

Lignes directrices

Gestion de la sécurité des infrastructures routières



Wallonie

**Lignes directrices du 23 mai 2016 pour la mise en œuvre
du chapitre 1 du décret du 22 décembre 2010 relatif à la
sécurité routière et portant des dispositions diverses en
matière routière et de voies hydrauliques.**

***Modalités d'application de la directive 2008/96/CE relative à
la gestion de la sécurité des Infrastructures routières.***

SPW | Éditions, Réglementations

Editeur responsable : Etienne WILLAME (DGO1), boulevard du Nord, 8 - 5000 Namur
Namur - Mai 2016

© S.P.W. – DGO1 - Direction de la Sécurité des Infrastructures routières

Bld du Nord, 8 – 5000 Namur • Tél. : 081/77 27 23 • dgo1-21@spw.wallonie.be

<http://routes.wallonie.be>

Repérer, éviter et éliminer les risques d'accidents

Chers gestionnaires des routes,

Si le nombre de victimes d'accidents de la circulation en Wallonie est en constante diminution ces dernières années, force est de constater que nous pouvons encore progresser. Chaque année, trop de personnes perdent la vie ou sont grièvement blessées sur les routes en Wallonie. Ces victimes du trafic routier ne sont pas une fatalité et ne doivent pas l'être. C'est pourquoi j'entends prendre les mesures appropriées pour continuer à améliorer durablement la sécurité routière dans notre pays.

Dans la foulée des recommandations européennes, le Gouvernement a fixé comme objectif la diminution de moitié du nombre de tués sur les routes à l'horizon 2020 par rapport à 2010, soit réduire à moins de 200 le nombre de tués par an à cause d'un accident de circulation.

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, tous les gestionnaires d'infrastructures routières (Région, communes, SRWT, Infrabel et autres partenaires) 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.

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 temps d'étendre la portée des outils et des procédures élaborées pour une gestion optimale de la sécurité des infrastructures routières à l'ensemble du réseau routier. 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.

Ces procédures tendent aussi vers une diffusion rapide des bonnes pratiques sur l'ensemble du territoire.

En tant que gestionnaires à tous les niveaux de l'infrastructure routière, nous sommes en mesure d'introduire ces instruments et d'ancrer leur utilisation dans nos processus.

Travaillons ensemble pour l'amélioration de la sécurité sur nos routes !

Le Vice-Président et Ministre des Travaux publics en charge de la Sécurité routière

Maxime PREVOT



1. Table des matières

1.	Introduction	5
1.1	Enjeux.....	5
1.2	Directive Européenne 2008/96/CE sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières.....	6
1.3	Réseau concerné par le décret	8
1.4	Projets concernés par le décret.....	8
2.	Méthodologie de gestion de la sécurité des infrastructures routières.....	10
2.1	Outils de concertation.....	10
2.2	Classification et gestion de la sécurité routière.....	10
2.3	Evaluation des incidences des projets sur la sécurité routière.....	12
2.4	Audits de sécurité (voiries régionales).....	14
2.4.1	Audit au stade de la conception	14
2.4.2	Audit au stade de la conception détaillée	14
2.4.3	Audit au stade de la pré-mise en service.....	15
2.4.4	Audit au stade du début d'exploitation.....	16
2.4.5	Résumé de la procédure	16
2.5	Audits de sécurité (voiries communales)	19
2.5.1	Sélection des projets à auditer	19
2.5.2	Evaluation des incidences.....	20
2.5.3	Audit au stade de la conception ou de la conception détaillée.....	20
2.5.4	Audit au stade de la pré-mise en service.....	20
2.5.5	Résumé de la procédure	21
2.6	Inspections de sécurité.....	22
2.6.1	Inspections de chantier	22
2.6.2	Inspection du réseau en exploitation	24
2.7	Auditeurs.....	27
3.	Conclusion	28
3.1	Résumé de la méthodologie (voiries régionales).....	28
3.2	Résumé de la méthodologie (voiries communales)	30
3.3	Conclusions	31
	ANNEXE 1 : La Commission Provinciale de Sécurité Routière (CPSR).....	32
	ANNEXE 2 : Indice d'insécurité – Zones à risque – Tronçons dangereux.....	36

1. Introduction

1.1 Enjeux

Bien que le nombre de victimes d'accidents de la route soit en constante diminution en Wallonie depuis plusieurs années, force est de constater que nous ne sommes pas parmi les pays les plus performants en la matière. En effet, comme le montre le schéma ci-dessous, nous nous situons au-dessus de la moyenne européenne et bien loin des pays scandinaves, du Royaume-Uni et des Pays-Bas.

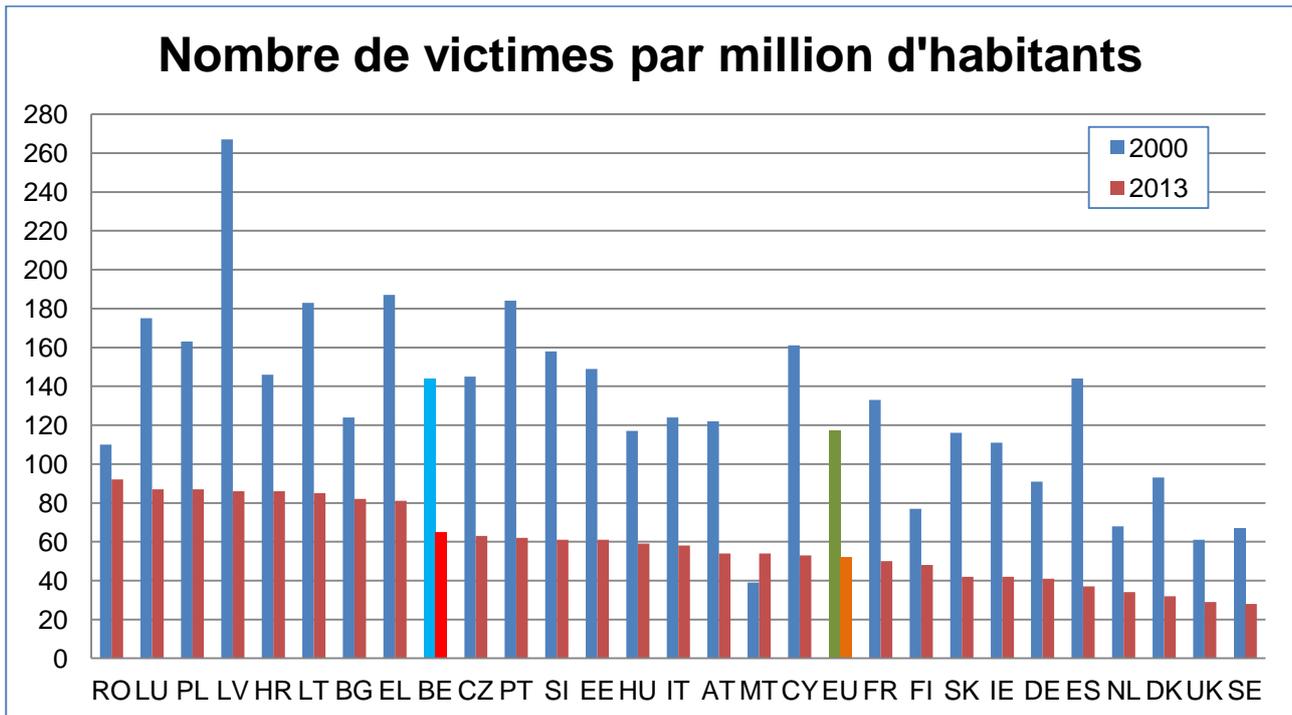


Figure 1 : Taux de mortalité par habitant – comparaison entre 2000 et 2013 (source : European Commission, Road Safety - http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm)

Il n'est pas aisé de comparer les différents pays et d'expliquer ces écarts car les politiques de sécurité routière nationales ou régionales se basent sur de multiples facteurs (éducation, sensibilisation, répression, parc automobile, aménagements, ...).

Toutefois, il faut signaler que les pays ayant de bonnes statistiques de sécurité routière adoptent depuis de nombreuses années une démarche proactive d'amélioration de la sécurité routière dont des démarches liées à l'amélioration de l'infrastructure et au contrôle des projets routiers.

Dans ces pays, l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets est réalisée en associant les acteurs de terrain concernés. De plus, des audits sont effectués à chaque stade des projets. Enfin, des inspections sont réalisées sur le réseau existant dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.

La Commission européenne a souhaité étendre ces bonnes pratiques à l'ensemble des pays membres.

C'est pourquoi, le 19 novembre 2008, le Parlement européen a adopté la directive 2008/96/CE concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Pour la Wallonie, cette directive a été transposée le 22 décembre 2010 en un décret relatif à la sécurité routière et portant des dispositions diverses en matière routière et de voies hydrauliques (publié le 25 janvier 2011 au Moniteur Belge). Une première version des lignes directrices d'application de cette directive a été arrêtée par le Ministre le 02 février 2012.

Le présent document constitue l'actualisation des lignes directrices d'application de ce décret.

1.2 Directive Européenne 2008/96/CE sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières

La directive 2008/96/CE a comme objectif principal de réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes grâce à l'établissement de procédures visant à garantir un niveau de sécurité routière uniformément élevé sur l'ensemble du réseau transeuropéen.

Ces procédures concernent :

- la classification et la gestion de la sécurité sur le réseau routier en exploitation ;
- des contrôles sécurité des projets routiers (évaluation des incidences, audit au stade de la conception, audit au stade de la conception détaillée, audit de pré-mise en service, audit de début d'exploitation) ;
- l'inspection des mesures de sécurité applicables aux chantiers ;
- des inspections de sécurité des routes en exploitation.

La directive s'applique obligatoirement aux routes du réseau TERN¹ (Trans European Road Network). Toutefois, la Commission européenne invite chaque état membre à étendre la portée de cette directive aux autres routes.

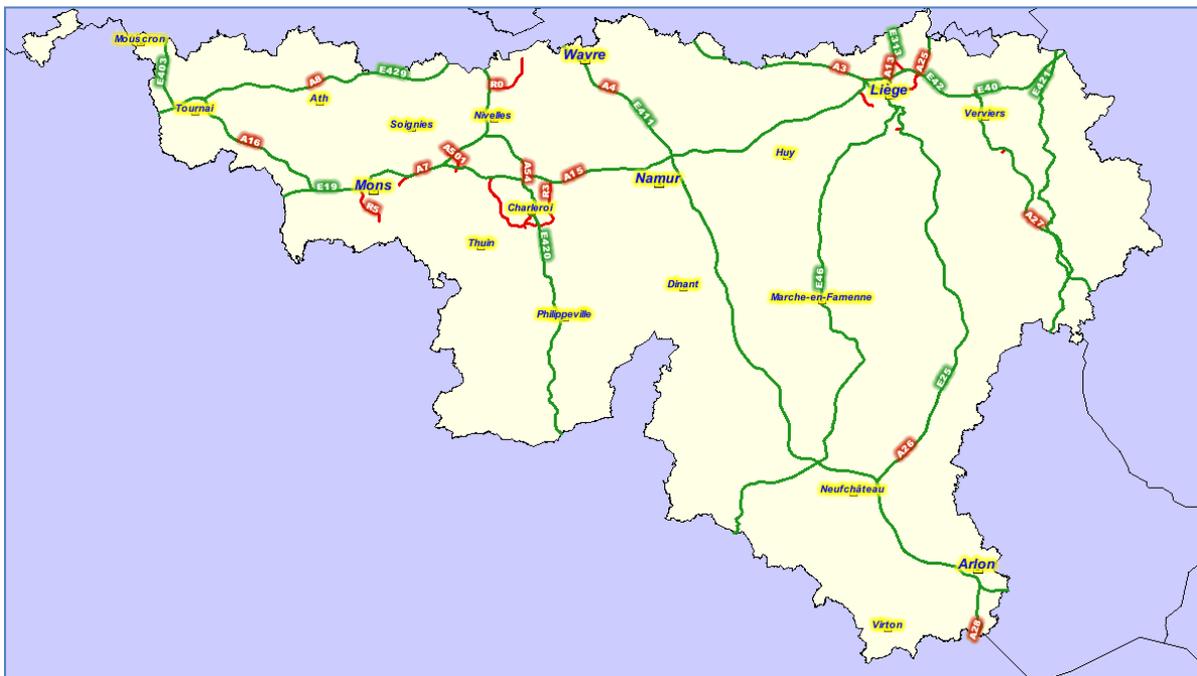


Figure 2 : Réseau TERN, Trans European Road Network (source : <http://routes.wallonie.be>)

¹ Les autoroutes wallonnes et certaines routes à grand gabarit s'inscrivent dans le Réseau TransEuropéen de Transport, un programme prioritaire de l'Union Européenne. Né dans le sillage du développement du marché intérieur européen, le RTE-T s'est donné pour mission de construire les chaînons manquants du grand réseau intérieur et de favoriser les interconnexions et l'interopérabilité des réseaux nationaux. A terme, il offrira plus de 70.000 km d'infrastructures - autoroutes, voies express et routes - aménagées pour un trafic important.

