables ainsi que du contrôle administratif et budgétaire des services du Gouvernement wallon, des services administratifs à comptabilité autonome, des entreprises régionales, des organismes et du Service du Médiateur en Région wallonne », l'avant-projet de décret doit être soumis à l'avis de l'Inspecteur des Finances et à l'accord du Ministre du Budget.

L'auteur de l'avant-projet veillera à l'accomplissement de cette formalité.

### Observation préalable

Le dossier soumis à la section de législation contient un tableau de concordance entre le texte de la directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 « modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières », d'une part, et, d'autre part, le texte de l'avant-projet de loi.

Dès lors que l'article 16 de l'avant-projet abroge le chapitre 1er du décret du 22 décembre 2010 « relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques », qui assurait la transposition de la directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 « concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières », il serait plus adéquat d'établir un tableau de concordance entre, d'une part, la directive 2008/96/CE, telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1963, et, d'autre part, le texte de l'avant-projet.

En outre, si ce tableau s'avère utile, il n'est toutefois pas suffisant. L'exposé des motifs sera complété par la présentation d'un tableau établissant une correspondance en sens inverse afin que le Parlement puisse se prononcer en parfaite connaissance de cause sur le choix des moyens mis en oeuvre par l'auteur de l'avant-projet pour assurer la transposition de la directive et afin d'éviter que l'exercice du droit d'amendement prévu par l'article 39 de la loi spéciale du 8 août 1980 « de réformes institutionnelles » excède les limites du pouvoir d'appréciation que le droit européen reconnait aux États membres (2).

Enfin, les tableaux de concordance gagneraient, enfin, à être plus précis. Il est, par exemple, relevé que, dans le tableau de transposition soumis à la section de législation, l'article 2, 6), de la directive 2008/96/CE est transposé par l'article 15 de l'avant-projet.

<sup>(\*)</sup> S'agissant d'un avant-projet de décret, on entend par « fondement juridique » la conformité aux normes supérieures.

<sup>1.</sup> La note au Gouvernement figurant dans le dossier soumis à la section de législation va également dans ce sens.

<sup>2.</sup> Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires, www.conseildetat.be, onglet « Technique législative », recommandations nos 191 à 193.

#### Examen de l'avant-projet

### Dispositif

### Article 1er

1. L'article 1<sup>er</sup> mentionnera que le décret en projet transpose la directive 2008/96/CE, telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1936.

La directive 2019/1936 sera en outre mentionnée par son intitulé exact, à savoir « directive (UE) 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ».

2. Dès lors que, comme l'indique le délégué du Ministre, certaines dispositions de la directive seront transposées par un arrêté d'exécution (3), il sera précisé, à l'article 1<sup>er</sup>, que le décret en projet transpose partiellement la directive 2008/96/CE.

### Article 3

- 1. Dans son avis n° 48.838/4 donné le 10 novembre 2010 sur un avant-projet devenu le décret wallon du 22 décembre 2010 « relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques », qui transposait la directive 2008/96/CE, la section de législation a observé ce qui suit :
- « L'article 3, 2° tiret, de l'avant-projet, définit l'organe compétent dans les termes suivants :
- « « organe compétent » : tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et participant, en raison de ses compétences, à la mise en oeuvre du présent décret, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur du présent décret, s'ils répondent aux exigences du présent décret ».

Le fait de recopier ainsi la définition figurant à l'article 2, 2), de la directive 2008/96/CE, en y substituant simplement le terme « directive » par « décret », ne permet pas d'en assurer une correcte transposition. Pour ce faire, il convient, en effet, de désigner précisément quels sont, pour ce qui concerne les infrastructures routières entrant dans le champ d'application du décret en projet <sup>(4)</sup>, les « organes compétents » auxquels incombent les obligations prévues aux articles 5, alinéa 4 et 7, alinéa 3, de l'avant-projet <sup>(5)</sup> » <sup>(6)</sup>.

La même observation peut être réitérée en l'espèce, s'agissant du 7°. L'auteur de l'avant-projet veillera à remplacer, dans les articles 5, 7 et 12, les mots « organe compétent » par l'identification de l'organe concerné.

2. Dans son avis n° 69.421/3 donné le 15 juin 2021 sur un avant-projet de décret de la Région flamande « modifiant le décret du 17 juin 2011 relatif à la gestion de la sécurité routière de l'infrastructure routière », lequel tend à transposer la directive (UE) 2019/1936, la section de législation a observé ce qui suit :

### (Traduction)

« 4.1. Aux termes de l'article 4, 1°/3, en projet, du décret du 17 juin 2011, on entend par « route principale » ce qui suit :

« une route située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute » dans la classification des routes en vigueur ».

Or, l'article 2, point 1*ter*, de la directive 2008/96/CE définit la notion de « route principale » comme suit :

« une route située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute » dans la classification nationale des routes en vigueur au 26 novembre 2019 ».

Cette disposition vise dès lors la classification des routes qui s'appliquait le 26 novembre 2019, alors que l'article 4, 1°/3, en projet, du décret du 17 juin 2011 fait état de la classification des routes en vigueur.

Invité à apporter des précisions à cet égard, le délégué a répondu ce qui suit :

« Comme l'indique l'exposé des motifs, le décret du 9 octobre 2020 a récemment modifié la catégorisation des routes en Flandre. Cette modification est dès lors postérieure au 26 novembre 2019. Une référence à la catégorisation des routes du 26 novembre 2019 rendrait par conséquent la détermination du champ d'application équivoque et peu pratique. La sélection selon la nouvelle catégorisation n'est pas encore complètement établie. Nous ne nous attendons cependant pas à ce que la nouvelle catégorisation des routes entraine une diminution du nombre des routes relevant de la catégorie « route principale » et soumise aux procédures en matière de sécurité routière introduites par la directive, au contraire ».

<sup>3.</sup> Il en va notamment ainsi de l'article 5, paragraphe 6, de la directive 2008/96/CE, tel que remplacé par la directive (UE) 2019/1936.

<sup>4.</sup> Note de bas de page  $n^\circ$  2 de l'avis cité : En tenant compte de la possible extension de ce champ d'application que prévoit l'article 2, alinéa 4, de l'avant-projet.

