Téléchargé à partir de https://www.codedelaroute.be/fr/reglementation/2011035520~ai60pjxvgz

Date de publication : 4 juillet 2011 - **Date de téléchargement** 28 août 2026

DÉCRET DU 17 JUIN 2011 RELATIF À LA GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE CONTENU

Article 1er. Le présent décret règle une matière régionale.

Art. 2. Le présent décret envisage la transposition partielle 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.

Art. 3. Le présent décret s'applique aux routes suivantes :

1° aux routes qui appartiennent au réseau routier transeuropéen, aux autoroutes et aux autres routes principales, qu'elles en soient au stade de la conception, de la construction ou de l'exploitation ;

2° aux routes non couvertes par le point 1° et aux projets d'infrastructure routière 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 européenne, 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.

Le présent décret ne s'applique pas aux tunnels relevant du décret du 1er juin 2007 relatif aux exigences de sécurité minimales pour les tunnels du réseau routier transeuropéen.

Le Gouvernement flamand peut élargir le champ d'application du présent décret.

Le Gouvernement flamand peut exempter du champ d'application du présent décret 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.

Art. 4. Dans le présent décret, on entend par :

1° Directive 2008/96/CE : la Directive du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières;

1°/1 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 no 661/2010/UE ;

1°/2 autoroute : une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui répond à toutes les conditions suivantes :

a) sauf en certains endroits ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées par un terre-plein central non destiné à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens ;
b) ne croise 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 ;

1°/3 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 nationale des routes en vigueur au 26 novembre 2019 ;

2° instance compétente : toute organisation publique ou privée qui, vu ses compétences, est désignée par le Gouvernement

flamand pour l'exécution du présent décret;

3° 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;

4° 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;

5° 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;

6° (abrogé)

7° classement de sécurité : le classement des tronçons du réseau routier existant en catégories selon leur sécurité inhérente mesurée objectivement ;

8° 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 ;

8°/1 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 ;

9° lignes directrices : les mesures adoptées par le Gouvernement flamand, 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.

10° usagers de la route vulnérables : les usagers de la route non motorisés, dont en particulier les cyclistes et les piétons, ainsi que les usagers de deux-roues motorisés.

Art. 5. Une évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée pour tous les projets d'infrastructure.

L'évaluation des incidences sur la sécurité routière est effectuée lors de la phase de planification initiale avant l'approbation du projet d'infrastructure. A cet égard, on s'efforce de respecter les critères visés en annexe I^{re} de la Directive 2008/96/CE.

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

Art. 6. Un audit de sécurité routière est effectuée pour tous les projets d'infrastructure.

Lors de la réalisation d'audits de sécurité routière, on s'efforce de respecter les critères visés en annexe II de la Directive 2008/96/CE.

Un auditeur est désigné pour effectuer l'audit des caractéristiques de conception d'un projet d'infrastructure.

L'auditeur est désigné conformément à l'article 11 et possède les compétences et la formation nécessaires. Lorsque les audits sont confiés à des équipes, au moins un membre de l'équipe est en possession d'un certificat d'aptitude visé à l'article 11, alinéa deux.

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, visée en annexe II de la Directive 2008/96/CE, l'instance compétente justifie ce choix dans une annexe au rapport d'audit.

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

Art. 7. Le Gouvernement flamand peut arrêter les modalités relatives à l'évaluation des incidences sur la sécurité routière et à l'audit de sécurité routière.

Art. 8. Au moins tous les cinq ans, l'instance compétente effectue une évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier en exploitation couvert par le présent décret. La première évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier est effectuée au plus tard en 2024.

Lors de l'exécution de l'évaluation de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, visée à l'alinéa premier, l'instance compétente peut prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe III de la Directive 2008/96/CE.

Sur la base des résultats obtenus dans le cadre de l'évaluation visée à l'alinéa premier, et afin de classer par priorité les actions

complémentaires à entreprendre, tous les tronçons du réseau routier sont classés dans pas moins de trois catégories en fonction de leur niveau de sécurité.