Par ailleurs, seules les infrastructures conformes aux exigences de cette directive pourront bénéficier du soutien des fonds européens.

La directive prescrit l'instauration et la mise en œuvre des procédures suivantes :

- Une **évaluation des incidences** sur la sécurité routière doit être effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. Elle reprendra notamment une analyse coûts/avantages des différentes options évaluées ainsi que les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée.
- Des **audits** réalisés par des **auditeurs agréés indépendants** ponctuent chaque étape des projets d'infrastructure (conception, conception détaillée, pré-mise en service et début d'exploitation). Ces audits aboutissent à des recommandations qui, si elles ne sont pas suivies, doivent être justifiées par l'auteur de projet.
- Des **inspections de chantier** ciblées sur la sécurité du flux de circulation.
- Les routes en exploitation feront l'objet d'**inspections de sécurité périodiques** dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents.
- Une **classification** des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau doit être effectuée au moins tous les 3 ans. Les **usagers** de la route **doivent être informés** par des moyens adéquats de la présence de tronçons à forte concentration d'accidents.
- Les tronçons routiers à forte concentration d'accidents identifiés lors de la classification du réseau doivent être évalués par une équipe d'experts. Les mesures correctives doivent être prises en privilégiant celles qui présentent le rapport avantage/coût le plus élevé. Les besoins identifiés à l'issue de cette phase serviront de base dans le cadre du processus d'identification des besoins et de sélection de projets en vigueur à la DGO1.

La mise en œuvre des principes repris dans cette directive aura des incidences à chaque stade d'un projet comme l'illustre le schéma suivant.

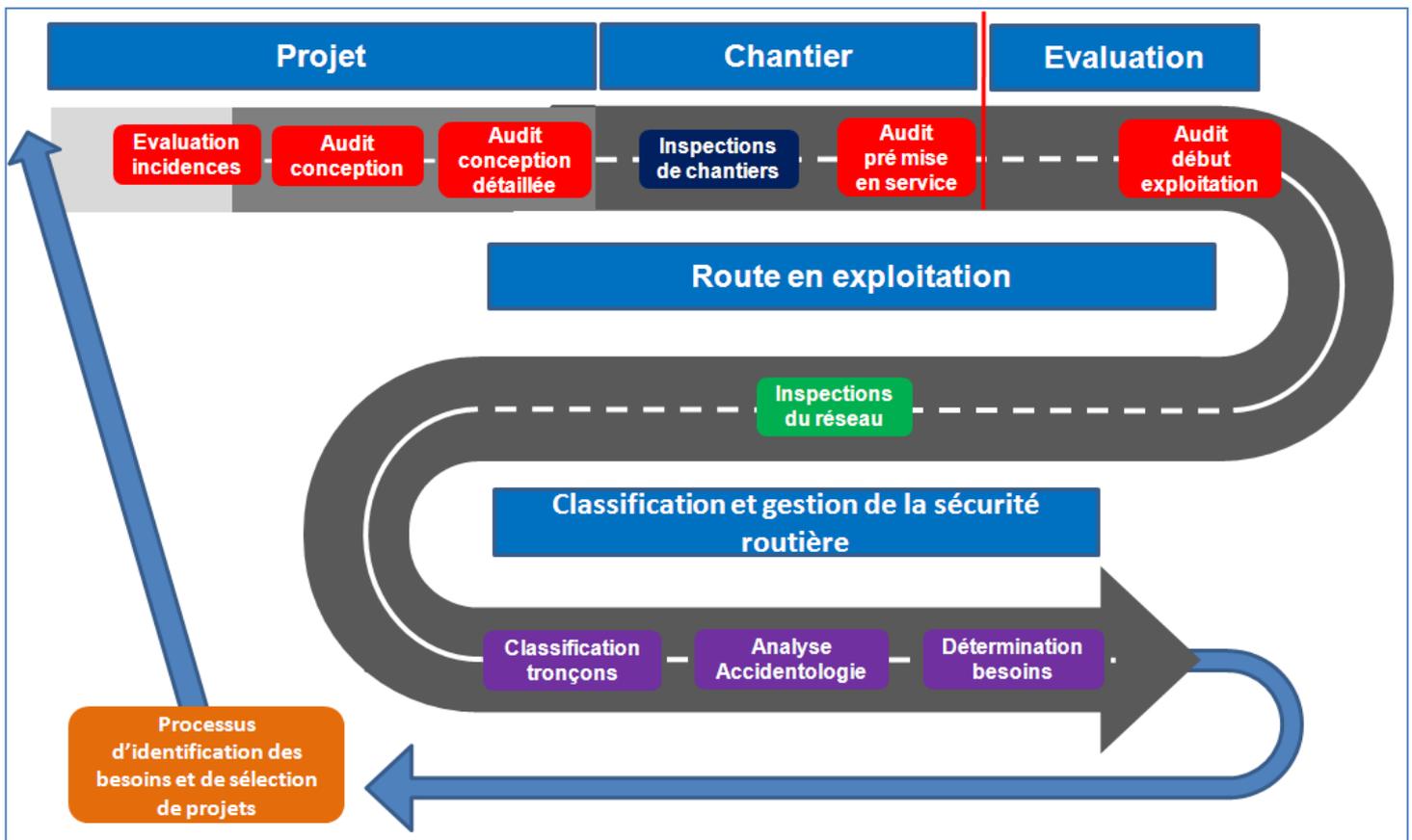


Figure 3 : Incidences des procédures reprises dans la directive européenne 2008/96/CE sur l'évolution d'un projet

1.3 Réseau concerné par le décret

L'article 2 du décret stipule que **les procédures décrites** (évaluation des incidences, audits, inspections, ...) **s'appliquent aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen** tout en permettant au Gouvernement de les appliquer à d'autres routes.

Il est important de signaler que les victimes d'accidents de la circulation sur le réseau transeuropéen ne représentent qu'environ 15 % de l'ensemble des victimes. Dès lors, une transposition minimaliste de la directive européenne n'apporterait que peu de valeur ajoutée.

En conséquence, la portée de ce décret est étendue à l'ensemble des voiries régionales (environ 70 % des victimes).

1.4 Projets concernés par le décret

Le décret prévoit, aux articles 4 et 5, que l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et les audits de sécurité soient menés pour tous les **projets d'infrastructure**.

Le « projet d'infrastructure » est défini comme suit à l'article 3 :

Un projet d'infrastructure est un projet qui concerne la construction d'infrastructures routières nouvelles ou une modification substantielle du réseau existant ayant des effets sur les débits de circulation.

Aussi, pour la mise en œuvre de ce décret, on considère que les projets d'infrastructure sont les **projets d'utilité publique pour lesquels un permis d'urbanisme est requis** selon la

règlementation en vigueur en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme² et ce, que le demandeur soit un organisme **public ou privé**.

Sur les routes faisant partie du réseau transeuropéen, les projets entrant dans la catégorie décrite ci-dessus feront l'objet d'une **procédure complète** (évaluation des incidences et audits) alors que sur le reste du réseau régional, ils feront l'objet d'une **procédure réduite** (évaluation des incidences, audit au stade la conception ou audit au stade de la conception détaillée, audit de pré-mise en service et audit de début d'exploitation).

Par contre, les projets ne nécessitant pas de permis d'urbanisme mais ayant des incidences sur les débits de circulation ou sur la sécurité (comme les modifications de marquages, la création d'arrêts de bus, la modification de la signalisation de police, implantation de luminaires, plantation d'arbres d'alignement ...) feront l'objet d'une **procédure simplifiée** (uniquement les audits au stade de la pré-mise en service et du début d'exploitation).

Une explication plus détaillée est reprise au chapitre 2.4.

Enfin, les **travaux d'entretien ne seront pas soumis aux dispositions du décret**.

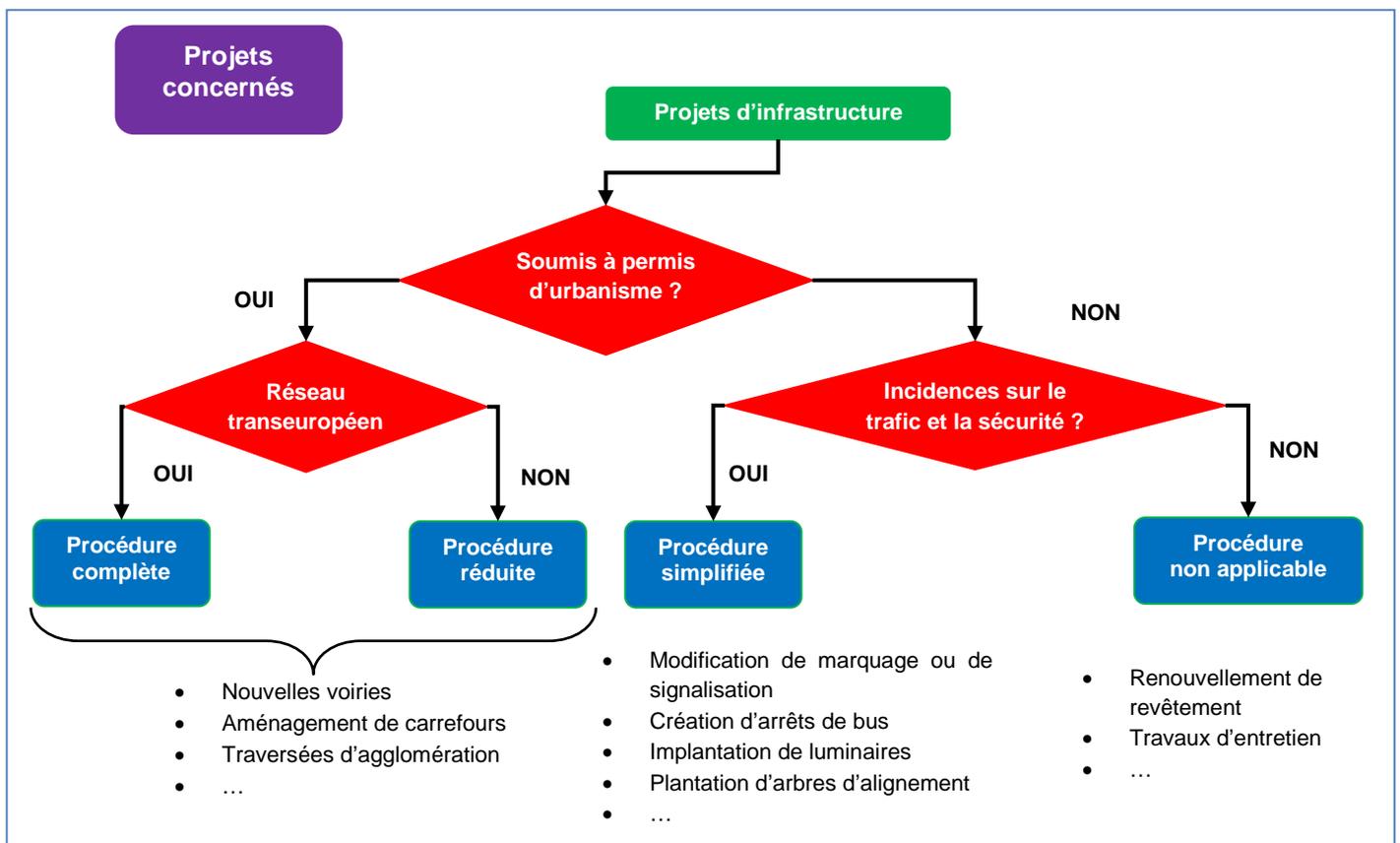


Figure 4 : Projets concernés par le décret - logigramme décisionnel

² A la date de parution de ce document : articles 127 et 262 du CWATUPE

2. Méthodologie de gestion de la sécurité des infrastructures routières

2.1 Outils de concertation

La concertation revêt une importance capitale lors de l'étude des projets. En effet, un projet ne s'étudie pas en vase clos, sans recueillir l'avis des autorités locales, ni celui des utilisateurs ou d'autres services publics.