<sup>5.</sup> Note de bas de page n° 3 de l'avis cité: Lesquels transposent les articles 4, paragraphe 4, et 6, paragraphe 3, de la directive 2008/96/CE.

<sup>6.</sup> http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/48838.pdf.

- 4.2. Le principe de la directive 2008/96/CE est que toutes les routes qui, le 26 novembre 2019, appartiennent à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute » doivent être qualifiées de routes principales. Dans la mesure où l'avant-projet permet que des routes qui, le 26 novembre 2019, étaient qualifiées de routes principales, mais dont la qualification a été modifiée après cette date, ne relèvent pas du champ d'application de la réglementation en projet, la directive 2008/96/CE n'est pas transposée correctement sur ce point. Il convient de rectifier ce point.
- 4.3. Au demeurant, les considérations qui précèdent n'empêchent pas que le champ d'application de la réglementation en projet soit à l'avenir adapté à la nouvelle classification flamande des routes. En effet, l'article 1er, paragraphe 4, de la directive 2008/96/CE dispose :

« Les États membres peuvent exempter du champ d'application de la présente directive les routes principales présentant un faible risque pour la sécurité, sur la base de motifs dûment justifiés liés aux volumes de trafic et aux statistiques d'accidents.

Les États membres peuvent inclure dans le champ d'application de la présente directive des routes qui ne sont pas visées aux paragraphes 2 et 3.

Chaque État membre notifie à la Commission, au plus tard le 17 décembre 2021, la liste des autoroutes et des routes principales situées sur son territoire et, par la suite, toute modification ultérieure de celle-ci. En outre, chaque État membre notifie à la Commission la liste des routes qui ont fait l'objet d'une exemption conformément au présent paragraphe ou qui entrent dans le champ d'application de la présente directive et, par la suite, toute modification ultérieure de ces routes.

La Commission publie la liste des routes notifiées conformément au présent article ».

Une fois la nouvelle classification flamande des routes complètement établie, le Gouvernement flamand peut, en application de l'article 3, alinéa 3, du décret du 17 juin 2011, en étendre le champ d'application et, en application de l'alinéa 4, en projet, de cette disposition, exclure les routes principales présentant un faible risque pour la sécurité du champ d'application de ce décret » (7).

S'agissant du 9°, la même observation doit être réitérée. Pour être adéquatement transposée, la définition de la notion de « route principale » visera la classification nationale des routes en vigueur au 26 novembre 2019. La Région wallonne pourra par la suite, le cas échéant, exempter ou inclure d'autres routes en application de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, de la directive 2008/96/CE.

### Article 5

À l'alinéa 5, de l'accord du délégué du Ministre, les mots « visé à l'alinéa 4 » seront remplacés par les mots « visé à l'alinéa 3 ».

#### Article 7

L'alinéa 1<sup>er</sup> reproduit le contenu de l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2008/96/CE, tel que remplacé par la directive 2019/1936, lequel dispose comme suit :

« Les États membres veillent à ce que le réseau routier fasse l'objet d'inspections de sécurité routière périodiques avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question ».

Interrogé sur la fréquence à laquelle ont lieu les inspections de sécurité routière périodiques, le délégué du Ministre indique que la fréquence est définie dans les lignes directrices adoptées en application de l'article 13 de l'avant-projet.

Pour transposer adéquatement l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2008/96/CE, il y a dès lors lieu de compléter l'article 13 de l'avant-projet en ce sens.

#### Article 8

Afin d'assurer une transposition complète, il y a lieu de transposer l'article 6bis, paragraphe 4, deuxième phrase, et paragraphe 6, de la directive 2008/96/CE, tel qu'inséré par la directive (UE) 2019/1936.

#### Article 10

Afin d'assurer une transposition complète, il y a lieu de transposer l'article *6quater*, paragraphe 1, deuxième phrase, de la directive 2008/96/CE, tel qu'inséré par la directive 2019/1936.

### Article 11

De l'accord du délégué du Ministre, les mots « La Région wallonne » seront remplacés par les mots « Le Gouvernement ».

#### Article 14

L'alinéa 3 dispose :

« Les certificats délivrés avant le 23 octobre 2019 sont reconnus ».

La section de législation n'aperçoit pas quelle est la justification de la date ainsi fixée (8). Tel qu'il est rédigé, cet alinéa peut, en outre, être compris comme signifiant que les certificats d'aptitudes délivrés à partir du 23 octobre 2019 et la date d'entrée en vigueur de l'avant-projet, ne sont pour leur part plus valables, sans que la justification de cette différence de traitement n'apparaisse.

L'alinéa 3, ainsi que son commentaire, seront revus à la lumière de cette observation.

<sup>7.</sup> http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/69421.pdf.

<sup>8.</sup> Date qui correspond à celle de l'adoption de la directive (UE) 2019/1936 modifiant la directive 2008/96/CE.

### Article 17

L'article 17 dispose que « le présent décret entre en vigueur le 17 décembre 2021 ».

Cette date d'entrée en vigueur doit cependant être fixée de manière à laisser aux destinataires des normes en projet un délai raisonnable pour en prendre connaissance ; le dépassement du délai de transposition (9) de la directive (UE) 2019/1936 ne constituant pas, à lui seul, une justification suffisante pour donner un éventuel effet rétroactif à l'avant-projet.

Le Greffier, Le Président,
A.-C. VAN GEERSDAELE M. BAGUET

<sup>9.</sup> Soit le 17 décembre 2021 (article 2, paragraphe 1, aliéna 1er, de la directive (UE) 2019/1936).



Marche, le 6 décembre 2021

Note à Mme Valérie DE BUE

Avis sollicité au bénéfice de l'urgence

<u>Ministre de la Fonction publique en charge</u> <u>notamment de la Sécurité routière</u>

Vos Références: 211202/VDB/JMG/RD/DA/CM

NOS RÉFÉRENCES: IF/TM/2021/SÉCURITE ROUTIERE/234808

Dossier reçu le : 03/12/2021

OBJET: Avant-projet de décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières - Seconde lecture

#### 1. Rétroactes - Proposition

Approuvé en 1ère lecture par le GW le 21 octobre dernier (point B19), le texte sous objet transpose en droit wallon la directive 2019/1936 du 23 octobre 2019 du Parlement Européen et du Conseil Européen modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routière. Cette directive prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

L'A-P de décret a ensuite été soumis au Conseil d'Etat, lequel a remis son avis le 29 novembre dernier (réf. 70358). Les remarques ou corrections légistiques ont été prises en compte dans le texte présentement soumis en seconde lecture au GW.