Le Gouvernement flamand peut préciser les modalités des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier, visées à l'alinéa premier, ainsi que les classements de sécurité, visés à l'alinéa trois.

Art. 9. L'instance compétente effectue des inspections de sécurité routière périodiques du réseau routier avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats pour l'infrastructure routière en question.

L'instance compétente veille à la sécurité des tronçons du réseau routier contigus aux tunnels routiers couverts par le décret du 1 juin 2007 relatif aux exigences de sécurité minimales pour les tunnels du réseau routier transeuropéen, par le biais d'inspections de sécurité routière effectuées conjointement par l'instance compétente et l'instance d'inspection visée au décret précité.

Les inspections de sécurité routière conjointes, visées à l'alinéa deux, sont réalisées avec une fréquence suffisante pour maintenir des niveaux de sécurité adéquats, et au moins tous les six ans.

Le Gouvernement flamand peut arrêter des modalités relatives aux inspections de sécurité routière, visées aux alinéas premier et

deux. ▪

Sans préjudice de l'article 10, le Gouvernement flamand adopte des lignes directrices relatives aux mesures de sécurité temporaires applicables aux travaux de voirie. Il met également en place un programme d'inspection adapté pour veiller à la bonne application de ces lignes directrices.

Art. 9/1. Les instances compétentes veillent à ce que les résultats des évaluations de la sécurité de l'ensemble du réseau routier menées conformément à l'article 8 soient suivis soit d'inspections de sécurité routière ciblées, soit de mesures correctives directes.

Lors de la réalisation des inspections de sécurité routière ciblées, l'instance compétente peut prendre en compte les éléments indicatifs énoncés à l'annexe II bis de la directive 2008/96/CE.

L'instance compétente établit un plan d'action prioritaire fondé sur les risques pour la sécurité routière.

Le plan d'action, visé à l'alinéa trois, suit la mise en oeuvre des mesures correctives identifiées. Ce plan d'action est régulièrement mis à jour par l'instance compétente.

Le Gouvernement flamand peut arrêter des modalités pour les inspections de sécurité routière ciblées et les mesures correctives directes, visées à l'alinéa premier, et pour établir et mettre à jour le plan d'action visé à l'alinéa trois.

Art. 9/2. Lors de l'application des procédures visées aux articles 5, 6, 8, 9 et 9/1, les besoins des usagers de la route vulnérables sont pris en compte.

Art. 9/3. L'instance compétente accorde, dans ses procédures actuelles et futures relatives au marquage routier et à la signalisation routière, une attention particulière à la lisibilité et à la détectabilité pour les conducteurs et les systèmes d'aide à la conduite.

Art. 10. Le Gouvernement flamand adopte des lignes directrices pour assister l'instance compétente lors de l'exécution du présent décret.

Art. 11. Le Gouvernement flamand adopte des programmes de formation pour les auditeurs de sécurité routière.

En ce qui concerne les auditeurs de sécurité routière qui suivent leur formation à partir du 17 décembre 2024, les programmes de formation qui leur sont destinés traitent également d'aspects relatifs aux usagers de la route vulnérables et aux infrastructures qui leur sont destinées.

Les auditeurs de sécurité routière qui assument des fonctions telles que visées au présent décret, suivent une formation initiale sanctionnée par un certificat d'aptitude et participent à des cours de perfectionnement organisés régulièrement.

Les auditeurs sont désignés conformément aux exigences suivantes :

1° ils possèdent 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° deux ans après l'adoption des lignes directrices par le Gouvernement flamand conformément à l'article 10, les audits de sécurité routière sont exclusivement menés pas des auditeurs ou par des équipes comprenant des auditeurs, satisfaisant aux exigences visées aux alinéas deux et trois du présent article;

3° les auditeurs ne participent pas à la conception ou à l'exploitation du projet d'infrastructure auquel l'audit réalisé par eux a trait.

Le Gouvernement flamand arrête les modalités relatives à la désignation des auditeurs de la sécurité routière.

Art. 12. Le présent décret entre en vigueur à une date à fixer par le Gouvernement flamand.