Une concertation la plus large possible dès le début du projet permet de prendre en compte les avis, objectifs et contraintes de tous les types d'utilisateurs et évite des frustrations et des remises en question ultérieures.

La prise en compte de la sécurité routière des divers usagers de la route dès le début du projet passe au travers de cette écoute et de cette concertation.

Pour ce faire, des réunions se tiennent déjà régulièrement entre les gestionnaires routiers, les autorités communales, les services de police ou autres services publics (SRWT, SNCB, ...).

Cependant, **la structure principale en matière de concertation pour les projets routiers est la CPSR** (Commission Provinciale de Sécurité Routière) (**voir annexe 1**). C'est en effet au sein de celle-ci que l'on retrouve les principaux acteurs concernés ainsi que l'expertise requise.

Dans la méthodologie de mise en œuvre du décret du 22 décembre 2010 présentée dans ce document, la CPSR sera impliquée dans l'analyse globale de la sécurité ainsi que lors des premières phases d'une étude, afin que l'ensemble des acteurs participe au choix de l'aménagement.

Plus de détails seront fournis aux chapitres 2.2 et 2.3 mais également à l'annexe 1.

2.2 Classification et gestion de la sécurité routière

L'article 6 du décret précise que :

1. la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et la classification de la sécurité du réseau doivent être fondées sur des examens de l'exploitation du réseau routier réalisés au moins tous les trois ans ;
2. les tronçons routiers présentant une priorité essentielle conformément aux résultats de la classification des tronçons à forte concentration d'accidents et de la classification de la sécurité du réseau doivent être évalués par des équipes d'experts ;
3. les usagers de la route doivent être informés, par des moyens adéquats, de la présence d'un tronçon à forte concentration d'accidents.

Pour répondre à ces dispositions du décret, il sera fait usage de **différents outils et différentes approches**.

Tout d'abord, sur base des statistiques d'accidents corporels (**voir annexe 2**), un indice d'insécurité sera calculé annuellement. Celui-ci permet de déterminer les **Zones à Risques** (zones d'accumulation d'accidents). La carte des Zones à Risques est disponible sur le site internet de la DGO1 (<http://routes.wallonie.be>). Ces mêmes statistiques permettent

également de déterminer les **Tronçons dangereux** (itinéraires dangereux, nombre moyen d'accidents par kilomètre).

Ensuite, il est important, pour la classification de la sécurité routière, de prendre également en compte les avis des autorités communales et policières qui constituent le reflet des constatations de terrain (l'insécurité objective mais également l'insécurité subjective). A cet effet, **des rencontres périodiques** (si possible 1 fois par an au sein de la CPSR) **entre la direction territoriale, les zones de police et les autorités communales seront organisées**. Ces réunions sont de préférence organisées par zone de police.

Lors de ces réunions, il est suggéré de lister les différents endroits jugés dangereux par les autorités locales. L'évolution de l'accidentologie (globale et par zone à risque) ainsi que l'efficacité des aménagements seront des thèmes également abordés lors de ces rencontres.

Enfin, **les directions territoriales rassembleront les différentes demandes, pétitions et autres constatations** issues des inspections du réseau (voir chapitre 2.5).

Dès lors, sur base des différentes approches (statistiques, approche de terrain, demandes d'usagers) décrites ci-dessus, **chaque direction territoriale des routes tiendra à jour la liste des sites ayant été considérés comme problématique par rapport à la sécurité routière**. Cette liste des besoins sera ajoutée à la liste des différents besoins (en matière d'ouvrage d'art, de bruit, de revêtement, ...) permettant de définir une **programmation budgétaire pluriannuelle selon le processus d'identification des besoins et de sélection de projets** en vigueur à la DGO1.

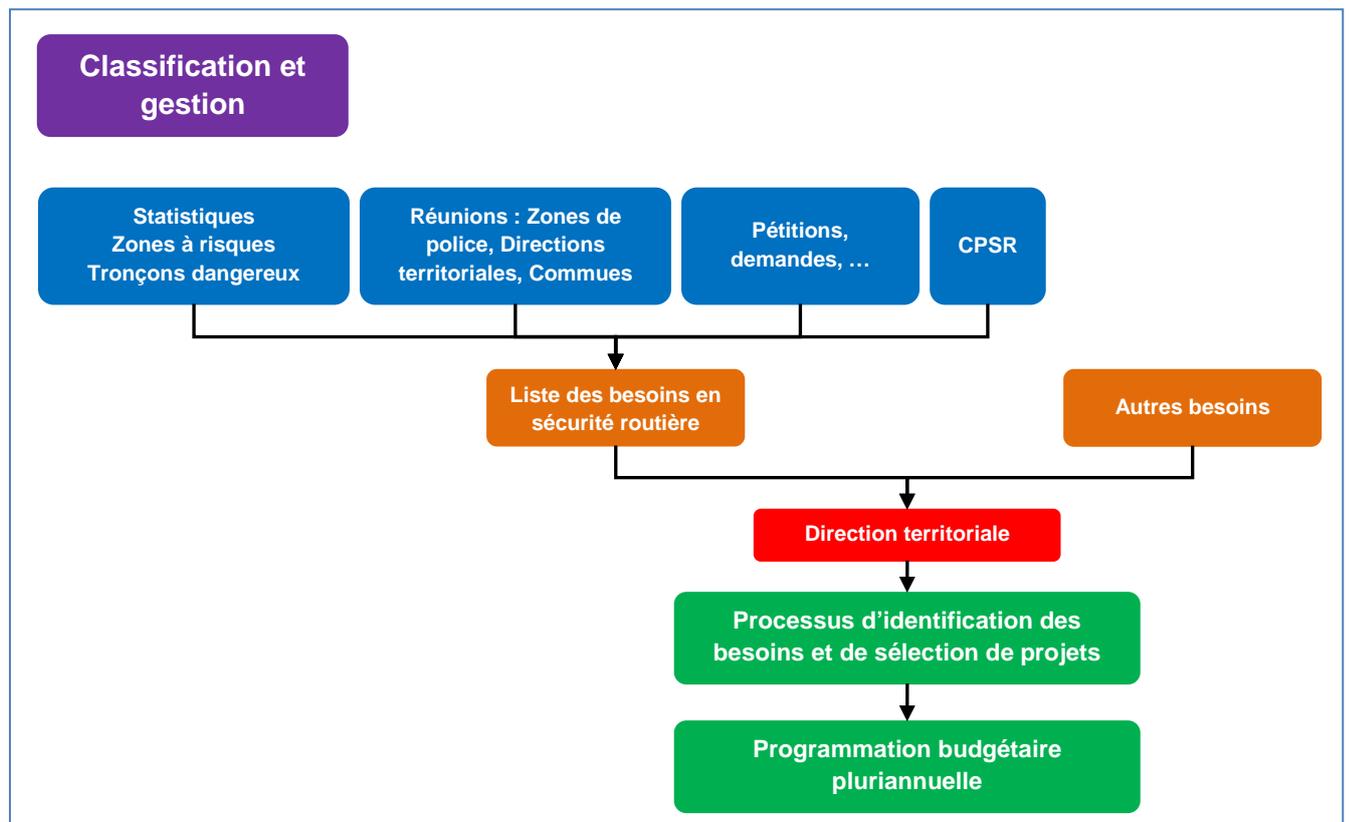


Figure 5 : Classification et gestion de la sécurité routière - Comment l'aborder ?

2.3 Evaluation des incidences des projets sur la sécurité routière

L'article 4 du décret stipule que **l'évaluation des incidences** sur la sécurité routière est **effectuée lors de la phase de planification initiale** avant l'approbation du projet d'infrastructure tel que défini au chapitre 4.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière **définit les considérations en matière de sécurité routière qui contribuent au choix de la solution proposée**. Elle fournit, en outre, toutes les informations nécessaires à l'analyse coûts/avantages des différentes options évaluées.

Avant de débiter l'étude d'un projet, une première réunion de concertation (**CPSR**) doit être organisée. Au cours de cette réunion, l'auteur de projet expose le contexte (carrefour dangereux, nouvelle route à créer, ...) et chaque intervenant fait part de ses attentes et de ses contraintes par rapport au problème analysé tout en envisageant toutes les solutions possibles. **Un auditeur agréé (voir chapitre 2.7) doit participer à la réunion.**

Le compte-rendu de la réunion de concertation constitue l'évaluation des incidences sur la sécurité routière.

Ce compte-rendu, qui devra être visé par l'auditeur, reprendra, pour chaque solution examinée, une analyse des avantages et des inconvénients ainsi qu'une justification des choix effectués (pourquoi retenir une solution et pas une autre).

Par contre, s'il s'avère qu'après la première réunion de concertation, il n'a **pas été possible de choisir une seule solution, une analyse plus approfondie** (pré-étude d'incidences) **sera réalisée** par l'auteur de projet (et visée par l'auditeur) ou par l'auditeur lui-même. En fonction de l'ampleur du projet, cette pré-étude d'incidences peut être réalisée avant la première réunion.

Ce rapport sera axé sur une analyse plus détaillée des avantages et inconvénients des solutions qui restent en course et sera analysé au cours des réunions ultérieures (auxquelles participe l'auditeur).

L'objectif est d'arriver progressivement à ne retenir qu'une seule solution dûment justifiée.

Les comptes-rendus des réunions successives doivent également être visés par l'auditeur.

Dans ce cas, **la compilation des comptes-rendus de réunions ainsi que la pré-étude d'incidences de l'auditeur constituent l'évaluation des incidences sur la sécurité routière.**

Il est à noter que l'annexe I du décret propose une liste des composantes d'une évaluation des incidences ainsi que les éléments à prendre en compte :

1. Composantes d'une évaluation des incidences sur la sécurité routière:
 - a) définition du problème;
 - b) situation actuelle et scénario de statu quo;
 - c) objectifs de sécurité routière;
 - d) analyse des incidences des options proposées sur la sécurité routière;
 - e) comparaison des options, dont analyse du rapport coûts/avantages;
 - f) présentation de l'éventail de solutions possibles.

2. Éléments à prendre en compte:

- a) décès et accidents, objectifs de réduction comparés au scénario de statu quo;
- b) choix des itinéraires et nature du trafic;
- c) répercussions éventuelles sur les réseaux existants (par exemple, sorties, intersections, passages à niveau);
- d) usagers de la route, notamment usagers vulnérables (par exemple, piétons, cyclistes, motocyclistes);
- e) trafic (par exemple, volume du trafic, catégorisation du trafic par type);
- f) saisonnalité et conditions climatiques;
- g) présence d'un nombre suffisant d'aires de stationnement sûres;
- h) activité sismique.

Ces éléments sont donnés à titre indicatif et ne constituent pas une liste exhaustive.

En résumé, l'évaluation des incidences constitue donc la première étape de l'étude d'un projet. Elle est basée sur l'analyse des différentes solutions et sur le choix concerté et justifié de la solution retenue. Pour ce faire, une ou plusieurs réunions de type CPSR seront organisées. Il y aura autant de réunions que nécessaire. Il s'agit d'une étape primordiale pour la réussite d'un projet et pour la prise en compte adéquate de la sécurité routière.

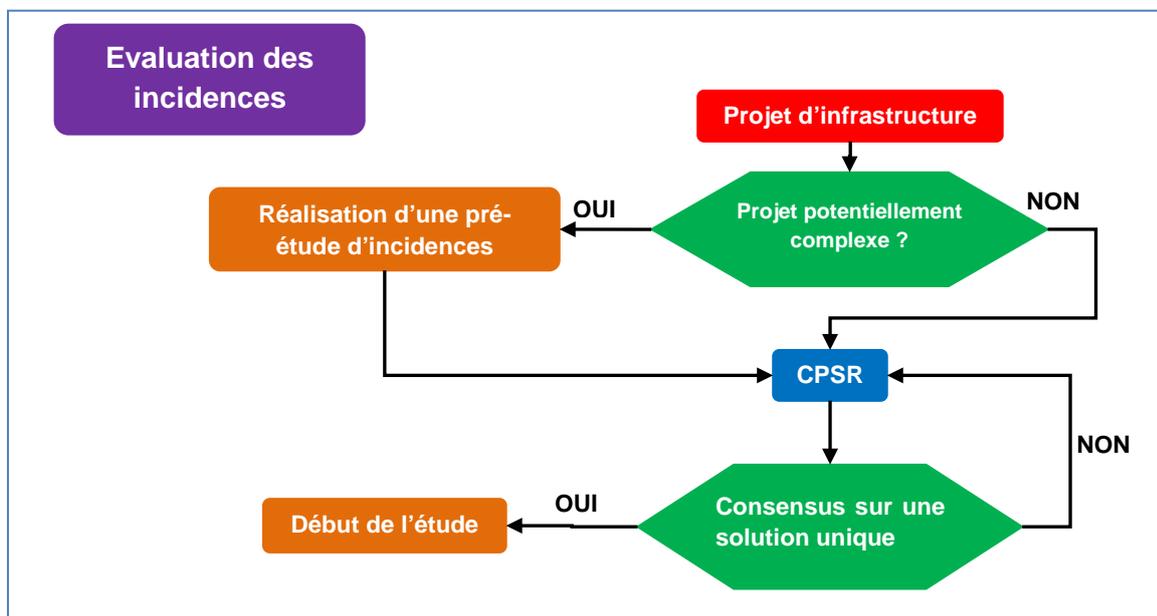


Figure 6 : Evaluation des incidences sur la sécurité routière – logigramme décisionnel

2.4 Audits de sécurité (voiries régionales)

L'article 5 du décret précise que des audits de sécurité routière doivent être effectués pour tous les projets d'infrastructure. Ces audits doivent être réalisés par des auditeurs agréés indépendants du projet. L'auditeur désigné expose les aspects de la conception qui mettent en jeu la sécurité routière dans un rapport d'audit pour chaque étape du projet (conception, conception détaillée, pré-mise en service et début d'exploitation).