#### 2. Avis de l'Inspection des finances

L'Inspection des finances observe d'emblée que <u>son avis n'a pas été sollicité en première lecture</u>, le texte en projet étant supposé dépourvu d'impact budgétaire. Le Conseil d'Etat a toutefois recommandé que cette formalité soit accomplie en seconde lecture. De fait, <u>l'Inspection rappellera le prescrit de l'Art. 49, 1°, de l'AGW du 8 juin 2017</u> portant organisation des contrôle et audit internes budgétaires et comptables ainsi que du contrôle administratif et budgétaire des Services du Gouvernement wallon, des services administratifs à comptabilité autonome, des entreprises régionales, des organismes et du Service du Médiateur en Région wallonne. A cet égard, il convient d'insister sur le fait que <u>l'avis de l'I.F. ne s'intéresse pas qu'aux questions budgétaires/financières</u> (y compris l'impact <u>indirect</u>, telles que les charges administratives incidentes), mais aussi à la **légalité** des propositions au sens large du terme (cf. Art. 51 de l'AGW précité).

Compte tenu des justifications apportées au point C. de la NGW, il est postulé que le texte en projet n'engendrera pas de coûts supplémentaires pour la RW dès lors que les impositions de sécurité dont question seraient, par anticipation, déjà largement appliquées sur son réseau routier et autoroutier. L'Inspection s'en souviendra naturellement dans l'hypothèse où, contre toute attente, des demandes de crédits supplémentaires devaient être formulées au cours des prochains exercices budgétaires.

D'un point de vue strictement formel à ce stade, l'Inspection émet un avis favorable sur la proposition sous objet.

Copie: - M. J-L CRUCKE, Ministre du Budget

- M. E. WILLAME, Directeur général SPW MI

# AVANT-PROJET DE DÉCRET

# du ... (date) relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

### Exposé des motifs

En date du 23 octobre 2019, le Parlement européen et le Conseil européen adoptaient la directive 2019/1936 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routière

Cette dernière prescrit l'instauration et la mise en oeuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière et aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

La Wallonie poursuit des objectifs ambitieux en matière de sécurité routière : diminuer le nombre de décès annuels à 100 en 2030 et atteindre une « vision zéro » en 2050.

Aux côtés des mesures concernant les véhicules et les usagers, l'amélioration de la sécurité de l'infrastructure routière doit contribuer à atteindre cet objectif en réduisant les risques d'accidents et leur gravité.

Pour cela, les gestionnaires d'infrastructures routières doivent être mobilisés. Une importance toute particulière doit être accordée à la sécurité routière lors de la planification, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de nos routes.

Les procédures de gestion de la sécurité des infrastructures routières mises en oeuvre contribuent à réduire le nombre de décès et de blessés graves.

Les différentes procédures sont les suivantes :

- l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure;
- les audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure;
- l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier:
- les inspections de sécurité routière périodiques.

Les investissements nous engagent sur le long terme. Dès lors, lorsque l'on réalise un projet d'aménagement routier, il s'agit de le faire au mieux. C'est pourquoi une démarche qualité des projets d'aménagements routiers du point de vue de la sécurité routière est essentielle et d'application.

Chaque projet d'aménagement routier fait donc l'objet d'un processus de contrôles « sécurité routière » à chacune de ses étapes de conception et réalisation.

Cette démarche qualité consiste à vérifier le respect des règles de bonnes pratiques en matière de sécurité routière à différentes étapes du projet et en prenant en compte l'ensemble des usagers. Ces procédures concordantes avec les meilleures pratiques en application dans les pays à la pointe de la sécurité routière, permettent de s'assurer que les projets d'aménagements routiers sont choisis, conçus et réalisés en tenant compte de la sécurité routière sans négliger les nombreux autres paramètres ou contraintes.

Cette tâche exigeante et complexe requiert des connaissances techniques spécifiques et des instruments de sécurité de l'infrastructure efficaces et adaptés à la pratique.

Aujourd'hui, après une expérience de plusieurs années, il est proposé de faire évoluer les outils et les procédures

La directive européenne 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routière doit être transposée au plus tard le 17 décembre 2021.

Le projet de décret est pour des raisons de lisibilité un nouveau décret qui abroge l'intégralité du Chapitre 1<sup>er</sup>, intitulé « Transposition de la Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières », du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

### Commentaire des articles

#### Article 1er - Transposition

Cet article énonce la transposition de la Directive 2019/1936 du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2019.

# Article 2 - Champ d'application

Cet article définit le champ d'application du décret.

#### Article 3 - Définitions

Cet article énonce les définitions.

# Article 4 - Évaluation des incidences sur la sécurité routière

Cet article définit l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et habilite le Gouvernement à en préciser les modalités d'application.

# Article 5 - Audits de sécurité pour les projets d'infrastructures

Cet article définit les audits de sécurité et habilite le Gouvernement à en préciser les modalités d'application.

# Article 6 - Évaluation de la sécurité routière sur l'ensemble du réseau routier

Cet article prévoit que des évaluations de la sécurité routière soient effectuées sur l'ensemble du réseau routier en exploitation.

Il énonce comment l'analyse du risque doit être opérée.

Il prévoit que la première évaluation doit être effectuée au plus tard le 31 décembre 2024 et il prévoit des évaluations ultérieures et successives.

# Article 7 - Inspections de sécurité routière périodiques

Cet article prévoit des inspections de sécurité routière périodique afin de garantir, de maintenir des niveaux de sécurité adéquats.

Avec une précision ou particularité pour les tronçons du réseau routier contigus aux tunnels du réseau routier transeuropéen couverts par le décret du 19 décembre 2007 présentent des risques d'accidents particulièrement élevés. Il convient donc d'introduire des inspections de sécurité routière conjointes de ces tronçons routiers, réunissant des représentants des autorités compétentes chargées des routes et des tunnels, afin d'améliorer la sécurité du réseau routier couvert par le présent décret.