Lorsque des aspects dangereux sont mis en lumière au cours de l'audit mais que la conception n'est pas rectifiée, l'auteur de projet justifie ce choix dans une annexe au rapport.

Il est important de signaler qu'un auditeur ne remet pas en cause les principes définis aux phases précédentes pour autant que ceux-ci aient été justifiés.

Enfin, sauf cas de force majeure, les 4 phases d'audit décrites ci-après sont réalisées par le même auditeur.

2.4.1 Audit au stade de la conception

Sur base de la solution de principe retenue à l'issue de l'évaluation des incidences sur la sécurité routière, l'auteur de projet réalise une **esquisse** (ou plus si des variantes sont envisagées).

Cette esquisse sera d'un niveau de précision suffisant pour apprécier les éléments liés à la sécurité routière de tous les usagers (par exemple 1/500 pour une esquisse de carrefour).

L'auditeur réalise un **audit au stade de la conception** dans un délai de **20 jours ouvrables** à dater de la réception complète des documents, de préférence en format informatique. Si l'audit n'est pas réalisé dans ce délai, il est considéré comme étant sans remarque.

L'auteur de projet est tenu de répondre aux remarques formulées par l'auditeur et de motiver l'éventuel non suivi de celles-ci.

L'annexe II du décret propose une série de critères à prendre en compte lors de l'audit au stade de la conception :

- situation géographique (exposition aux glissements de terrain, aux inondations, conditions saisonnières et climatiques, ...)
- types de jonction et distance entre les points de jonction
- nombre et type de voies
- type de trafic pouvant emprunter la nouvelle route
- fonctionnalité de la route dans le réseau
- vitesse de conduite
- profils en travers (largeurs de chaussée, pistes cyclables, chemin piétonniers, ...)
- alignements horizontaux et verticaux
- visibilité
- disposition des points de jonction
- transports publics et infrastructures publiques
- passages à niveau

Ces éléments sont donnés à titre indicatif et ne constituent pas une liste exhaustive.

2.4.2 Audit au stade de la conception détaillée

L'auteur de projet réalise alors l'avant-projet (plans terriers, profils en travers-type, profils en long, ...). Avant l'introduction de la demande de permis d'urbanisme, il transmet l'ensemble des plans à l'auditeur qui réalisera l'**audit de conception détaillée** dans un délai de **20 jours ouvrables** à dater de la réception de tous les documents (plans, ...), de préférence en format informatique. Si l'audit n'est pas réalisé dans ce délai, il est considéré comme étant sans remarque.

Après corrections éventuelles des plans et/ou justification des remarques non suivies, l'auteur de projet introduit la demande de permis d'urbanisme accompagnée des différents documents relatifs à la sécurité routière élaborés précédemment (évaluation des incidences, audit au stade de la conception et audit au stade de la conception détaillée).

Lorsqu'une évaluation des incidences sur l'environnement doit être réalisée conformément à la législation en vigueur³, l'audit au stade de la conception détaillée sera réalisé préalablement au démarrage de celle-ci et sera transmis à l'auteur de cette étude d'incidences sur l'environnement.

L'annexe II du décret propose une série de critères à prendre en compte lors de l'audit au stade de la conception détaillée :

- tracé
- signalisation et marquage cohérent
- éclairage de routes et des intersections
- équipement de bord de route
- environnement de bord de route dont végétation
- obstacles fixes en bord de route
- aménagement d'aires de stationnement sûres
- usagers vulnérables (piétons, cycliste, motocyclistes, ...)
- dispositifs de retenue routiers adaptés (terre plein central, barrières, ...)

Ces éléments sont donnés à titre indicatif et ne constituent pas une liste exhaustive.

Sur le réseau transeuropéen, ces deux audits (conception et conception détaillée) doivent être réalisés. Par contre, sur les autres voiries régionales (hors réseau transeuropéen), c'est la procédure réduite qui est applicable : il sera procédé soit à l'audit au stade de la conception soit à celui au stade la conception détaillée. Sur demande, ces deux audits peuvent cependant être réalisés dans la cadre de la procédure réduite.

2.4.3 Audit au stade de la pré-mise en service

L'audit de sécurité routière au stade de la pré-mise en service est réalisé, au plus tôt, dès la réalisation des plans de détails, de marquage et de signalisation et, au plus tard, avant la fin du chantier.

Il revient à l'auteur de projet d'apprécier le moment le plus opportun pour réaliser cet audit qui se fera donc sur plans (examen des détails, marquages et signalisation) ou sur chantier.

L'auditeur remet son avis dans un délai de **15 jours ouvrables** à dater de la réception des documents (de préférence en format informatique) ou à dater de sa visite sur chantier. Si l'audit n'est pas réalisé dans ce délai, il est considéré comme étant sans remarque.

Pour les dossiers soumis à la procédure simplifiée, l'avis technique sur le règlement complémentaire de police peut faire office d'audit au stade de la pré-mise en service pour autant que cet avis soit rendu par un auditeur agréé.

L'auteur de projet est tenu de répondre aux remarques formulées par l'auditeur et de motiver l'éventuel non suivi de celles-ci.

³ A la date de parution de ce document : Code de l'environnement et articles 124 /125 du CWATUPE

L'annexe II du décret propose une série de critères à prendre en compte lors de l'audit au stade de la pré-mise en service :

- sécurité des usagers de la route et visibilité en diverses circonstances telles que l'obscurité et dans des conditions météorologiques normales
- lisibilité de la signalisation et du marquage
- état de la chaussée

Ces éléments sont donnés à titre indicatif et ne constituent pas une liste exhaustive.

2.4.4 Audit au stade du début d'exploitation

Dans un délai de 6 mois après la fin des travaux, l'auditeur réalise un **audit de sécurité au stade du début d'exploitation**. Cet audit se réalise sur site en présence d'un représentant du gestionnaire de la voirie (si possible) et à **l'initiative de celui-ci**.

L'auditeur devra repérer les petits défauts résiduels mais aussi relever les réalisations pertinentes et efficaces. Il jugera sur le terrain de l'opportunité des remarques émises lors des audits précédents et de la suite leur ayant été réservée. Il évaluera aussi l'aménagement sur base du comportement constaté des usagers. Le rapport d'audit sera transmis à l'auteur de projet ainsi qu'aux différents auditeurs ayant participé au projet.

L'auditeur remet son avis dans un délai de **30 jours ouvrables** à dater de la visite sur site. Si l'audit n'est pas réalisé dans ce délai, il est considéré comme étant sans remarque.

L'auteur de projet communiquera les mesures de correction qu'il prendra et celles qu'il ne peut entreprendre seront dûment justifiées.

L'annexe II du décret propose le critère suivant à prendre en compte lors de l'audit au stade du début d'exploitation :

- évaluation de sécurité routière à la lumière du comportement réel des utilisateurs

Cet élément est donné à titre indicatif et ne constitue pas une liste exhaustive.

2.4.5 Résumé de la procédure

Comme expliqué au chapitre 1.4, certains projets sont soumis à la procédure complète et d'autres à la procédure réduite ou simplifiée.

Procédure complète (projets sur réseau transeuropéen pour lesquels un permis d'urbanisme est requis)

Pour les projets soumis à la procédure complète, les phases suivantes devront être réalisées :

- Evaluation des incidences sur la sécurité routière
- Audit au stade de la conception
- Audit au stade de la conception détaillée
- Audit au stade de la pré-mise en service
- Audit au stade du début de l'exploitation

Procédure réduite (projets sur voiries régionales (hors réseau transeuropéen) pour lesquels un permis d'urbanisme est requis)

Pour les projets soumis à la procédure complète, les phases suivantes devront être réalisées :

- Evaluation des incidences sur la sécurité routière
- Audit au stade de la conception ou audit au stade de la conception détaillée (ces deux audits pouvant être réalisés sur demande)
- Audit au stade de la pré-mise en service
- Audit au stade du début de l'exploitation

Procédure simplifiée (projets pour lesquels un permis d'urbanisme n'est pas requis mais ayant une incidence sur la sécurité ou les débits de circulation)

Pour les projets soumis à la procédure simplifiée, seuls les audits au stade de la pré-mise en service et de début d'exploitation seront effectués. Bien entendu, cela n'exclut pas d'appliquer les principes évoqués ci-avant (concertation, prise en compte de la sécurité à chaque stade du projet, ...).

Pour rappel, les travaux d'entretien (baux d'entretien, renouvellement du revêtement, renouvellement des marquages à l'identique, ...) ne sont pas concernés par la mise en œuvre de ces procédures.

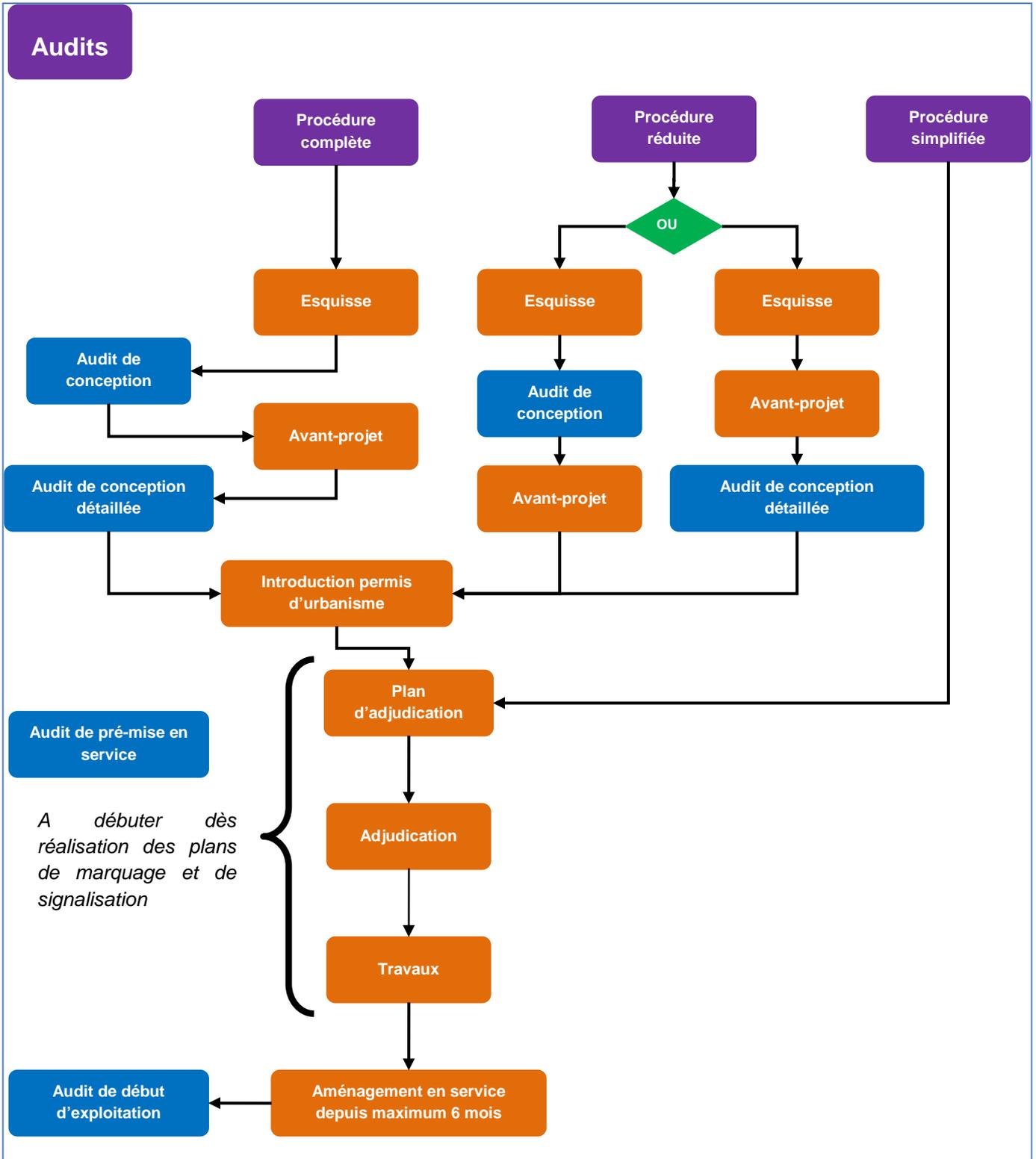


Figure 7 : Audits de sécurité – procédure

2.5 Audits de sécurité (voiries communales)

Les projets d'aménagement de voiries communales sont nombreux et d'ampleurs et de nature très variées. Face au nombre de projets, la systématisation des procédures d'audit pourrait constituer un coût et des charges administratives peu utiles tant pour les budgets communaux que régionaux. En effet, certains projets de par leur ampleur et leur nature ne nécessitent pas d'examen particulier au niveau sécurité routière.

Il est cependant difficile d'établir une liste de critères systématiques pour identifier les projets où les démarches d'audits sont nécessaires. Par exemple, il serait peut être utile d'avoir un regard avisé pour un petit projet ne nécessitant pas de permis d'urbanisme. Par contre, d'autres projets de plus grande ampleur pourraient ne pas justifier les procédures d'audit de sécurité routière.

Pour les **travaux de voiries non subsidiés**, une évaluation des incidences et un audit soit à la phase de conception, soit à la phase de conception détaillée peuvent se réaliser sur **base volontaire** de la part de la commune ou de l'auteur de projet.

En ce qui concerne les **projets subsidiés**, certains projets pourront faire l'objet d'une procédure d'audit simplifiée. Sur base de critères objectifs et communs à l'ensemble de la Région Wallonne, la Direction des Voiries Subsidiées (DGO1.72) sélectionnera les projets pour lesquels elle **réalisera** une évaluation des incidences et un audit, soit à la phase de conception, soit à la phase de conception détaillée, **pour les projets qui justifient ces démarches**. En cela, elle joue son rôle de pouvoir subsidiant et de conseils techniques.

Les évaluations d'incidences et les audits de sécurité routière (audit au stade de la conception ou de la conception détaillée) sur voiries communales seront réalisés soit à l'initiative des communes, soit sur sélection dans le cadre des différents programmes du Département des infrastructures subsidiées de la DGO1.

2.5.1 Sélection des projets à auditer

La sélection des projets pour lesquels un audit est demandé sera réalisée par la Direction de voiries subsidiées. Un auditeur agréé (chapitre 2.7) prendra part à cette sélection.

Exemple de projets :

- Projets spécifiques : lors de la réception des candidatures et/ou des avant-projets, le jury chargé de la sélection des projets détermine ceux qui seront proposés à l'audit.
- Plan Wallonie cyclable (WACY) : lors de la réception des programmes de travail des communes, les agents de la direction concernée déterminent les projets à proposer à l'audit
- Plans d'investissements communaux (PIC) : lors de la première visite dans les communes, les agents de la direction concernée sélectionnent les projets à auditer

Dans le cadre de projets subsidiés, les audits seront réalisés par des agents de la DGO1. A défaut, les éventuels frais résultant de prestations d'auditeurs externes seront pris en charge par la Région.

2.5.2 Evaluation des incidences

Sur voiries communales, l'évaluation des incidences pourra se faire lors d'une réunion au cours de laquelle les différents intervenants (commune, auteur de projet, gestionnaires, zone de police, auditeur, ...) envisageront différents scénarios. Après argumentation et évaluation, un accord sur les lignes directrices du projet sera pris et les différents points de vue actés dans un pv approuvé par le Collège communal.

Exemple de projets :

- Projets spécifiques : réunion d'avant-projet
- Plan Wallonie cyclable (WACY) : réunion d'avant-projet
- Plans d'investissements communaux (PIC) : réunion de travail (obligatoire pour les projets à auditer).

(Plus de détail sur les évaluations des incidences : voir chapitre 2.3)

2.5.3 Audit au stade de la conception ou de la conception détaillée

Après réception du projet, l'auditeur réalise son rapport d'audit et le transmet au gestionnaire de voirie (commune).

Le gestionnaire procède alors aux éventuelles corrections suite aux éventuelles recommandations de l'audit.

(Plus de détail sur les audits: voir chapitre 2.4.1 et 2.4.2)

2.5.4 Audit au stade de la pré-mise en service

L'avis technique sur l'éventuel règlement complémentaire de circulation réalisé par les agents de la tutelle communale fait office d'audit au stade de la pré-mise en service.

(Plus de détail: voir chapitre 2.4.3)

2.5.5 Résumé de la procédure

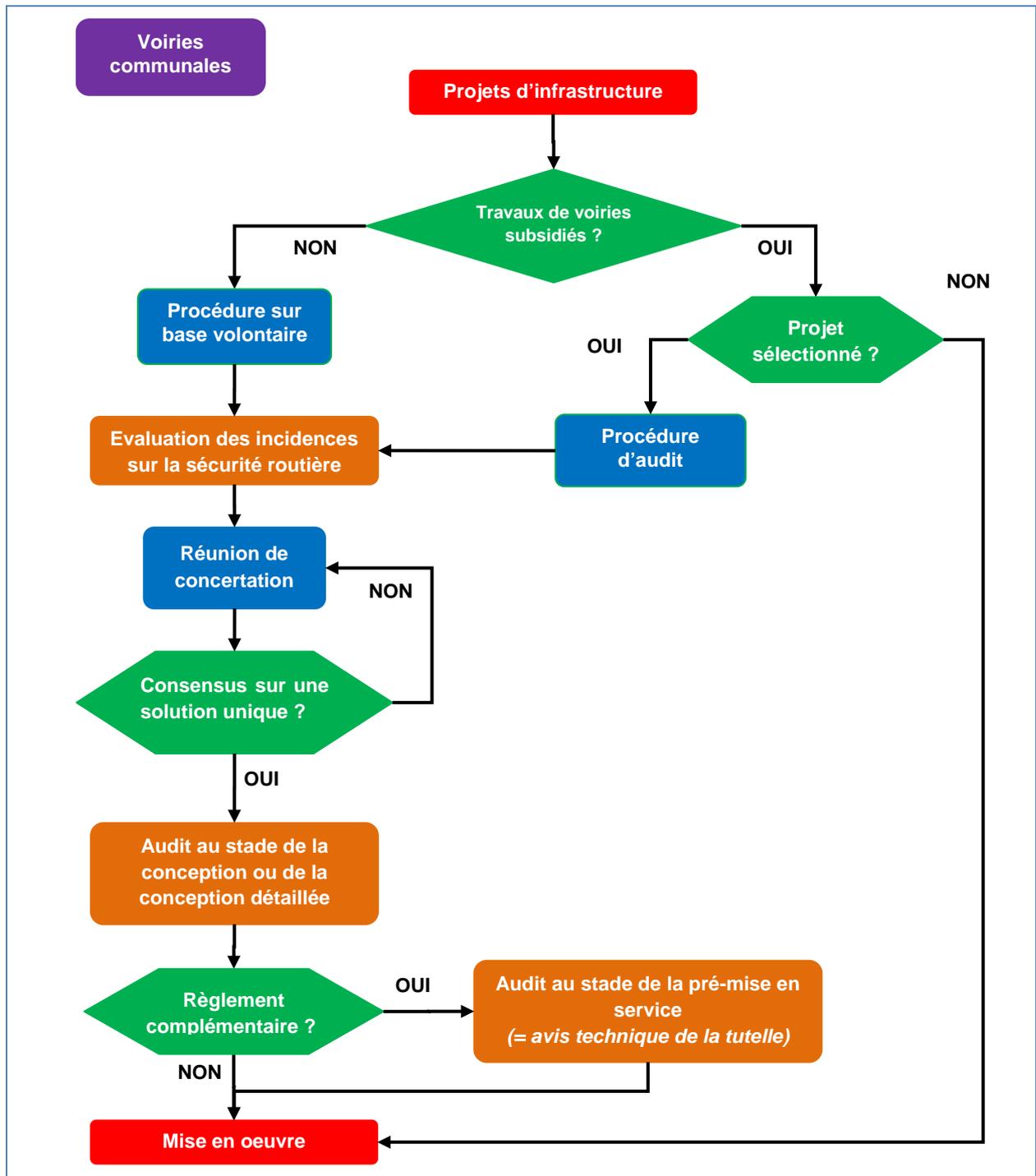


Figure 8 : Audits de sécurité – procédure pour voiries communales

2.6 Inspections de sécurité

2.6.1 Inspections de chantier

L'article 6 du décret prévoit que des études sur les incidences des travaux de voirie sur la sécurité du débit de circulation soient réalisées. Par ailleurs, des inspections périodiques doivent être organisées afin de veiller à la bonne application des mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie.

2.6.1.1 Références légales

- Arrêté Ministériel du 7 mai 1999 relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique (M.B. du 21 mai 1999)
- Circulaire C.T.02.21.(02) DGO1.21/DA – 2A1 - Chantiers et interventions sur le réseau structurant. Maintien de la fluidité du trafic
- Qualiroutes, chapitre L.1.

2.6.1.2 Inspections de chantier "Œil extérieur"

Objectif

Amélioration de la sécurité des usagers de la route

Principe

Le principe consiste à assister le gestionnaire dans sa tâche d'accroissement de la sécurité et de la fluidité de la circulation au travers de visites d'inspection effectuées par un "œil extérieur".

La visite d'inspection consiste en un relevé rapide et pragmatique des configurations pouvant interpeller ou surprendre l'usager, quel que soit son mode de déplacement, à hauteur d'un chantier routier.

L'idée est celle du "regard d'un usager" détectant ces configurations que le gestionnaire n'a pas remarqué et qui méritent qu'il s'interroge.

Autrement dit, l'inspection "œil extérieur" a pour objectif de relever des singularités de la route et du chantier, de ses abords et de son environnement qui peuvent influencer sur le comportement de l'usager ou entamer sa sécurité passive et, ainsi avoir des répercussions sur la sécurité routière.

Les relevés de ces visites ne doivent pas être exhaustifs et ne nécessitent pas de faire systématiquement référence à des normes ou à des règles. Il ne s'agit en aucun cas d'une inspection au sens littéral du terme, c'est à dire d'un contrôle extérieur avec examen attentif sous forme de contrôle hiérarchique.

Exemples de relevés

- relevé des problèmes de visibilité et de lisibilité en approche du chantier
- application inadaptée des plans de signalisation à la configuration des lieux sur le terrain
- signalisation inadéquate lors d'inactivité du chantier (phasage de feux pour circulation alternée, limitation de vitesse non crédible, ...)
- adaptation des phases de chantier aux flux de circulation
- incohérence ou non-continuité des itinéraires de déviation.

Modalités

Acteur : Inspecteur de la DGO1.21 (Direction de la Sécurité des infrastructures routières)

Fréquence : pas de fréquence définie, il s'agit de contrôles aléatoires réalisés de jour et/ou de nuit.

Résultats : Action immédiate ou à court terme pour certains problèmes / Nouvelles instructions, révision des planches de signalisation des chantiers

Le représentant de la direction territoriale ne participe pas à la visite.

Dans le compte-rendu de visite qui ne porte que sur la sécurité routière, les inspecteurs n'émettent aucun jugement de valeur sur la route inspectée.

Leur mission est de relever des événements qui les interpellent et d'en rendre compte.

L'élaboration d'éventuelles actions ou mesures correctives suite à l'examen des observations des inspecteurs est du ressort et de la responsabilité du gestionnaire du chantier.

2.6.1.3 Autres type d'inspections

Outre l'inspection de chantier "Œil extérieur" décrite ci-avant, d'autres types d'inspections (inspections courantes et coordination sécurité) sont organisés sur chantier mais en ayant chacun des objectifs et des modalités différents comme expliqué ci-après.