# Article 8 - Suivi des procédures pour les routes en exploitation

Cet article prévoit que, pour donner suite aux (résultats des) évaluations de la sécurité des mesures devront éventuellement être adoptées.

L'article énonce que lesdites inspections doivent être réalisée par des équipes d'experts en tenant compte des éléments indicatifs énoncés à l'annexe 2.

Cet article habilite le Gouvernement à établir dans un règlement la liste des tronçons routiers « à risque » et des actions à prendre pour renforcer la sécurité desdits tronçons.

# Article 9 - Protection des usagers de la route vulnérables

Cet article prévoit que chacune des procédures énoncées aux articles 4 à 8 tiennent compte des besoins des usagers de la route vulnérables.

### Article 10 - Marquage routier et signalisation

Cet article énonce que toutes les procédures relatives au marquage routier et à la signalisation routière doivent prendre en compte la lisibilité et la détectabilité, conformément aux spécifications établies par (les groupes d'experts de) la Commission.

#### Article 11 - Déclarations volontaires

Cet article prévoit la mise en place d'un système permettant la collecte d'informations relatives à la sécurité du réseau et des infrastructures routières. Cet article prévoit que le Gouvernement mette une telle « plateforme » à disposition de tous les usagers afin de récolter toutes les informations (...).

#### Article 12 - Gestion des données

Cet article prévoit l'obligation de dresser pour tout accident mortel un rapport d'accident reprenant les informations énumérées à l'annexe 5.

#### Article 13 - Lignes directrices

Cet article habilite le Gouvernement à adopter les lignes directrices pour les audits de sécurité, les inspections du réseau routier, les inspections relatives aux mesures de sécurité temporaires.

Cet article prévoit que les lignes directrices soient communiquées à la Commission dans les trois mois qui suivent leur adoption ou modification.

#### Article 14 - Désignation et formation des auditeurs

Cet article habilite le Gouvernement à adopter des programmes de formations pour les auditeurs de sécurité routière.

Il prévoit les conditions minimales requises pour devenir auditeurs de sécurité routière et impose que les auditeurs de sécurité routière suivent une formation, obtiennent un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement régulièrement (formation continue).

### Article 15 - Établissement de rapports

Cet article prévoit que le Gouvernement soumette un rapport sur le classement de la sécurité du réseau à la Commission au plus tard le 31 octobre 2025, puis tous les cinq ans.

### Article 16 - Mesures abrogatives

Cet article abroge l'entièreté du chapitre 1<sup>er</sup> ((intitulé « transposition de la Directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières ») du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques.

### Article 17 - Entrée en vigueur

Cet article prévoit l'entrée en vigueur du présent texte à la date décidée par la Parlement/Gouvernement.

# Annexe 1<sup>re</sup>. Éléments indicatifs des évaluations des incidences sur la sécurité routière

L'annexe énumère les composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière et les éléments qu'il convient de prendre en compte.

# Annexe 2. Éléments indicatifs des audits de sécurité routière

L'annexe II énumère les éléments qu'il convient de prendre en compte pour la réalisation de l'audit en fonction des divers stades/ états d'avancements du dossier, du projet.

# Annexe 3. Éléments indicatifs des évaluations des inspections de sécurité routière ciblées

L'annexe 3 énumère les éléments qu'il convient de prendre en compte pour la réalisation de des inspections de sécurité routière ciblées.

# Annexe 4. Éléments indicatifs des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

L'annexe 4 prévoit les éléments d'évaluation qu'il convient de prendre en compte lors des visites sur place par les équipes d'expert en vue de classifier les tronçons routiers.

# Annexe 5. Informations devant figurer dans les rapports d'accidents

L'annexe 5 énumère les éléments devant figurer dans un rapport d'accident.

# Tableau de correspondance

Directive (UE) 2019/1936 modifiant la	Projet de décret relatif à la
directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières	gestion de la sécurité des infrastructures routières
Art. 1	Art. 2
Objet et champ d'application	AIL Z
Art. 2	Art. 3
Définitions	
Art. 3	Art. 4
Évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure	
Art. 4	Art. 5
Audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure	
Art. 5	Art. 6
Évaluation de la sécurité de l'ensemble du	
réseau routier	
Art. 6	Art. 7
Inspections de sécurité routière périodiques  Art. 6bis	Art. 8
Suivi des procédures pour les routes en	Art. o
exploitation Art. 6ter	Art. 9
Protection des usagers de la route vulnérables	Art. 9
Art. 6quater	Art. 10
Marquage routier et signalisation routière	Art. 10
Art. 6quinquies	Pas à transposer
Information et transparence	
Art. 6sexies	Art. 11
Déclarations volontaires	
Art. 7	Art. 12
Gestion des données	
Art. 8	Art. 13
Adoption et communication de lignes	
directrices	A.+ 44
Art. 9	Art. 14
Désignation et formation des auditeurs  Art. 10	Pas à transposer
Échange de meilleures pratiques	r as a transposer
Art. 11	
Amélioration continue des pratiques de gestion	Pas à transposer
de la sécurité	
Art. 11bis	Art. 15
Établissement de rapports	
Art. 12	Pas à transposer
Modification des annexes	
Art. 12 <i>bi</i> s	Pas à transposer
Exercice de la délégation	
Art. 13 Comité	Pas à transposer
Art. 14	Pas à transposer
Transposition	·

Art. 15 Entrée en vigueur	Art. 16
Art. 16 Destinataires	Pas à transposer
Art. 4 Destinataires	Pas à transposer
Annexe I	Annexe 1 <sup>re</sup>
Annexe II	Annexe 2
Annexe II bis	Annexe 3
Annexe III	Annexe 4
Annexe IV	Annexe 5

# AVANT-PROJET DE DÉCRET

du ... (date) relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Le Gouvernement wallon,

Sur proposition des Ministres de la Sécurité routière et de la Mobilité,

Après délibération,

# ARRÊTE:

La Ministre de la Sécurité routière est chargée de présenter au Parlement le projet de décret dont la teneur suit :

#### Article 1er

Le présent décret transpose la directive 2019/1936 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 modifiant la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

#### Art. 2

Le présent décret prescrit l'instauration et la mise en oeuvre des procédures relatives aux évaluations des incidences sur la sécurité routière, aux audits de sécurité routière, aux inspections de sécurité routière ainsi qu'aux évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier.