Inspections courantes

Objectifs

- vérification de l'application sur le terrain des prescriptions légales, du cahier spécial des charges ainsi que des instructions complémentaires du fonctionnaire dirigeant (plans de signalisation approuvés)
- vérification de l'intégrité de la signalisation durant le chantier
- assurer la praticabilité et la sécurité de base du réseau routier

Exemples de relevés

- manquement par rapport aux plans de signalisation prévus et approuvés
- avaries de la signalisation
- position et visibilité des signaux et marquages
- état des batteries des signaux lumineux
- retrait de la signalisation lors des phases d'inactivité du chantier

Modalités

Acteur : Fonctionnaire dirigeant, Contrôleur du chantier, entrepreneur (responsable signalisation)

Fréquence : 1 à 2 x par jour ouvrable (matin, soir), week-end, immédiatement après un accident ou incident (tempête, ...)

Résultats : actions immédiates

Coordination sécurité

Objectif

Sécurité du personnel de chantier (AR 25-01-2001 – M.B. 07-02-2001)

Principe

- plan de sécurité et de santé :
 - ✓ description de l'ouvrage à réaliser ;
 - ✓ description de l'analyse des risques ;
 - ✓ description des mesures de prévention ;
 - ✓ estimation de la durée des phases du travail ;
 - ✓ coordonnées des intervenants et responsables.
- L'analyse de risque examine :
 - ✓ l'exécution du travail ;
 - ✓ l'interférence des activités des divers intervenants qui sont simultanément présents sur le chantier ;
 - ✓ la succession des activités des divers intervenants sur le chantier ;
 - ✓ l'interférence de toutes les installations ou de toutes les autres activités à l'intérieur ou à proximité du site ;
 - ✓ l'exécution d'éventuels travaux ultérieurs à l'ouvrage.

Exemples de relevés

- coordination entre les différents intervenants du chantier
- procédures de travail du personnel de chantier (accès au chantier, ...)
- port des équipements de protection individuel (EPI)

Modalités

Acteur : coordinateur-sécurité de chantier

Fréquence : pas de fréquence définie

Résultats : Action immédiate ou à court terme

2.6.2 Inspection du réseau en exploitation

L'article 6 du décret prévoit que des inspections de sécurité soient réalisées sur les routes en exploitation dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents. La fréquence de ces inspections doit être suffisante pour garantir des niveaux de sécurité adéquats.

2.6.2.1 Inspection "Œil neuf" du réseau

Objectifs

Le principe est de disposer d'une méthode permettant d'aider le gestionnaire dans l'amélioration de la connaissance de son réseau au travers de visites d'inspection effectuées par un "œil neuf" et extérieur.

Cela vise également à mettre à disposition du gestionnaire un outil pour améliorer la sécurité routière de son réseau par la prévention et de développer la "vigilance sécurité" sur la route.

Pour atteindre cet objectif, la démarche se veut préventive, simple, efficace et pragmatique, récurrente et systématique et au bénéfice du gestionnaire.

La visite d'inspection systématique d'un itinéraire consiste donc en un relevé rapide, non exhaustif, des principales configurations pouvant interpeller ou surprendre l'utilisateur, quel que soit son mode de déplacement, sur une route existante. L'idée est celle du "second regard" détectant des configurations que le gestionnaire ne remarque plus et qui méritent son attention.

De plus, l'inspection d'un itinéraire homogène (de pôle à pôle) doit permettre de veiller à sa cohérence du point de vue de l'utilisateur.

Autrement dit, l'inspection "œil neuf" a pour objectif de relever des singularités de la route, de ses abords et de son environnement qui peuvent influencer sur le comportement de l'utilisateur ou entamer sa sécurité passive et, ainsi avoir des répercussions sur la sécurité routière. Une attention particulière est apportée aux usagers vulnérables ainsi qu'à la problématique des obstacles latéraux.

Les relevés de ces visites n'ont pas vocation à être exhaustifs et ne nécessitent pas de faire systématiquement référence à des normes ou à des règles. Il ne s'agit en aucun cas d'une inspection au sens littéral du terme, c'est à dire d'un contrôle extérieur avec examen attentif des itinéraires sous forme de contrôle hiérarchique.

Exemples de relevé

- relevé des problèmes de visibilité et de lisibilité de la route, de la signalisation et des carrefours,
- relevé d'obstacles dangereux,
- incohérence entre l'aménagement routier et le comportement attendu des usagers.

Modalités

Acteur : Inspecteur de la DGO1.21 (Direction de la Sécurité des infrastructures routières)

Fréquence : 1 x 5 ans, de jour et/ou de nuit

Résultats : Planification des projets d'aménagements / Action à court terme pour certains problèmes sévères

Les inspecteurs ne peuvent appartenir à la direction territoriale des routes concernée et ne sont donc pas impliqués dans les travaux d'entretien et d'exploitation de la route inspectée.

Le représentant de la direction territoriale ne participe pas à la visite.

Les inspecteurs réalisent des constats de ressentis ou d'évènements factuels.

Dans le compte-rendu de visite, les inspecteurs n'émettent aucun jugement de valeur sur la route inspectée et ne proposent normalement aucune piste d'actions.

Leur mission est de relever des événements qui les interpellent et d'en rendre compte.

L'élaboration d'éventuelles actions ou mesures correctives suite à l'examen des observations des inspecteurs est du ressort et de la responsabilité du gestionnaire qui a la connaissance du contexte local.

En pratique

Toutes les routes faisant partie du réseau transeuropéen font l'objet d'une inspection périodique systématique basée sur un calendrier quinquennal élaboré par la DG01.21. Pour les autres routes (hors réseau transeuropéen), les inspections seront prioritairement axées sur les sections reprises comme « Tronçons dangereux » déterminées dans le cadre de la classification et gestion de la sécurité.

Le calendrier des visites est communiqué au gestionnaire de la voirie pour information. Ce calendrier ne précise pas la date exacte de la visite mais le trimestre au cours duquel elle sera réalisée, car celle-ci dépendra des conditions climatiques et de la disponibilité des inspecteurs.

Le rapport d'inspection est transmis à la Direction territoriale. Dans un délai de 2 mois après réception du rapport d'inspection, une réunion est organisée, à l'initiative de la Direction territoriale des routes, entre les inspecteurs et les représentants de la Direction territoriale des routes, du(des) district(s) et de la Direction des équipements électromécaniques compétente. Au cours de cette réunion, les inspecteurs exposent leur rapport.

Dans un délai de 2 mois après la réunion de présentation et après avoir recueilli et synthétisé les différents avis, la Direction territoriale transmet à la DGO1.21 le rapport final accompagné des commentaires, des solutions envisagées et d'un échéancier.

2.6.2.1 Autres inspections

Outre l'inspection "Œil neuf" du réseau décrite ci-avant, d'autres types d'inspections du réseau (inspections courantes et inspections d'auscultation ou de maintenance) sont organisés mais en ayant chacun des objectifs et des modalités différents comme expliqué ci-après

Inspection courante

Objectifs

- Vérification de l'intégrité du domaine public
- Assurer la praticabilité et la sécurité de base du réseau routier

Exemples de relevé

- nids de poule,
- avaries (signalisation, glissières,...)
- chantier des impétrants et des riverains ayant un impact sur la voie publique,

- avaries générales (égouts bouchés, débris sur ou le long de la chaussée, etc.)
- fauchage et taille des haies et arbres pour assurer les distances de visibilité correctes
- ...

Modalités

Acteur : Garde route

Fréquence : 1 x jour à 1 x semaine

Résultats : actions immédiates ou à court terme

Inspection d'auscultation, de maintenance

Principe

- Réalisation de mesures à grand rendement de différents paramètres de la route
- Examen de l'état des équipements et ouvrages d'art

Objectif

- Programmation et optimisation des travaux d'entretien et d'investissement

Exemples de relevé

- - inspections périodiques des ouvrages d'art et équipements
- - mesures d'adhérence du revêtement, orniérage, profil en long
- - mesures de la rétroréflexion de la signalisation

Modalités

Acteur : service spécialisé

Fréquence : 1 x an à 1 x 5 ans

Résultats : Planification de l'entretien / Action immédiate ou à court terme si la qualité est en dessous du minimum requis

2.7 Auditeurs

L'article 9 du décret stipule que pour être agréés, les auditeurs de sécurité routière doivent suivre une formation sanctionnée par un certificat d'aptitude et doivent participer à des cours de perfectionnement.

Par ailleurs, il est important de rappeler que l'auditeur ne peut pas participer, au moment de l'audit, à la conception ni à l'exploitation du projet d'infrastructure concerné.

Enfin, les auditeurs sont désignés par le gestionnaire de la voirie en accord avec la DGO1.21 (Direction de la Sécurité des infrastructures routières).

3. Conclusion

3.1 Résumé de la méthodologie (voiries régionales)

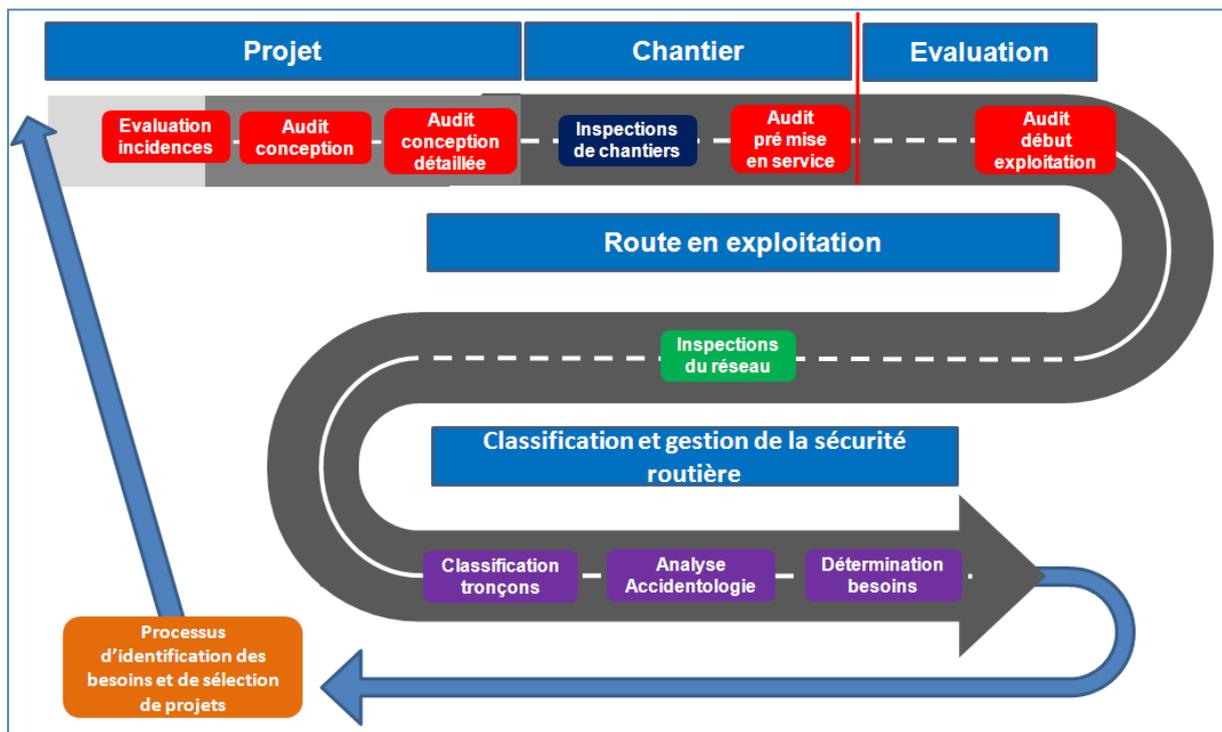


Figure 9 : Incidences des procédures reprises dans la directive européenne 2008/96/CE sur l'évolution d'un projet

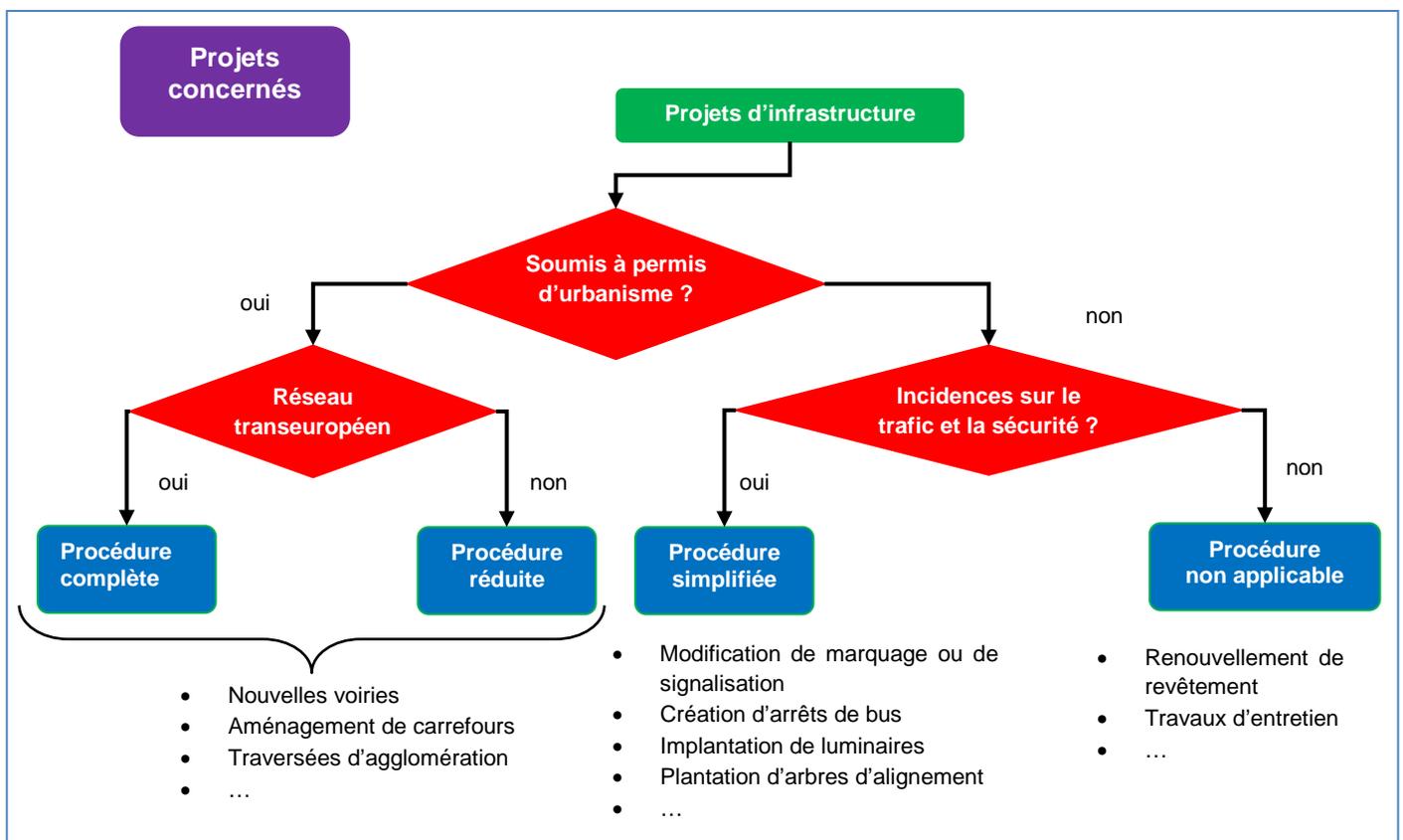


Figure 10 : Projets concernés par le décret - logigramme décisionnel

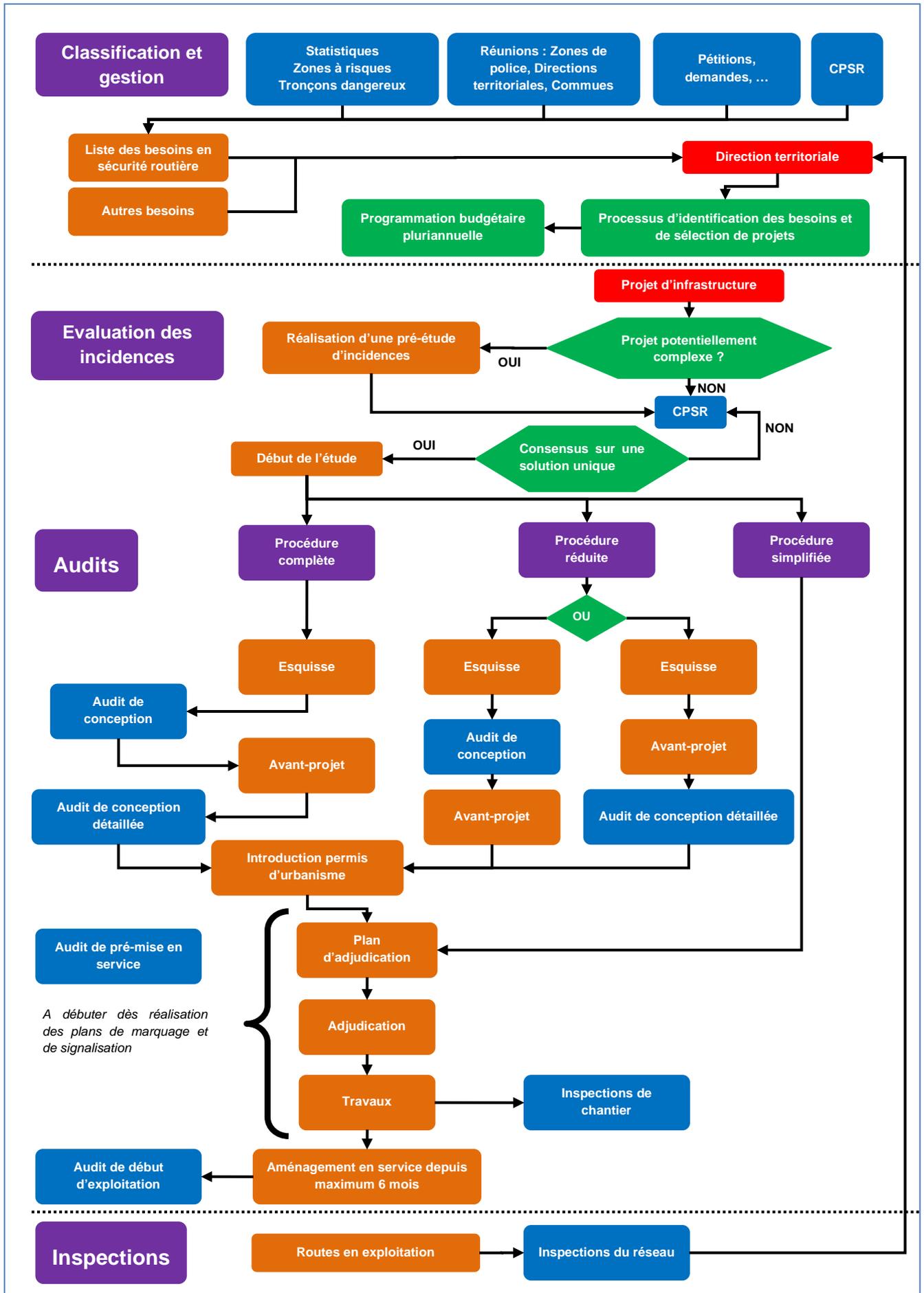


Figure 11 : Résumé de la procédure

3.2 Résumé de la méthodologie (voiries communales)

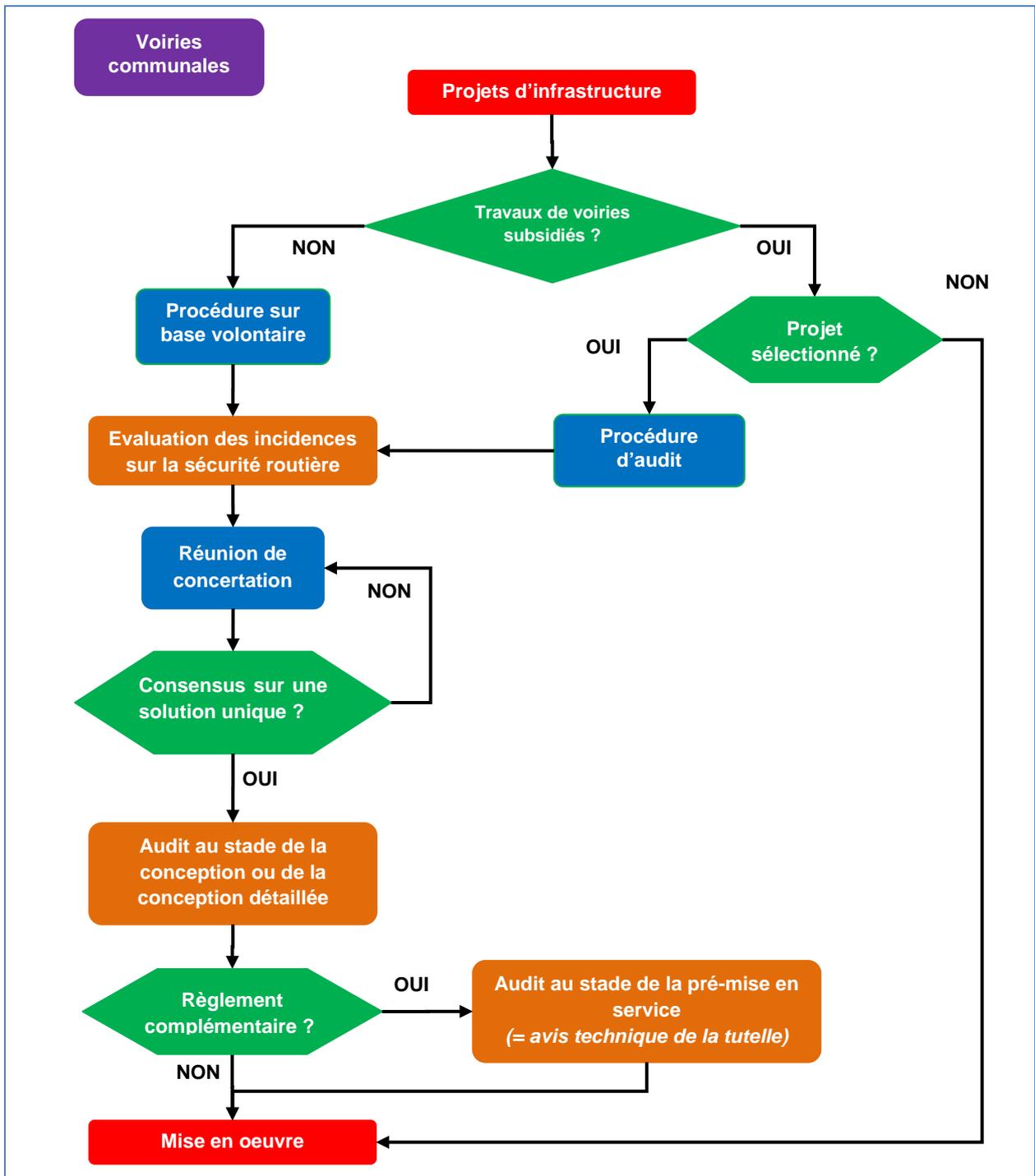


Figure 12 : Audits de sécurité – procédure pour voiries communales

3.3 Conclusions

La méthodologie exposée dans ce document constitue les lignes directrices d'application, en Wallonie, de la directive européenne 2008/96/CE sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

Pour mettre en œuvre ces procédures, il sera fait usage d'un maximum d'outils existants comme les zones à risque, la CPSR, les réunions avec les zones de police, ... mais dans une approche structurée et intégrée.

Cette méthodologie clarifie et organise la concertation ainsi que la prise en compte de la sécurité à chaque stade du projet.

L'amélioration de la sécurité routière, au travers d'infrastructures adaptées, est un défi de taille.

Une application systématique des principes énoncés dans ce document aux projets routiers permettra de renforcer la qualité des aménagements et d'atteindre l'objectif partagé par tous : **réduire le nombre de victimes sur les routes.**

ANNEXE 1 : La Commission Provinciale de Sécurité Routière (CPSR)

1. Définition :

La CPSR, Commission Provinciale de Sécurité Routière, met en présence différents intervenants et qui a pour objet le traitement de problèmes de sécurité routière sur le réseau routier régional.

2. Convocation :

La CPSR est réunie à l'initiative du directeur de la Direction Territoriale de la DGO1 (SPW) concernée. Celui-ci en assure la présidence et désigne en son sein le ou la secrétaire.