Il s'applique aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux routes principales qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation.

Il s'applique également aux routes et aux projets d'infrastructure routière non couverts par l'alinéa 2 qui sont situés en dehors des zones urbaines, qui ne desservent pas les propriétés riveraines et qui sont menés à bien grâce à un financement de l'Union, à l'exception des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation générale des véhicules à moteur, comme les pistes cyclables, ou des routes qui ne sont pas conçues pour la circulation générale, comme les routes d'accès à des sites industriels, agricoles ou forestiers.

Il ne s'applique pas aux tunnels qui tombent sous le couvert du décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Le Gouvernement peut également appliquer les dispositions du présent décret aux routes qui ne sont pas visées aux alinéas 2 et 3.

#### Art. 3

Aux fins du présent décret, l'on entend par :

1° l'audit de sécurité routière : une vérification indépendante, détaillée, systématique et technique de la sécurité portant sur les caractéristiques de

- conception d'un projet d'infrastructure routière et couvrant toutes les étapes depuis la planification jusqu'au début de l'exploitation;
- 2° l'autoroute : la route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :
  - a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par un terreplein central non destiné à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
  - b) ne croise pas, à niveau, ni route, ni voie de chemin de fer, ni voie de tramway, ni piste cyclable, ni chemin piétonnier;
  - c) est spécifiquement désignée comme étant une autoroute;
- 3° l'évaluation des incidences sur la sécurité routière : une analyse comparative stratégique des incidences qu'une nouvelle route ou une modification substantielle du réseau existant auront sur le niveau de sécurité du réseau routier;
- 4° l'inspection de sécurité routière ciblée: une enquête ciblée afin d'identifier les conditions dangereuses, les défauts et les problèmes qui augmentent le risque d'accidents et de blessures, sur la base d'une visite sur place d'une route existante ou d'un tronçon de route existant;
- 5° l'inspection de sécurité routière périodique : une vérification périodique classique des caractéristiques et des défauts qui nécessitent des travaux d'entretien pour des raisons de sécurité;
- 6° les lignes directrices: les mesures qui indiquent les étapes à suivre et les éléments à prendre en considération lors de l'application des procédures de sécurité établies dans le présent décret;
- 7° l'organe compétent: tout organisme public ou privé, établi au niveau national, régional ou local et qui participe, en raison de ses compétences, à la mise en oeuvre du présent décret, y compris des organismes désignés comme étant des organes compétents et qui existaient déjà avant l'entrée en vigueur du présent décret, s'ils répondent aux exigences du présent décret;
- 8° le projet d'infrastructure : un projet concernant la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation;
- 9° la route principale : une route située en dehors des zones urbaines qui relie les principales villes ou régions, ou les deux, et qui appartient à la catégorie de route la plus élevée en dessous de la catégorie « autoroute »;

- 10° le réseau routier transeuropéen : les réseaux routiers répertoriés par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE;
- 11° les usagers de la route vulnérables : les usagers de la route non motorisés, en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.

#### Art. 4

Une évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure est effectuée pour tous les projets d'infrastructure.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure compte tenu des éléments indicatifs établis à l'annexe 1<sup>re</sup>.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure indique les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée. Elle fournit, toutes les informations nécessaires à l'analyse des coûts et des avantages des différentes options évaluées.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article dont l'auteur l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et la manière de la réaliser.

#### Art. 5

Des audits de sécurité routière sont effectués pour tous les projets d'infrastructure compte tenu des éléments indicatifs fixés à l'annexe 2. Un auditeur est désigné conformément à l'article 14 pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure. Les audits peuvent être confiés à des équipes d'auditeurs, pour autant qu'un membre de l'équipe au moins est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 14.

Les audits de sécurité routière font partie intégrante du processus de conception du projet d'infrastructure aux stades de la conception, de la conception détaillée, de la pré-mise en service et du début de l'exploitation.

L'auditeur expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet d'infrastructure.

Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée avant l'achèvement de l'étape en cause selon les indications de l'annexe 2, l'organe compétent justifie ce choix dans une annexe au rapport.

Le rapport visé à l'alinéa 4 se traduit par des recommandations appropriées du point de vue de la sécurité.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

#### Art. 6

Une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est menée sur l'ensemble du réseau routier en exploitation concerné par le présent décret.

Les évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier ont pour but d'analyser le risque d'accident et la gravité de ces accidents, en s'appuyant principalement sur un examen visuel, soit sur place, soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route ainsi que sur une analyse des tronçons du réseau routier qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de traffic

La première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est effectuée au plus tard le 31 décembre 2024. Des évaluations ultérieures de la sécurité de l'ensemble du réseau routier sont effectuées au moins tous les cinq ans, afin d'assurer des niveaux de sécurité adéquats, compte tenu des éléments indicatifs énoncés à l'annexe 4.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

#### Art. 7

Le réseau routier fait l'objet d'inspections de sécurité périodiques par l'organe compétent. La fréquence de ces inspections est suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructures en question.

La sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers repris par le décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurités minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, est assurée par des inspections de sécurité routière conjointes impliquant les organes compétents intervenant dans la mise en oeuvre du présent décret et du décret du 19 décembre 2007.

Les inspections de sécurité routière conjointes sont réalisées au moins tous les six ans afin de maintenir des niveaux de sécurité adéquats.

Sans préjudice des lignes directrices adoptées en vertu de l'article 13, le Gouvernement adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie et met en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

## Art. 8

Les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 6 sont suivis soit par des inspections de sécurité routière ciblées, soit par des mesures correctives directes.

Les inspections de sécurité routière ciblées sont réalisées par des équipes d'experts, en tenant compte des éléments indicatifs énoncés à l'annexe 3. Parmi les membres de l'équipe d'expert, un membre au moins répond aux exigences visées à l'article 14, alinéa 4.

Les résultats des inspections de sécurité routière ciblées sont suivis de décisions motivées qui visent à déterminer si des mesures correctives sont nécessaires.

Les mesures correctives ciblent en priorité les troncons routiers qui présentent de faibles niveaux de sécurité et qui offrent la possibilité de mettre en oeuvre des mesures présentant un fort potentiel d'amélioration de la sécurité et d'économie des coûts liés aux accidents.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

#### Art. 9

Chacune des procédures énoncées aux articles 4 à 8 tient compte des besoins des usagers de la route vulnérables.

#### Art. 10

Toutes les procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière prennent en compte la lisibilité et la détectabilité de ceux-ci pour les conducteurs et les systèmes d'aides à la conduite.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

#### Art. 11

La Région wallonne met en place un système en ligne accessible à tous les usagers de la route qui permet la collecte des renseignements transmis par les usagers de la route et les véhicules, concernant des événements, ainsi que toutes autres informations relatives à la sécurité perçues par le déclarant comme un évènement qui représente un danger réel ou potentiel pour la sécurité des infrastructures routières.

Le Gouvernement peut préciser les modalités d'application du présent article.

### **Art. 12**

L'organe compétent dresse un rapport d'accident pour chaque accident mortel survenu sur une route visée à l'article 2.

Dans ce rapport se retrouvent les éléments d'information énumérés à l'annexe 5, ainsi que le nombre de personnes décédées et blessées.

Il est calculé le coût social moyen d'un accident mortel et le coût social moyen d'un accident grave qui se produit sur le territoire au moins tous les cinq ans.

Le Gouvernement peut définir les modalités d'application du présent article.

#### Art. 13

Le Gouvernement adopte des lignes directrices pour l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructures, les audits de sécurité routière pour les projets d'infrastructure, l'évaluation de la sé-

curité sur l'ensemble du réseau routier, les inspections de sécurité routière périodiques et le suivi des procédures pour les routes en exploitation.

#### Art. 14

Le Gouvernement adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière. Les programmes de formation contiennent les aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables y compris les infrastructures qui leur sont destinées.

Les auditeurs de sécurité routière qui assument les fonctions requises par le présent décret suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement.

Les certificats délivrés avant le 23 octobre 2019 sont reconnus.

Afin d'être désignés pour remplir les missions prévues par le présent décret, les auditeurs répondent aux exigences suivantes :

- 1° ils possèdent un certificat d'aptitude et une expérience ou une formation appropriée dans les domaines de la conception des routes, de l'ingénierie de la sécurité routière et de l'analyse des accidents:
- 2° ils satisfont aux exigences visées aux alinéas 2 et 3 dans les deux ans de l'adoption des lignes directrices visées à l'article 13;
- 3° aux bonnes fins de l'audit du projet d'infrastructure, ils ne participent pas, au moment de l'audit, à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Le Gouvernement précise les modalités d'application du présent article y compris les prérequis à la fonction d'auditeurs de sécurité, les conditions de réussite de la formation initiale, la durée de validité du certificat d'aptitude, les conditions de reconduction du certificat d'aptitude, la reconnaissance des titres, attestations et certificats délivrés par un organisme habilité dans un autre État membre de l'Union européenne.

## Art. 15

Le Gouvernement soumet un rapport à la Commission au plus tard le 31 octobre 2025 sur le classement de sécurité, soit le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement, de l'ensemble du réseau évalué conformément à l'article 6.

Le cas échéant, le Gouvernement présente, également, la liste des dispositions des orientations actualisées, et les améliorations relatives aux avancées technologiques et à la protection des usagers de la route vulnérables.

À partir du 31 octobre 2025, ces rapports sont soumis tous les cinq ans.

## Art. 16

Le chapitre 1<sup>er</sup> du décret du 22 décembre 2010 relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques, comportant les articles 1 à 9, est abrogé

### Art. 17

Le présent décret entre en vigueur le 17 décembre 2021

Namur, le 21 octobre 2021.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président, Elio Di Rupo

Le Ministre de la Mobilité, Philippe Henry

La Ministre de la Sécurité routière, Valérie De Bue

#### Annexe 1re.

# Annexe à l'avant-Projet de décret du ... (date) relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

### Éléments indicatifs des évaluations des incidences sur la sécurité routière

- 1. Les composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière :
- a) la définition du problème;
- b) la situation actuelle et scénario de statu quo;
- c) les objectifs de sécurité routière;
- d) l'analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
- e) la comparaison des options, dont analyse du rapport coûts et avantages;
- f) la présentation de l'éventail de solutions possibles.
- 2. Les éléments à prendre en compte :
- a) les décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
- b) les choix des itinéraires et nature du trafic;
- c) les répercussions éventuelles sur les réseaux existants, par exemple, sorties, intersections, passages à niveau;
- d) les usagers de la route, les usagers vulnérables,;
- e) le trafic, par exemple, le volume du trafic, la catégorisation du trafic par type, y compris les flux estimés de piétons et de cyclistes déterminés à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes;
- f) la saisonnalité et conditions climatiques;
- g) la présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
- h) l'activité sismique.

Vu pour être annexé au décret du xx/xx/xx relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Namur, le (date).

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Elio Di Rupo

Le Ministre de la Mobilité,

Philippe Henry

La Ministre de la Sécurité routière,

#### Annexe 2.

# Annexe à l'avant-Projet de décret du ... (date) relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

### Éléments indicatifs des audits de sécurité routière

- 1. les critères applicables au stade de la conception :
- a) la situation géographique, par exemple, l'exposition aux glissements de terrain, les inondations, les avalanches, les conditions saisonnières et climatiques ainsi que l'activité sismique;
- b) les types de jonction et la distance entre les points de jonction;
- c) le nombre et le type de voies;
- d) les types de trafics pouvant emprunter la nouvelle route;
- e) la fonctionnalité de la route dans le réseau;
- f) les conditions météorologiques;
- g) la vitesse de conduite;
- h) les profils en travers par exemple, la largeur de la chaussée, les pistes cyclables, les chemins piétonniers;
- i) les alignements horizontaux et verticaux;
- j) la visibilité;
- k) la disposition des points de jonction;
- 1) les transports publics et les infrastructures publiques;
- m) les passages à niveau;
- n) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
  - i) les dispositions pour les piétons;
  - ii) les dispositions pour les cyclistes, y compris l'existence d'autres itinéraires ou de dispositifs de séparation du trafic automobile à grande vitesse;
  - iii) les dispositions pour les deux-roues motorisés;
  - iv) la densité et la localisation des passages pour piétons et cyclistes;
  - v) les dispositions pour les piétons et cyclistes sur les routes concernées dans la zone;
  - vi) la séparation des piétons et cyclistes de la circulation motorisée à grande vitesse ou existence d'autres itinéraires directs sur des routes de catégories inférieures.
- 2. les critères applicables au stade de la conception détaillée :
- a) le tracé;
- b) la signalisation et les marquages cohérents;
- c) l'éclairage des routes et des intersections;
- d) l'équipements de bord de route;
- e) l'environnement de bord de route, dont la végétation;
- f) les obstacles fixes en bord de route;
- g) l'aménagement d'aires de stationnement sûres;
- h) les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
  - i) les dispositions pour les piétons;
  - ii) les dispositions pour les cyclistes;
  - iii) les dispositions pour les deux-roues motorisés;
- i) les dispositifs de retenue routiers adaptés, terre-plein central et barrières métalliques afin d'empêcher les risques pour les usagers vulnérables.