3. Composition :

En fonction du sujet traité, la CPSR sera constituée du (des) :

- personnel concerné en Direction Territoriale des routes et district (directeur, ingénieur dirigeant, chef de district, responsable sécurité routière,...) ;
- représentant(s) de la Direction de la Sécurité des infrastructures routières (DGO1-21) ;
- représentant(s) de la Direction des Equipements Electromécaniques concernée ;
- représentants d'autres directions de la DGO1 en fonction des sujets (modes doux, aménagements paysagers ...)
- représentant(s) de la Direction de la Planification de la Mobilité (DGO2-11);
- représentant(s) de la SOFICO (pour les voiries du réseau structurant) ;
- représentant(s) du Fonctionnaire-délégué du service extérieur compétent de la Direction générale opérationnelle de l'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie (DGO4) (essentiellement pour l'analyse de projets dans le cadre de l'application du décret du 22/12/2010 – voir point 4) ;
- représentant(s) d'autres organismes : TEC, SRWT, Infrabel ;
- représentant(s) de la commune ;
- représentant(s) de la zone de police ;
- représentant(s) de la police fédérale pour les voiries concernées (réseau WPR) ;
- auditeur agréé (sauf s'il fait partie des membres repris ci-avant) pour l'analyse des projets dans le cadre de l'application du décret du 22/12/2010 ;
- toute autre personne concernée par le sujet (représentant d'un comité de quartier, directeur d'école...).

4. Quand provoquer une CPSR ?

- Obligatoirement dans le cadre de l'application du décret du 22/12/2010 transcrivant la **Directive européenne 2008/96/CE sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières** (pour les phases de classification et gestion de la sécurité et d'évaluation des incidences).

- Dans toute autre circonstance liée à un problème de sécurité routière sur le réseau régional qui nécessite un avis collectif vis-à-vis du problème abordé: demande d'un particulier, éclairage, traversée piétonne, virage dangereux, bord école...

5. Fréquence

- **Chaque direction territoriale des routes organisera si possible au moins une fois par an une CPSR avec chaque zone de police et les communes concernées ;**
- Comme expliqué ci-avant, une CPSR doit être organisée pour chaque projet d'infrastructure dans le cadre de l'application du décret du 22/12/2010. Dès lors, la fréquence des réunions dépend du nombre de projets. Dans la mesure du possible, il est suggéré de regrouper plusieurs projets lors d'une CPSR ;
- Chaque direction territoriale des routes organisera au moins une CPSR par an consacrée à l'analyse de l'évolution globale de la sécurité sur son réseau (analyse des zones à risque, évolution de celles-ci, demandes des communes et des zones de police, ...). La liste des besoins en sécurité routière des sites sera présentée aux membres de la CPSR.

6. Organisation :

- Dossier préparatif à envoyer à tous les participants de la CPSR
- Convocation des différentes parties avec un préavis suffisant permettant la prise de connaissance du sujet à traiter (visite sur site, étude du sujet...)
- Traitement du dossier en réunion
- Elaboration du PV de synthèse
- Mise en œuvre des conclusions

7. Constitution du dossier préparatif

Le dossier préparatif sera envoyé à tous les participants minimum 15 jours avant la réunion ou sera joint à la convocation.

Celui-ci comportera tous les éléments pertinents permettant d'établir le diagnostic précis du problème à évoquer lors de la CPSR.

On peut citer :

7.1 Les comptages

Les comptages visent à quantifier un ensemble de données chiffrées utiles pour l'établissement d'un diagnostic de circulation.

En fonction des besoins, les comptages portent sur les débits, les vitesses, l'origine - destination des usagers, le type de déplacement, la classification des véhicules (lourds, légers, etc.)...

Les comptages peuvent être réalisés par différents moyens :

- Compteurs pneumatiques
- Compteurs électromagnétiques

Il y a deux sortes de compteurs électromagnétiques :

- Les boucles de comptage fixes, incorporées dans le revêtement

- Les plaques de comptage électromagnétiques fixées de manière temporaire au revêtement
- Comptages manuels
- Vidéos
- Enquêtes
- Radars et Lasers

Plus de précisions sont disponibles dans la brochure la CeMathèque n°23 de mai 2008 « *Des comptages. Pourquoi ? Comment* » disponible sur le site <http://mobilite.wallonie.be>.

7.2 Relevés des accidents

La quantification des accidents est primordiale pour l'établissement du diagnostic. Dans la mesure du possible, il sera demandé de se procurer les informations dont dispose la zone de police concernée sur les accidents de la zone à traiter datant des cinq dernières années.

Il sera également possible de se procurer, au sein du SPW, les informations relatives aux accidents via le logiciel MOSTAR. Ce dernier reprend tous les accidents avec blessés corporels sur l'ensemble du réseau routier. Le portail cartographique « Accidents de la circulation » permet également de localiser les accidents. Son accès est réservé aux agents du SPW, à la police et aux administrations communales.

Les informations à récolter, lorsqu'elles sont disponibles, sont les suivantes :

- le moment de l'accident (jour de la semaine, date et heure) ;
- la commune ;
- la localisation précise (nom et/ou numéro de la route ainsi que la borne kilométrique et/ou numéro de police) ;
- le nom et/ou numéro de la route secondaire (si existence d'un carrefour) ;
- les règles de priorité/signalisation ;
- les conditions atmosphériques ;
- la luminosité ;
- la situation en ou hors agglomération ;
- les circonstances de l'accident ;
- le nombre de véhicules impliqués ;
- le nombre et le type de blessé(s) ;
- l'état du conducteur

Rem. Au niveau de la localisation, on privilégiera toujours les numéros de routes et bornes kilométriques aux noms de rues et numéros de police.

7.3 La situation existante

Pour traiter au mieux le cas visé en CPSR, il est primordial de se munir du maximum d'informations visuelles :

- Un relevé photographique, où le photographe se met à la place du conducteur, permettra de dégager d'éventuels problèmes de visibilité. Par place du conducteur, on entend des photos prises à la hauteur et la position sur la chaussée d'un conducteur installé dans/sur son véhicule ;
- un relevé vidéo lorsque cela s'avère nécessaire (traitement d'un tronçon de route, l'évolution de la visibilité à l'approche du lieu considéré...)
- Un levé planimétrique via un levé de géomètre, des orthophotoplans (PPNC⁴), la consultation du PICC⁵.
- La cartographie des accidents de circulation, des zones à risque et des tronçons dangereux (disponible sur le portail cartographique « Accidents de circulation »)

7.4 Autres

Lors de la CPSR, il sera également fait le lien avec d'autres études telles que les enjeux de mobilité ou d'aménagement du territoire, les plans communaux de mobilité (PCM), ...

8. Formalisation d'un PV de réunion

Le PV de réunion reprend les éléments suivants :

- La liste des participants et excusés à la CPSR reprenant les organismes et contacts respectifs
- Une fiche détaillée par sujet comprenant :
 - Nature de la CPSR (intitulé)
 - Commune
 - Situation (numéro de route nationale + borne kilométrique)
 - Demandeur initial
 - Comptages divers
 - Les relevés d'accidents
 - Les annexes reprenant les différents courriers, comptages et listings accidents éventuels ainsi que tout autre élément apporté durant la réunion.
- Un résumé de l'avis de tous les participants à la réunion (un avis par organisme représenté)
- Si nécessaire, une grille multicritère comparant les avantages / inconvénients des différentes solutions évoquées.
- Dans le cadre de l'application du décret du 22/12/2010, une évaluation des incidences sur la sécurité routière
- Une conclusion comprenant, si décidé en CPSR, les moyens et actions à prévoir.

⁴ Et ³ disponible sur <http://cartographie.wallonie.be>

ANNEXE 2 : Indice d'insécurité – Zones à risque – Tronçons dangereux

Les données accidents

Les données accidents corporels de la circulation

Les accidents corporels de la circulation font l'objet d'un constat de la police.

Ces constats sont informatisés et centralisés à la police fédérale afin de former une base de données statistique uniforme et complète.

Au sein de la police fédérale, la Direction de l'information policière opérationnelle (CGO) est gestionnaire de la base de données des accidents corporels (FAC). L'administration des routes dispose et utilise ces données sous convention.

Source : Police fédérale – Direction de l'information policière opérationnelle (CGO)

Traitement : SPW – DGO1.21 – Direction de la Sécurité des Infrastructures routières

Les corrections des localisations

Il est important d'aborder ou de rappeler le problème des localisations des accidents et de leurs corrections.

La Direction de la Sécurité des Infrastructures routières (DGO1.21) du SPW réalise une série de vérifications et corrections des références de localisation des accidents depuis l'année 1995.

Les principales vérifications et corrections opérées sont :

- la vérification des accidents en carrefour de 2 routes numérotées;
- la correction des erreurs flagrantes;
- les accidents sur routes numérotées en bornes kilométriques non renseignées mais en carrefour avec une rue;
- les accidents en carrefour de 2 rues. L'une des deux rues est parfois en réalité une route numérotée. Par exemple : La Chaussée de Bruxelles à Charleroi est en fait la N5. A Liège, les quais de Meuse sont quasi tous des routes numérotées.
- la relocalisation des accidents sur base des informations du nom de la rue et du numéro d'immeuble. Par exemple : A Namur, le n° d'immeuble 294 de la chaussée de Waterloo correspond en fait à la N4, borne kilométrique 54,2 environ.

Ainsi, chaque année, les coordonnées de près de 2 500 accidents ont été corrigées.

Malgré toutes ces vérifications, certains accidents sur routes numérotées restent non localisés.

Les sources de non-localisation viennent des difficultés de relever le numéro de la route et la borne kilométrique en site urbain, de l'absence de celle-ci sur le terrain, de l'ignorance des numéros et bornes, du manque de temps lors des constats, de problèmes informatiques tant au niveau de l'encodage que lors de la remontée de l'information...

Si le retard de disponibilité des données se résout progressivement, les efforts doivent se concentrer sur la qualité des informations de localisation des accidents.

Dès lors, une certaine prudence est requise lors de toute analyse **spatiale** des accidents vu ces problèmes de localisation des accidents.

Zones à Risque - Indice d'insécurité quinquennal

Objectifs et Généralités

L'indice d'insécurité et sa représentation cartographique ont pour objectif de déterminer les zones récurrentes et localisées de concentrations d'accidents afin de fixer des priorités dans la réalisation des travaux de sécurisation.

Méthodologie

Afin de circonscrire précisément les zones de concentration d'accidents, la DGO1.21 a élaboré une méthodologie et un indice d'insécurité sur des bases scientifiques durant les années 1995 à 1997.

L'indice d'insécurité tient compte des accidents sur l'hectomètre étudié mais également des accidents sur les deux hectomètres de part et d'autres avec une pondération décroissante en fonction de la distance. Le même principe est appliqué pour le temps : aux accidents du mois étudié, on intègre ceux des cinq mois précédents et des cinq mois suivants avec un coefficient décroissant paraboliquement. Finalement, une moyenne de ces indices mensuels est faite sur une durée de cinq ans pour déterminer les zones dangereuses c'est-à-dire les zones de concentration d'accidents récurrentes.

Des explications détaillées sur la définition de l'indice d'insécurité et son mode de calcul sont disponibles dans une note d'information éditée par le SPW et intitulée "Modèle mathématique d'évaluation de l'insécurité routière".

Tronçons dangereux - Nombre moyen annuel d'accidents par km

Objectifs et Généralités

Le nombre moyen annuel d'accidents par kilomètre permet de déceler les sections de routes comptabilisant plus d'accidents que la moyenne par rapport à d'autres sections de routes.

L'objectif est d'avoir une vision moins pointue, moins localisée que les zones de concentration d'accidents (zones à risque).

Les sections de routes comptabilisant plus d'accidents que la moyenne sont appelées "tronçons dangereux".

Les éventuels travaux routiers à envisager sont moins ponctuels c'est-à-dire qu'ils s'étalent le long de l'axe routier. Il est à noter que le traitement de ces sections ne doit pas se limiter à l'infrastructure. Des actions centrées sur le comportement ou la sensibilisation des usagers font partie de la panoplie des éléments à prendre en considération.

Bien entendu, la démarche de localisation des sections de routes est une approche curative, les accidents ayant eu lieu. D'autres démarches telles que l'inspection, le traitement systématique d'un équipement spécifique ou le contrôle sécurité des projets (audits) sont des démarches plus préventives et complètent cette démarche.

Gestion de la sécurité des infrastructures routières

Ligne directrices



Service public
de **Wallonie**

DIRECTION GÉNÉRALE OPÉRATIONNELLE
DES ROUTES ET DES BÂTIMENTS
Boulevard du Nord 8 B-5000 Namur

Tél.: +32 (0) 81 77 26 91 • Mél: com.dgo1@spw.wallonie.be • <http://routes.wallonie.be> • <http://wallonie.be>