- 3. les critères applicables au stade de la pré-mise en service :
- a) la sécurité des usagers de la route et la visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et les conditions météorologiques normales;
- b) la lisibilité de la signalisation et du marquage;
- c) l'état de la chaussée.
- 4. les critères applicables au début de l'exploitation : l'évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs.

La réalisation d'un audit à un stade donné peut conduire à reconsidérer les critères applicables aux stades précédents.

Vu pour être annexé au décret du xx/xx/xx relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Namur, le (date).

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Elio Di Rupo

Le Ministre de la Mobilité.

Philippe Henry

La Ministre de la Sécurité routière,

#### Annexe 3.

# Annexe à l'avant-Projet de décret du ... (date) relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

# Éléments indicatifs des évaluations des inspections de sécurité routière ciblées

- 1. le tracé de la route et profil en travers :
- a) la visibilité et la distance de visibilité;
- b) la limitation de vitesse et les zones à vitesse réglementée;
- c) la lisibilité du tracé par les usagers de la route;
- d) l'accès aux propriétés et aménagements adjacents;
- e) l'accès des véhicules de service et d'urgence;
- f) le traitement au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement;
- g) l'aménagement des bords de route, des accotements, les affaissements de la chaussée, les déblais et remblais.
- 2. les intersections et échangeurs :
- a) la pertinence du type d'intersection, et de l'échangeur;
- b) la géométrie de l'aménagement de l'intersection et de l'échangeur;
- c) la visibilité et la lisibilité, soit la perception des intersections;
- d) la visibilité à l'intersection;
- e) l'aménagement des voies supplémentaires aux intersections;
- f) le contrôle de la circulation aux intersections, par exemple arrêt contrôlé, feux de circulation;
- g) la présence de passages pour piétons et cyclistes.
- 3. les dispositions pour les usagers de la route vulnérables :
- a) les dispositions pour les piétons;
- b) les dispositions pour les cyclistes;
- c) les dispositions pour les deux-roues motorisés;
- d) les transports publics et infrastructures publiques;
- e) les passages à niveau en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique.
- 4. l'éclairage, la signalisation et le marquage :
- a) une signalisation routière cohérente qui ne masque pas la visibilité;
- b) la lisibilité de la signalisation routière, la position, la taille, la couleur;
- c) les panneaux de signalisation;
- d) la cohérence du marquage routier et des dispositifs de délinéation;
- e) la lisibilité du marquage routier, l'emplacement, les dimensions et la rétroréflexion par temps sec et humide:
- f) le contraste approprié du marquage routier;
- g) l'éclairage des routes et des intersections éclairées;
- h) les équipements de bord de route appropriés.
- 5. les feux de signalisation :
- a) leur exploitation;
- b) la visibilité.

- 6. les objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) l'environnement de bord de route, dont végétation;
- b) les dangers en bord de route et la distance du bord de la chaussée ou de la piste cyclable;
- c) les dispositifs de retenue routiers adaptés, terre-plein central et glissières afin de limiter les risques pour les usagers de la route vulnérables;
- d) le traitement des extrémités de glissières;
- e) les dispositifs de retenue routiers appropriés au niveau des ponts et des dispositifs d'assainissement;
- f) les clôtures sur les routes dont l'accès est restreint.
- 7. la chaussée:
- a) les défauts de la chaussée;
- b) l'adhérence:
- c) les matériaux, graviers, pierres meubles;
- d) l'accumulation d'eau, l'évacuation des eaux.
- 8. les ponts et tunnels :
- a) la présence et nombre de ponts;
- b) la présence et nombre de tunnels;
- c) les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
- 9. les autres éléments :
- a) la mise à disposition d'aires de stationnement et de repos sécurisées;
- b) les dispositions pour les poids lourds;
- c) l'éblouissement causé par les phares ou le soleil;
- d) les travaux routiers;
- e) les activités dangereuses en bord de route:
- f) les informations appropriées dans les équipements dits systèmes de transports intelligents
- (STI) comme les panneaux à messages variables;
- g) la faune sauvage et animaux;
- h) les avertissements de zone scolaire.

Vu pour être annexé au décret du xx/xx/xx relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Namur, le (date).

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Elio Di Rupo

Le Ministre de la Mobilité,

Philippe Henry

# La Ministre de la Sécurité routière,

#### Annexe 4.

# Annexe à l'avant-Projet de décret du ... (date) relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

### Éléments indicatifs des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier

- 1. généralités
- a) le type de route au regard du type et de la taille des régions, villes qu'elle relie;
- b) la longueur du tronçon routier;
- c) le type de zone, urbaine ou rurale;
- d) les activités environnantes, les écoles, commerces, industries et manufactures, les zones résidentielles, d'élevages, agricoles et les zones non développées;
- e) la densité des points d'accès aux propriétés;
- f) la présence d'une voie de desserte, par exemple pour les magasins;
- g) la présence de travaux routiers;
- h) la présence d'aires de stationnement.
- 2. les volumes du trafic :
- a) les volumes du trafic,;
- b) les volumes de motocycles observés;
- c) les volumes de piétons observés des deux côtés, le "long" ou "traversant";
- d) les volumes de bicyclettes observés des deux côtés, le "long" ou "traversant";
- e) les volumes de poids lourds observés;
- f) l'estimation des flux de piétons à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes;
- g) l'estimation des flux de bicyclettes à partir des caractéristiques relatives à l'usage des zones environnantes.
- 3. les données relatives aux accidents :
- a) le nombre de tués sur la route, le lieu et la cause des accidents par groupe d'usagers de la route:
- b) le nombre de blessés graves et le lieu des accidents par groupe d'usagers de la route.
- 4. les caractéristiques d'exploitation :
- a) la limitation de vitesse, générale, pour les motocycles, pour les camions;
- b) la vitesse d'exploitation, 85e centile;
- c) la régulation de la vitesse ou la modération du trafic;
- d) la présence de dispositifs dits systèmes de transports intelligents (STI) comme les alertes de files, les panneaux à messages variables;
- e) l'avertissement de zone scolaire;
- f) la présence d'un superviseur au niveau des passages pour piétons devant les écoles à des périodes indiquées.
- 5. les caractéristiques géométriques :
- a) les caractéristiques du profil en travers, le nombre, le type et la largeur des voies, l'aménagement et les matériaux des accotements médians centraux, les pistes cyclables, les voies piétonnes, y compris leur variabilité;
- b) le tracé en plan;

- c) le profil en long;
- d) la visibilité et la distance de visibilité.
- 6. les objets, zones de sécurité et dispositifs de retenue routiers :
- a) l'environnement de bord de route et zones de sécurité;
- b) les obstacles fixes en bord de route, par exemple des lampadaires, des arbres;
- c) la distance des obstacles par rapport au bord de route;
- d) la densité des obstacles;
- e) les bandes rugueuses;
- f) les dispositifs de retenue routiers.
- 7. les ponts et tunnels :
- a) la présence et le nombre de ponts, y compris toute information pertinente les concernant;
- b) la présence et le nombre de tunnels, y compris toute information pertinente les concernant;
- c) les éléments visuels représentant des dangers pour la sécurité de l'infrastructure.
- 8. les intersections :
- a) le type d'intersection et nombre de branches, en précisant, en particulier, le type de contrôle et la présence de virages protégés;
- b) la canalisation du trafic:
- c) la qualité des intersections;
- d) le volume des intersections;
- e) la présence de passages à niveau, en précisant, en particulier, leur type et s'ils sont gardés ou non gardés, à fonctionnement manuel ou automatique.
- 9. l'entretien :
- a) les défauts de la chaussée:
- b) l'adhérence de la chaussée;
- c) l'état des accotements, y compris la végétation;
- d) l'état de la signalisation, du marquage et des dispositifs de délinéation;
- e) l'état des dispositifs de retenue routiers.
- 10. les infrastructures pour les usagers de la route vulnérables :
- a) les passages pour piétons et cyclistes, la surface des intersections et leur dénivellation;
- b) les passages pour cyclistes, la surface des intersections et leur dénivellation;
- c) les clôtures piétonnières;
- d) la présence d'un trottoir ou d'une infrastructure séparée;
- e) les équipements cyclables et leur type, pistes cyclables, voies cyclables, autres;
- f) la qualité des passages pour piétons en termes de visibilité et de signalisation de chaque infrastructure;
- g) la présence de passages pour piétons et cyclistes sur les branches d'accès aux routes du réseau secondaire;
- h) l'existence d'autres itinéraires pour piétons et cyclistes en l'absence d'infrastructures séparées.
- 11. les systèmes pré/post-collision pour les accidents de la route et facteurs d'atténuation de leur gravité :
- a) les centres opérationnels de réseau et autres dispositifs de patrouille;
- b) les mécanismes d'information des usagers de la route sur les conditions de conduite afin de prévenir les accidents ou les incidents;

- c) les systèmes de détection automatique des incidents (DAI), les capteurs et les caméras;
- d) les systèmes de gestion des incidents;
- e) les systèmes de communication avec les services d'urgence.

Vu pour être annexé au décret du xx/xx/xx relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Namur, le (date).

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Elio Di Rupo

Le Ministre de la Mobilité,

Philippe Henry

La Ministre de la Sécurité routière,

#### Annexe 5.

# Annexe à l'avant-Projet de décret du ... (date) relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

## Informations devant figurer dans les rapports d'accidents

Les rapports d'accidents contiennent les éléments suivants :

- 1° la localisation de l'accident, y compris les coordonnées GNSS;
- 2° les images ou diagrammes du lieu de l'accident;
- 3° la date et l'heure de l'accident;
- 4° les informations concernant la route, telles que la nature de la zone, le type de route, le type de jonction, mais aussi la signalisation, le nombre de voies, le marquage, le revêtement, l'éclairage et les conditions météorologiques, la limitation de vitesse, les obstacles en bord de route;
- 5° la gravité de l'accident;
- 6° les caractéristiques des personnes concernées telles que : leur âge, sexe, nationalité, taux d'alcoolémie, l'usage ou non d'équipements de sécurité;
- 7° les données relatives aux véhicules concernés, le type, l'âge, le pays d'immatriculation, les équipements de sécurité, la date du dernier contrôle technique périodique conformément à la législation applicable;
- 8° les données relatives à l'accident telles que le type d'accident, le type de collision, les manœuvres du véhicule et du conducteur;
- 9° chaque fois que cela est possible, les informations sur le temps écoulé entre le moment de l'accident et son enregistrement ou l'arrivée des services de secours.

Vu pour être annexé au décret du xx/xx/xx relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Namur, le (date).

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

Elio Di Rupo

Le Ministre de la Mobilité,

Philippe Henry

La Ministre de la Sécurité routière,

Rapport du 10 septembre 2021 établi conformément à l'article 3,2° du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales

## Objet : Avant-Projet de décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières

<u>Question 1.</u> Le projet de réglementation affecte-t-il, directement ou indirectement, l'égalité entre les hommes et les femmes ?

Non, il n'y a aucun impact sur l'égalité entre les hommes et les femmes.

<u>Question 2.</u> Y a-t-il des différences entre la situation respective des hommes et des femmes dans la matière relative au projet de réglementation ?

Non.

<u>Question 3.</u> Comment comptez-vous prévenir ou compenser les éventuels effets négatifs du projet de réglementation sur l'égalité entre les hommes et les femmes ?

Etant donné qu'il n'y a aucun impact sur l'égalité entre les hommes et les femmes, des mesures compensatoires ne sont pas nécessaires.

Jambes, le 10 septembre 2021